

## 4.2 Raumkategorien und darauf bezogene Entwicklungsprozesse in der Metropolregion Hamburg

Eine Metropolregion, die sich als Untersuchungsgegenstand zur exemplarischen Sondierung einer möglichen Anwendbarkeit von LEM in Deutschland eignet, sollte annähernd dem ‚Standardtyp‘ einer Metropolregion entsprechen, um nicht durch ungewöhnliche Eigenschaften die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse zu gefährden. Eine solche typische europäische Metropole muss über einen gut strukturierten öffentlichen Nahverkehr verfügen. Sie muss auf eine deutliche monozentrische Stadtmitte ausgerichtet sein, die tendenziell lange Anfahrten erforderlich macht.

Was Hamburg als Vergleichsregion besonders prädestiniert, ist zunächst sein seit über 80 Jahren zusammen mit der Bauplanung konzipiertes Verkehrsachsensystem. Hamburg hat den ältesten Verkehrsverbund in Deutschland, ein Achsenkonzept seit den zwanziger Jahren (des vorigen Jahrhunderts) und ist praktisch die Keimzelle des Begriffs „Stadtregion“ (Boustedt, StaLa). Diese über achtzigjährige Planungstradition hat zu relativ klaren Standorttypen geführt (Achsenraum, Achsenzwischenraum) und zu einer ausgeprägten Monozentralität, die den ÖV begünstigt. Trotz dieser guten Ausgangsbedingungen verläuft das Wachsen der Metropolregion durchaus nicht ausschließlich in ÖV-Achsen, sondern die Zwischenräume werden besiedelt, dem Verkehrsverbund entgehen Fahrgäste, und der motorisierte Individualverkehr nimmt stark zu.

Ursprünglich auf Grund seiner Hafenlage und später zunehmend auf Grund der damit verbundenen wirtschaftlichen Prosperität war Hamburg von verschiedensten Zuwanderungsströmen geprägt. Seit 1989 hat sich das Umfeld Hamburgs spektakulär verändert: Die deutsche Einigung, die Öffnung Osteuropas, die Vollendungen des europäischen Binnenmarktes und die Erweiterung der Europäischen Union zeigen schon heute beachtliche Rückwirkungen auf die innere Entwicklung der Stadt sowie auf ihre Chancen und Risiken im europäischen und weltweiten Wettbewerb der Metropolregionen.

Die Ansprüche nicht nur der Wirtschaft, sondern auch der Bevölkerung an ihre Stadt sind heute andere als früher. Diese Veränderungen sind zu einem gewissen Teil endogener Natur und das Ergebnis interner Weichenstellung. All diese Entwicklungen haben die Verkehrsverflechtungen ausgeweitet und die Personen-, Waren- und Güterströme intensiviert. Dadurch wurden zusätzlicher Verkehr bzw. längere zurückgelegte Distanzen und zusätzliche Umweltbelastungen induziert.

### Vorgehensweise

In Abschnitt 4.2. werden analog zum Ansatz des LEM-Konzeptes verschiedene Subthemen mit zunehmendem Detaillierungsgrad behandelt. Demographische Aspekte werden in 4.2.1 untersucht und dienen als Basis der Modellrechnungen in Abschnitt 4.3: Ausgehend von Wanderungsprozessen, die die gesamte Metropolregion betreffen, folgt eine Orientierung an der Hamburger Achsenstruktur und ein Überblick über Abwanderungsprozesse aus der Kernstadt. Anschließend werden die Wechselwirkungen dieser Prozesse mit dem Wohnungsmarkt und den Wanderungsmotiven der Haushalte dargestellt.

In Abschnitt 4.2.2 werden heutige und künftige Mobilitätsbedarfe in der Metropolregion vorgestellt. Sie werden in 4.2.3 bezogen auf das nördliche Umland Hamburgs und auf die beiden für diese Untersuchung exemplarischen Achsen nach Bad Oldesloe und Elmshorn.

Es folgt eine Analyse von Entwicklungsplanungen des schleswig-holsteinischen Landesplanungsamtes für bestimmte Gemeinden in Hinblick auf deren Kombinierbarkeit mit ÖV-orientierter Wohnungsbauförderung. Die Ergebnisse dieses Vergleichs fließen zusammen mit

den Modellrechnungen als Grundlage der Abschätzungen der Erfolgsaussichten in Kapitel V ein.

#### 4.2.1 Demographische Entwicklung in Bezug auf den Immobilienmarkt der Hamburger Metropolregion

Der negative Wanderungssaldo Hamburgs in Bezug auf das Umland tritt seit über 20 Jahren auf (– die höchsten negativen Wanderungssalden in Richtung Umland traten Ende der siebziger und ab Mitte der neunziger Jahre auf<sup>1</sup>). In der zweiten Hälfte der neunziger Jahre hat sich die Stadt-Umland-Wanderung nachhaltig verstärkt. Nettoverluste erleidet die Stadt Hamburg bei den Bevölkerungsgruppen, die eines oder mehrere der Merkmale ‚deutsch‘, ‚in der Familiengründungsphase bzw. -erweiterungsphase‘ und ‚mittleres bis gehobenes Einkommen‘ aufweisen. Neuerdings steigt auch die Zahl der postfamiliären Paare in der Gruppe der Abwanderer.

Die Wohnstandorte verteilen sich immer weitläufiger im Raum, d.h. große Teile der Bevölkerung sind – über kaskadenartige Umzugsketten – in dünner besiedelte Teilräume der Region gewandert. Tabelle 4.2.1 A und Abbildung 4.2.1 A zeigen den Bevölkerungsstand in den Entfernungszonen zu drei verschiedenen Zeitpunkten sowie die sich daraus ergebende Bevölkerungsdichte. Die Analyse der Bevölkerungsentwicklung in Hamburg und seinem Umland nach Entfernungszonen zeigt, dass sich die Zentrum-Peripherie-Verlagerung der Bevölkerung zu Gunsten der Außenzonen bis 1987 ständig fortgesetzt hat. Hatte bis 1961 ausschließlich die innerste Zone mit ihrem Durchmesser von 5 km Bevölkerungsverluste zu verzeichnen, so traten zwischen 1970 und 1987 auch zunehmend Bevölkerungsverluste in der Zone zwischen 5 und 10 km auf. Ein stetiges Wachstum der Bevölkerung in den beiden äußeren Zonen von Tab. 4.2.1 A lässt ein kreisförmiges Ausufern der Metropole vermuten. Zwischen 1987 und 1996 hat die gesamte Region an Einwohnern gewonnen. Der auch von 1987 bis 1996 anhaltende Bevölkerungsverlust in der Zone bis 5 km durch Umzüge innerhalb Hamburgs (67.655 Personen) konnte nur durch den Zuzug von über 100.000 Menschen von außerhalb Hamburgs ausgeglichen werden und beruht nicht etwa auf einer größeren Sesshaftigkeit der Bewohner dieser Stadtteile.

Tabelle 4.2.1 A Bevölkerungsentwicklung im Umkreis von 40 km um das Hamburger Rathaus

	Bevölkerung						Bevölkerungsdichte		
	6.6.61		25.5.87		31.12.96		6.6.61	25.5.87	31.12.96
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	EW/km <sup>2</sup>	EW/km <sup>2</sup>	EW/km <sup>2</sup>
Zone bis 5 km	708.738	28,4	433.090	16,8	472.485	16,8	7.279	4.450	4.854
5 bis 10 km	731.156	29,3	656.811	25,5	684.103	24,4	2.807	2.524	2.629
10 bis 20 km	590.708	23,7	830.010	32,3	904.511	32,2	580	834	909
20 bis 30 km	247.021	9,9	371.205	14,4	421.287	15,0	157	234	265
30 bis 40 km	215.805	8,6	281.219	10,9	325.860	11,6	100	129	149
Gesamt	2.493.428	100	2.572.335	100	2.808.246	100	488	502	548

[Quelle: Statistisches Landesamt Hamburg]

<sup>1</sup> Breckner, I.; Gonzalez, T.; Menzl, M., Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt, Studie der Technischen Universität Hamburg-Harburg im Auftrag der Baubehörde Hamburg, Hamburg 1998, S.20

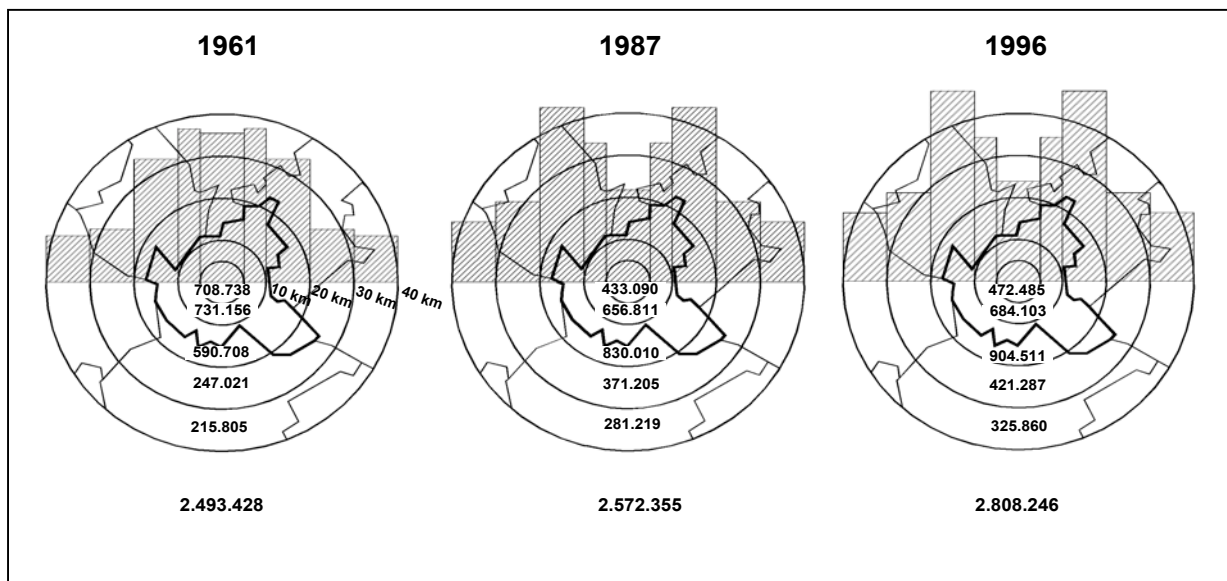


Abbildung 4.2.1 A Verteilung der Wohnbevölkerung innerhalb des Großraums Hamburg

### Umwegungspotential in der Metropolregion Hamburg zwischen 1988 und 1998

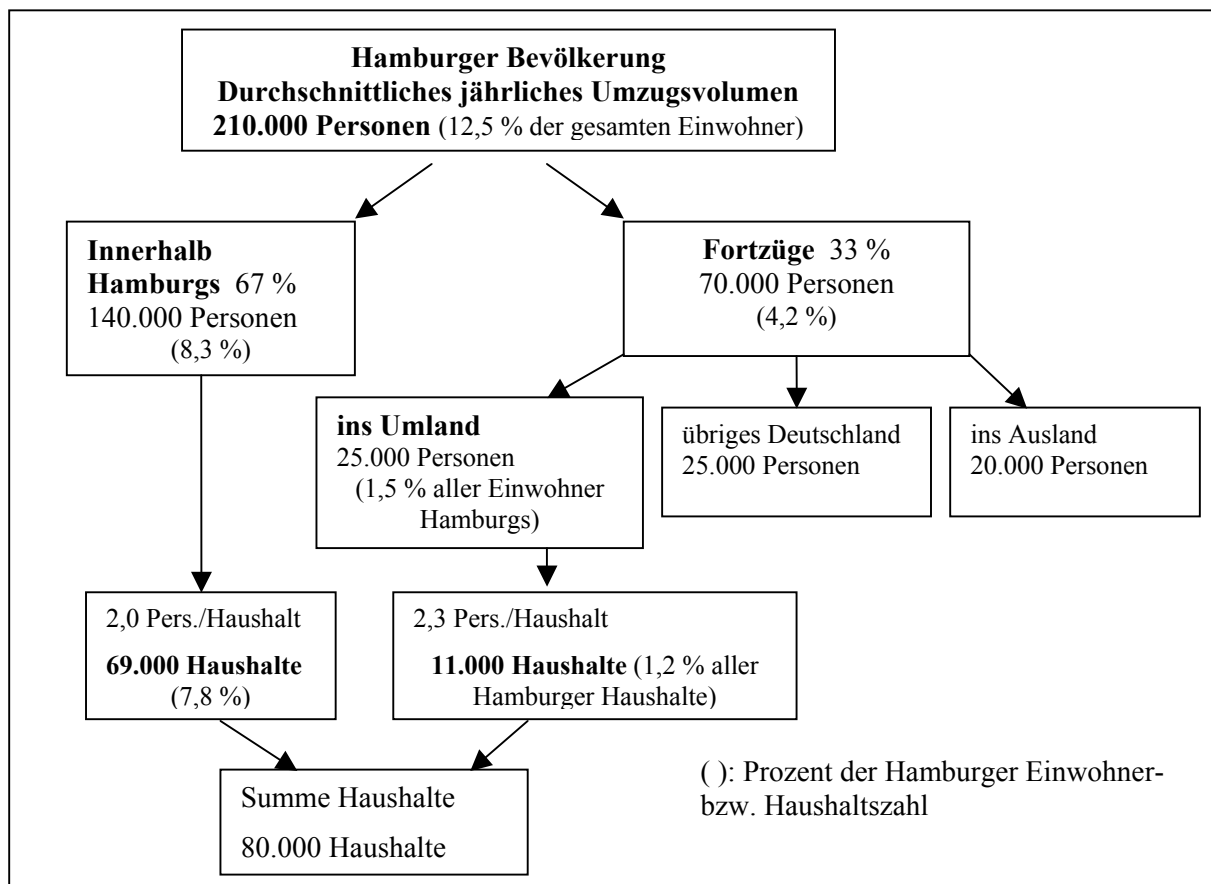


Abbildung 4.2.1 B Durchschnittliches Hamburger Umzugspotential (1988 - 1998)

[Quellen: Statistisches Landesamt Hamburg; Krings-Heckemeier/Pfeiffer 2000]

Jeder zehnte Hamburger ist in diesem Zeitraum pro Jahr innerhalb der Region umgezogen. Die Haushalte der Umlandwanderer waren dabei mit 2,3 Personen je Haushalt deutlich größer als die durchschnittlich 2,0-Personen-Haushalte, die innerhalb der Kernstadt umzogen. Grund hierfür ist der wesentlich höhere Anteil an Single-Haushalten, die in der Regel die Stadt als Wohnort bevorzugen. Das gesamte Hamburger Umzugspotential per annum belief sich nach Krings-Heckemeier/Pfeiffer<sup>2</sup> auf durchschnittlich rd. 80.000 Haushalte. Davon sind 69.000 Haushalte innerhalb des Stadtgebietes umgezogen, und rund 11.000 Haushalte haben das Stadtgebiet in Richtung Umland verlassen. (vgl. Abbildung 4.2.1 B)

### Die Wanderungsmotive der Haushalte

Warum entscheiden sich so viele Haushalte dafür, ins Hamburger Umland zu ziehen?

Diese Frage muss vor allem vor dem Hintergrund der erheblichen Unterschiede in der Preisstruktur auf dem Grundstücks- und Immobilienmarkt zwischen Hamburg und seinem Umland beantwortet werden.

Bei den Hamburg-Verlorenen<sup>3</sup> spielen finanzielle Aspekte eine überproportional signifikante Rolle (Hauptgrund für etwa jeden vierten im Unterschied zu nur 3 % bei den Hamburg-Gehaltenen<sup>4</sup>, Tabelle 4.2.1 B). Zu hohe Kosten für Grundstücke und Häuser bzw. Engpässe bei der Finanzierung sind für eine große Zahl Haushalte ein entscheidender Grund, auf preiswertere Standorte im Umland auszuweichen.

Tabelle 4.2.1 B Bedeutung finanzieller Aspekte für Standortwahl

	Hauptgrund für den Umzug: „Wollte Eigentum bilden“	Hauptgrund für den Umzug: „finanzielle Aspekte des Wohneigentums“	Vorteil des neuen Wohnstandortes: „finanzielle Aspekte“
<b>Hamburg-Verlorenen</b>	ca. 18 %	ca. 23 %	ca. 50 %
<b>Hamburg-Gehaltene</b>	ca. 8 %	ca. 3 %	ca. 7 %

Repräsentativbefragung in der Region Hamburg 1999

[Quelle: Krings-Heckemeier/Pfeiffer 2000]

Zur Erklärung der steilen Bodenpreisgefälle (s. a. Abschnitt 4.1.3) bzw. Abwanderungsmotive ist ein Blick auf das Niveau der Bautätigkeiten bzw. die Mobilisierung der Flächenreserven in der Stadt Hamburg aufschlussreich: Die Bautätigkeit ist seit 1995 stark rückläufig und lag in den Jahren 1996-2000 bei durchschnittlich vier Wohneinheiten je tausend Einwohner. Über die Hälfte der Haushalte, die ins Umland abgewandert sind, versuchten zunächst einen Wohnsitz in Hamburg zu finden. Das Niveau der Bautätigkeit in Hamburg reicht jedoch nicht aus, um allen den Standort Hamburg bevorzugenden Haushalten – Mietern oder Eigentümern – auch in der Stadt ein entsprechendes Angebot zu machen. Auf Grund der allgemein hohen

<sup>2</sup> Krings-Heckemeier, M.-Th; Pfeiffer, U., et al., Stadtentwicklungspolitik und Demographie in Hamburg: Möglichkeiten der Strukturbeeinflussung durch Städtebau und Wohnungsbau, Bonn/Berlin 2000

<sup>3</sup> Die Begrifflichkeiten für Wandertypen wurden im Folgenden übernommen von Krings-Heckemeier/Pfeiffer 2000, 70:

Hamburg-Verlorenen: Hierbei handelt es sich um Haushalte, die sowohl in Hamburg als auch im Umland nach einem adäquaten Standort und Wohnobjekt gesucht haben. Sie haben sich dann letztendlich für das Hamburger Umland entschieden.

<sup>4</sup> Hamburg-Gehaltene: Haushalte, die innerhalb von Hamburg umgezogen sind und bei ihrem Suchprozess auch das Umland in Erwägung gezogen haben

Nachfrage nach großen, ruhig gelegenen, innerstädtischen Wohnungen auch unter gut verdienenden Singles hat sich in diesem Marktsegment ein zunehmend hohes Preisniveau herausgebildet. Dadurch wurden die meisten familientauglichen Wohnungen in der Kernstadt für Haushalte mit Kindern und mittlerem Einkommen unerschwinglich. Viele junge Familien sehen sich somit erst zur Abwanderung an den Stadtrand oder ins Umland gezwungen, nachdem sie den Wohnstandort im Zentrum auch aus finanziellen Gründen verworfen haben. Andere Haushalte haben in Hamburg gesucht und hätten mit ihrem finanziellen Budget dort auch prinzipiell fündig werden können. Doch das Angebot sagte ihnen nicht zu, weshalb sie ins Umland auswichen. Das Angebot war aus Sicht der Suchenden zu wenig vorhanden bzw. nicht differenziert genug.

Die Stadt Hamburg hat vor dem Hintergrund der Abwanderung auf Grund der Bodenpreisgefälle schon vor langer Zeit ein Förderungsinstrument zur Wohneigentumsbildung innerhalb des Stadtgebiets etabliert, wenn auch vornehmlich aus fiskalischen Gründen (Stadtgrenze = Landesgrenze): Die Vergabe von Grundstücken durch die Liegenschaftsverwaltung. Quantitativ bleibt diese Förderung mit zuletzt etwa 250 bis 300 Fällen pro Jahr jedoch sehr begrenzt. Die Zahl der jährlichen Vergabefälle sollte aus der Sicht von Krings-Heckemeier/Pfeiffer deutlich erhöht werden, um Wartelisten abzubauen bzw. Resignations-Abwanderern eine Alternative zu bieten.

Bei den Hamburg-Verlorenen mit höheren Einkommen handelt es sich überwiegend um Eigentumserwerber, die über das so genannte Sozialpunktesystem der Hamburgischen Wohnungsbaukreditanstalt bei der Vergabe von städtischen Flächen für Eigenheime seltener Grundstücke bekommen als Haushalte mit relativ niedrigen Einkommen und mehr Kindern. Die vergleichsweise einkommensstärkeren Haushalte entscheiden sich vielfach, ins Umland abzuwandern, weil sie ein Eigenheim entsprechend ihren Vorstellungen (Wohnfläche pro Person, Grundstückgröße u.ä.) in Hamburg nicht erwerben konnten.<sup>5</sup>

Bei Neubauvorhaben war für rund ein Drittel der Hamburger Eigentümer von Einfamilienhäusern die öffentliche Förderung im Stadtgebiet der ausschlaggebende Grund für die Standortwahl. Für knapp jeden dritten Haushalt, der ein Einfamilienhaus im Umland erworben hat, waren tragbare Kosten in Verbindung mit Wohneigentum das Hauptmotiv bei der Standortwahl.<sup>6</sup> Hiervon sind besonders Schwellenhaushalte betroffen, die entweder knapp oberhalb der Fördergrenzen liegen oder in der Warteschleife der Flächenvergabe der Liegenschaftsverwaltung nicht länger warten wollen.<sup>7</sup>

Die Gewährung von Wohnungsbaufördermitteln ist ein staatliches bzw. städtisches Steuerungsinstrument. Das zinsgünstige Darlehen ist für Haushalte, die im oberen Drittel der hier untersuchten Einkommensklassen liegen, jedoch entweder ausgeschlossen oder nur noch minimal einsetzbar. Zur Steuerung von Wohnansiedlung nach ÖPNV-orientierten Gesichtspunkten erreicht dieses Instrument also nur Haushalte bis zu einer bestimmten Einkommensschwelle. Eine Erhöhung der Einkommensgrenzen könnte neben einer Steigerung der Angebotsqualität dazu beitragen, die Abwanderungsgruppen mit mittleren und höheren Einkommen innerhalb der Stadt zu halten. In den Tabellen 4.2.1 C und D sind Beispiele veranschaulicht (Höhe des Darlehens bei Vierpersonen-Haushalten nach Einkommensgrenzen).

---

<sup>5</sup> ebd., S. 188-189

<sup>6</sup> ebd., S. 189

<sup>7</sup> ebd., S. 190

Tabelle 4.2.1 C Erster Förderweg

Basisdaten		Einkommens- grenzen	Baudarlehen	Einkommens- grenzen	Baudarlehen
Per- sonen- zahl	förder- fähige Wohnflä- che in m <sup>2</sup>	(Gemäß § 9 Abs. 2 WoFG abzgl. 10 %)	2 % Tilgung und 0,5 % Kostenbeitrag	(Gemäß § 9 Abs. 2 WoFG abzgl. 20 %)	2 % Tilgung und 0,5 % Kostenbeitrag
		€(1)	je m <sup>2</sup> € 740,-	€(2)	je m <sup>2</sup> € 640,-
4	90	23.580	66.600	31.440	57.600

(1) Erhöhung je Kind um weitere € 450,- (2) Erhöhung je Kind um weitere € 600,-  
[Quelle: Hamburgische Wohnungsbaukreditanstalt (WK), Eigentumsförderung 2002]

Tabelle 4.2.1 D Zweiter Förderweg

Basisdaten		Einkommens- grenzen	Baudarlehen	Einkommens- grenzen	Baudarlehen
Per- sonen- zahl	förder- fähige Wohnflä- che in m <sup>2</sup>	(Gemäß § 9 Abs. 2 WoFG zzgl. 40 %)	2,5 % Tilgung und 0,5 % Kostenbeitrag	(Gemäß § 9 Abs. 2 WoFG zzgl. 60 %)	2,5 % Tilgung und 0,5 % Kostenbeitrag
		€(3)	je m <sup>2</sup> € 740,-	€(4)	je m <sup>2</sup> € 640,-
4	90	36.680	41.400	41.920	22.950

(1) Erhöhung je Kind um weitere € 700,- (2) Erhöhung je Kind um weitere € 800,-  
[Quelle: Hamburgische Wohnungsbaukreditanstalt (WK), Eigentumsförderung 2002]

Wie oben bereits erwähnt, beruht die Entscheidung der Haushalte für einen Wohnstandort u. a. auf den erheblichen Unterschieden in der Preisstruktur auf dem Grundstücks- und Immobilienmarkt zwischen Hamburg und seinem Umland. Gründe für diese Unterschiede liegen im Angebotsmangel an Grundstücken und Immobilien im mittleren Segment. Die Kosten des Wohnens haben für den Typ des „Preisoptimierers“<sup>8</sup> unter allen Wandlungstypen (z. B. „Lebensqualitätsoptimierer“, „Biographischer Zirkel“ usw.) die wichtigste Bedeutung. Dabei unterschätzen die Wegziehenden vermutlich durchweg die erhöhten Mobilitätskosten, die an abgelegeneren Standorten auf sie zukommen<sup>9</sup>.

### Charakteristische Einkommensgruppen und bevorzugte Wohnobjekte von abwandernden Haushalten

Die Entscheidung für den Kauf eines Hauses durchläuft in der Regel einen längeren Prozess, in dem die eigenen Ansprüche und Vorstellungen an die Wohnsituation mit den wirtschaftlichen Möglichkeiten und dem aktuellen (finanziellen) Angebot verglichen werden. Betrachtet man diesen der Abwanderung ins Umland vorausgehenden Such- und Entscheidungsprozess, so bilden sich aus der Gesamtgruppe der Umzugshaushalte charakteristische Einkommensgruppen heraus und aus dem Gesamtangebot an Wohnraum bevorzugte Wohnobjekte in Bezug auf verschiedene Angebot- bzw. Nachfragetypen.

<sup>8</sup> ebd., S.13

<sup>9</sup> Forschung + Beratung GmbH (Hrsg.), LBS-Immobilienmarktinformationen, Gesamtkostenvergleich von Wohnstandorten in der Stadt und im Umland Hamburgs, Hamburg 1999, S.1

**Einkommensgruppen:** Im Hamburg trifft man eher auf eine Polarisierung der Einkommensgruppen (sehr hohe und untere Einkommensschichten), während sich für das Umland mehr Haushalte mit mittleren Einkommen entscheiden. Bei den Einkommensgruppen von 4.000 bis 6.000 DM ziehen über 35 % ins Umland, von den Gruppen zwischen 4- und 8.000 DM etwa 60 %. Je größer die Haushalte, desto stärker unterscheiden sich die Einkommensstrukturen zwischen Stadt und Umland. Insbesondere bei den Haushalten mit mindestens vier Personen ist die Gruppe mit Einkommen von 4.000 bis 6.000 DM deutlich überrepräsentiert. Etwa 55 % von ihnen leben im Umland, verglichen mit 35 % in Hamburg. Von den abgewanderten vierköpfigen Haushalten verfügen über 70 % über ein Nettoeinkommen von 4.000 bis 8.000 DM. Die finanziellen Aspekte waren bei der überwiegenden Mehrheit der Haushalte in den Neubaugebieten der Hauptgrund für die endgültige Standortwahl. Die Belastungen durch die Wohnkosten liegen bei durchschnittlich rund 35 % der gesamten Haushaltskosten. Die Abweichungen bei den verschiedenen Wanderungstypen sind relativ gering.

**Bevorzugte Wohnobjekte:** Bei den Kaufpreisen gibt es starke Schwankungen. Die Haushalte im Umland haben deutlich niedrigere Kaufpreise, wobei die Mittelwerte bei den „Hamburg-Verlorenen“<sup>10</sup> knapp 100.000 DM und bei den „Umland-Orientierten“<sup>11</sup> etwa 150.000 DM niedriger liegen als im Durchschnitt aller, die Eigentum erworben haben. Bei den „Umland-Orientierten“ gibt es einen relativ hohen Anteil (die Hälfte), der Eigentum um die 300.000 DM erworben hat. Bei den „Hamburg-Orientierten“<sup>12</sup> und „-Gehaltenen“<sup>13</sup> hingegen erbrachte die Hälfte der Eigentümer Kaufpreise, die über 400.000 DM lagen. Unter den „Hamburg-Gehaltenen“ ist der Anteil an Haushalten, die sehr hohe Kaufpreise gezahlt haben, relativ hoch (25 % bezahlten über 700.000 DM).<sup>14</sup>

Fast die Hälfte der ins Umland abwandernden Haushalte zieht in ein Einfamilienhaus. Fast die Hälfte der aus Hamburg fortziehenden Haushalte bildet Eigentum (46 %). Jeweils nur knapp ein Drittel dieser Haushalte zieht in Neubau (Erstbezug). Die ins Umland ziehenden Haushalte verfügen über durchschnittlich 97 m<sup>2</sup> Wohnfläche (gegenüber 77 m<sup>2</sup> in Hamburg).<sup>15</sup>

#### 4.2.2 Mobilitätsbedarf der vergangenen und kommenden zehn Jahre

**Pendelverflechtung:** Die zunehmende Bedeutung des Hamburger Umlandes als Wohnstandort wird besonders deutlich, wenn die Pendlerströme zwischen der Stadt Hamburg und den sechs Umlandkreisen im Zusammenhang mit den Wanderungsbewegungen der Bevölkerung betrachtet werden.<sup>16</sup> Trotz des Rückgangs der Arbeitsplätze in Hamburg ist die Zahl der Einpendler in den letzten Jahren noch weiter angestiegen, so dass inzwischen fast 30 % der Arbeitsplätze in Hamburg von Tageseinpendlern besetzt werden.

---

<sup>10</sup> Hamburg-Verlorenen: Hierbei handelt es sich um Haushalte, die sowohl in Hamburg als auch im Umland nach einem adäquaten Standort und Wohnobjekt gesucht haben. Sie haben sich dann letztendlich für das Hamburger Umland entschieden (Krings-Heckemeier/ Pfeiffer, 2000, S. 70)

<sup>11</sup> Umland-Orientierte: Haushalte, die jetzt im Umland wohnen und auch nur im Umland gesucht haben (ebd., S. 70)

<sup>12</sup> Hamburg-Orientierte: Haushalte, die innerhalb von Hamburg umgezogen sind und sich bei ihrem Suchprozess ausschließlich auf Hamburg konzentriert haben

<sup>13</sup> Hamburg-Gehaltene: Haushalte, die innerhalb von Hamburg umgezogen sind und bei ihrem Suchprozess auch das Umland in Erwägung gezogen haben

<sup>14</sup> ebd., S.174

<sup>15</sup> ebd., S.88

<sup>16</sup> Pohlen, Jörg; Deecke Helmut, Das Wohnimmobilienangebot in der Stadtregion Hamburg, Hamburg 1999, S.4

Der Pendlersaldo hat sich von 1970 bis 1996 um 100.000 Personen erhöht. Auch wenn er sich in diesem Zeitabschnitt nicht weiter differenzieren läßt, so kann davon ausgegangen werden, dass diese Entwicklung maßgeblich von Hamburgern bestimmt wird, die ins Umland ziehen und ihren Arbeitsplatz in der Kernstadt behalten.<sup>17</sup>

Tabelle 4.2.2 A Pendlerverflechtungen in der Region Hamburg

Kreis	Pendlervolumen 92	Pendlervolumen 97	Differenz Pendlervolumen 92 - 97	Entwicklung Pendlervolumen 92 - 97 in %
Kreis Herzogtum Lauenburg	18.049	19.701	1.652	09,15
Kreis Pinneberg	48.034	47.993	- 41	- 00,09
Kreis Segeberg	37.319	37.706	387	01,04
Kreis Stormarn	44.456	45.310	854	01,92
Kreis Harburg	41.123	43.044	1.912	04,65
Kreis Stade	17.029	18.314	1.285	07,55
<b>Umland (sechs Kreise)</b>	<b>206.019</b>	<b>212.068</b>	<b>6.049</b>	<b>02,94</b>
sonst. BRD*	85.982	105.174	19.192	22,32
<b>Summe</b>	<b>293.864</b>	<b>319.184</b>	<b>25.320</b>	<b>08,62</b>

\*Ein- und Auspendler 1992 ohne Neue Bundesländer

[Quelle: Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) der Bundesanstalt für Arbeit, Berechnungen der TUHH]

Die dominierende Distanz der Erwerbstätigen aus den Stadtrandsiedlungen resultiert hauptsächlich aus der jeweiligen Entfernung zur Innenstadt, zu der starke Pendelbeziehungen bestehen. Der Berufsverkehr trägt am stärksten zu den insgesamt zurückgelegten Pkw-Kilometern im Alltagsleben bei.<sup>18</sup> 36 bis 45 % der Erwerbstätigen aus Harburg, Pinneberg und Stormarn arbeiten in Hamburg, wobei 70 % mit dem Pkw fahren. Der Autofahreranteil in Niedersachsen liegt wegen der schlechteren, zeitraubenderen ÖPNV-Anbindung entsprechend höher als in Schleswig-Holstein.<sup>19</sup>

**Entwicklung des Pkw-Bestandes in Hamburg von 1990 bis 2010:** In einer Untersuchung des Statistischen Landesamtes und der Baubehörde Hamburg<sup>20</sup> wird mit einem weiteren Anstieg der Pkw-Zahl auf 775.000 bis zum Jahr 2010 gerechnet gegenüber 710.000 im Jahr 1995 (Abbildung 4.2.2 A). Dies würde zu einer auch künftig deutlich unter dem Bundesdurchschnitt liegenden Motorisierung von 475 Kfz auf 1000 Einwohner führen. Nach einer Prognose der Shell AG von 1993<sup>21</sup> wird die Motorisierung in der gesamten Bundesrepublik im Jahr 2010 zwischen 550 und 560 Kfz je 1000 Einwohner liegen.

<sup>17</sup> Breckner et al. 1998, 28

<sup>18</sup> Holz-Rau, Christian; Kutter, Eckhard, Verkehrsvermeidung – siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte, Bonn 1995, S.42, 49

<sup>19</sup> Gitta Feyerabend, Regionalplanung im Hamburger Umland, [www.uni-kiel.de:8080/ewf/geographie/forum/hintergr/sh1995/12\\_reghh.htm](http://www.uni-kiel.de:8080/ewf/geographie/forum/hintergr/sh1995/12_reghh.htm), Kiel 1999, S.7

<sup>20</sup> Statistisches Landesamt und Baubehörde Hamburg, Entwicklung der Einwohner und Pkw in Hamburg, Hamburg 1995

<sup>21</sup> Shell AG, Motorisierung in der Bundesrepublik Deutschland, 1993



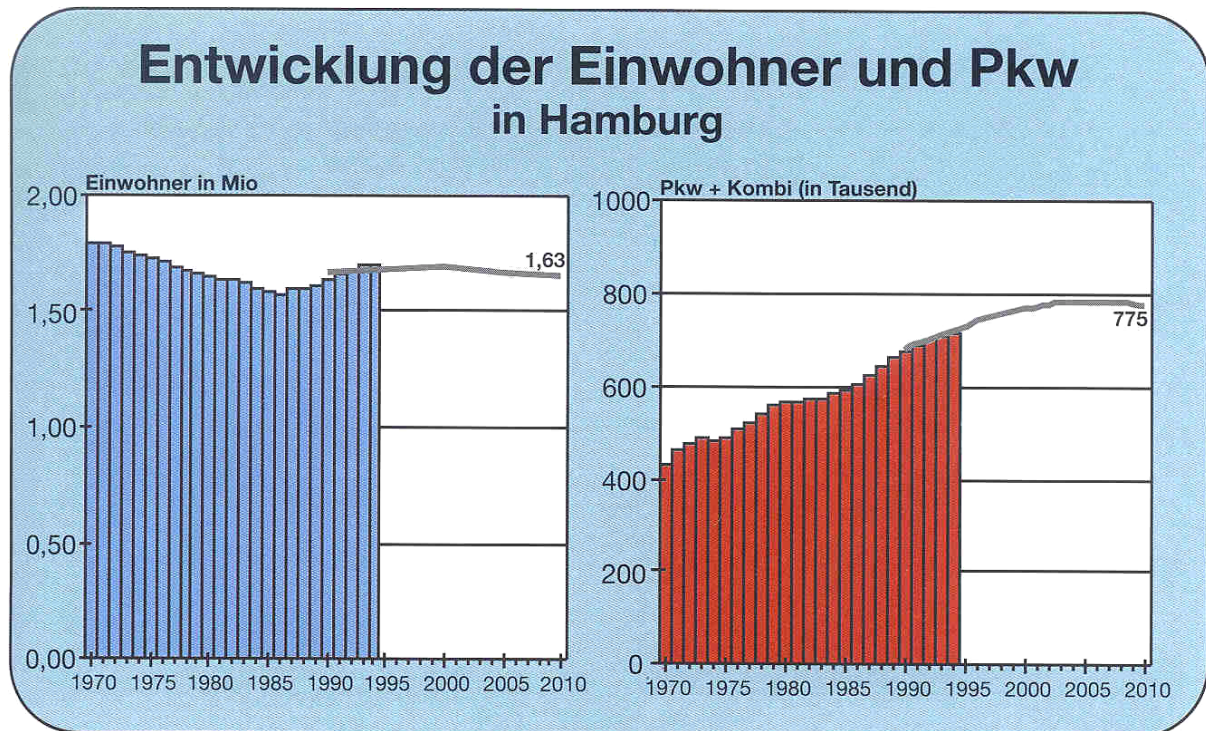


Abbildung 4.2.2 A Entwicklung der Einwohner und Pkw in Hamburg  
[Quelle: Hamburger Baubehörde, 1995]

Die 1990 erarbeitete Analyse des Verkehrsgeschehens bietet bereits einige Erkenntnisse über den künftig zu erwartenden Zustand und über die Richtung zu ergreifender Maßnahmen. Die in Abbildung 4.2.2 B dargestellte Mobilität wurde aus der Haushaltsbefragung zur Verkehrsentwicklungsplanung abgeleitet. Sie ist über Jahrzehnte hinweg mit knapp über 3 Wegen pro Tag und Person konstant. Dieser Wert wird niedriger, wenn auch Kinder unter 10 Jahren berücksichtigt wurden, die in der Haushaltsbefragung nicht erfasst sind, deren Mobilitätsverhalten aber im weiteren berücksichtigt wurde. Werden diejenigen aus der Betrachtung herausgenommen, die dem betrachteten Tag überhaupt keine Weg zurückgelegt haben, liegt die Zahl der von den übrigen Personen zurückgelegten Wege bei 3,6 Wegen.

Künftig wird die Mobilitätsrate der Hamburger Bevölkerung von 3,2 auf 3,4 Wege pro Person und Werktag zunehmen. Dabei bleibt die Zahl der mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in etwa konstant; beim motorisierten Individualverkehr tritt ein Zuwachs um rund 200.000 Fahrten auf. Dieser Trend zum Pkw lässt sich auch an der Zahl der Berufseinpender nach Hamburg verdeutlichen. Bedenkt man, dass die Ziele der Einpendler zu fast 80 % in der City, der inneren Stadt und dem Nahbereich der jeweiligen Achse liegen, wird das potential deutlich, das hier für den ÖPNV erschossen werden könnte. Neben der allgemeinen Zunahme sind nach der deutschen Einheit rund 10.000 Pendler aus Mecklenburg-Vorpommern hinzugekommen. Dies ist bei der Prognose für 2010 berücksichtigt, die bei den Berufseinpender von einer Zunahme um rund 15% gegenüber 1990 ausgeht.

Die Zahl der Personenfahrten im Nah- und Fernverkehrs in, von und nach Hamburg wird von 1990 bis zum Jahre 2010 um rund 7 % zunehmen. Bei Zugrundelegung des erkennbaren Trends, also ohne gezielte Lenkungsmaßnahmen, liegt die Steigerung des Pkw-Verkehrs bei rund 14%, während die Verkehre des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) in ihrer Gesamtheit, wie auch einzeln betrachtet, praktisch stagnieren.



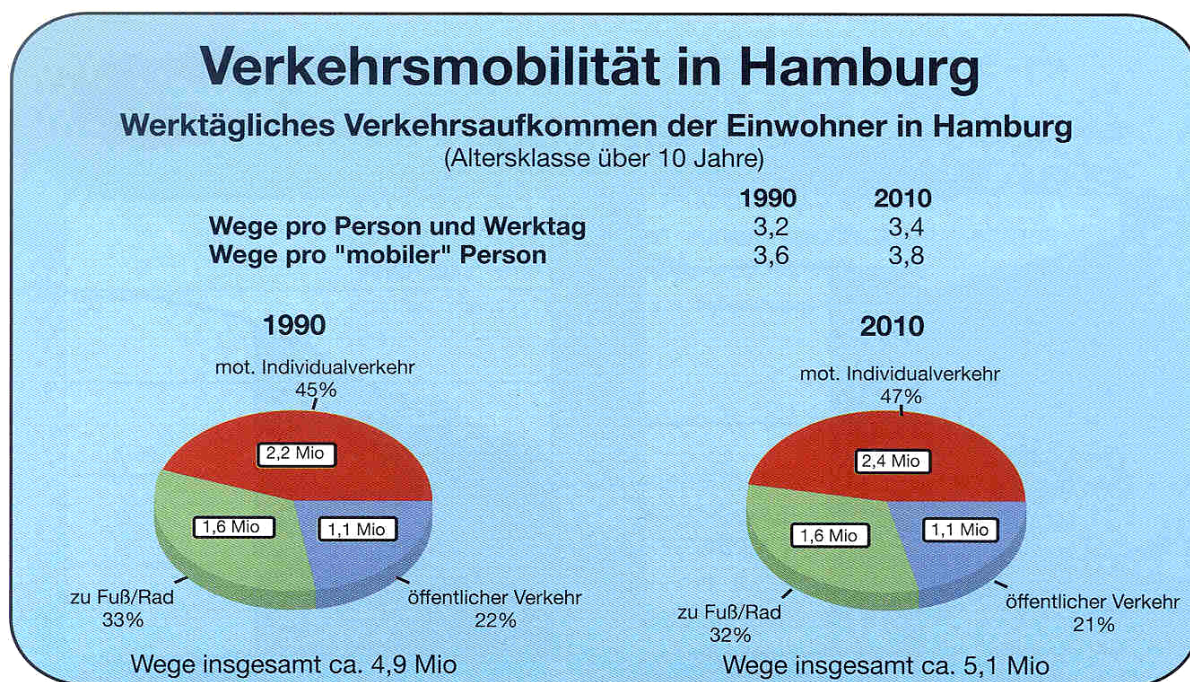


Abbildung 4.2.2 B Verkehrsmobilität in Hamburg in 1990 und 2010  
[Quelle: Hamburger Baubehörde]

Von den Kraftfahrzeugen auf Hamburgs Straßen sind über 95 % Hamburger Binnen-, Quell- und Zielverkehrs (Abbildung 4.2.2 C) Der Anteil der Quell- bzw. Zielverkehr erhöht sich bis von 1990 zum Jahr 2010 von 15,0 % auf 15,4 %. Gesamtfahrten mit Kraftfahrzeugen wird von 2,0 auf 2,3 Millionen pro Werktag zunehmen.

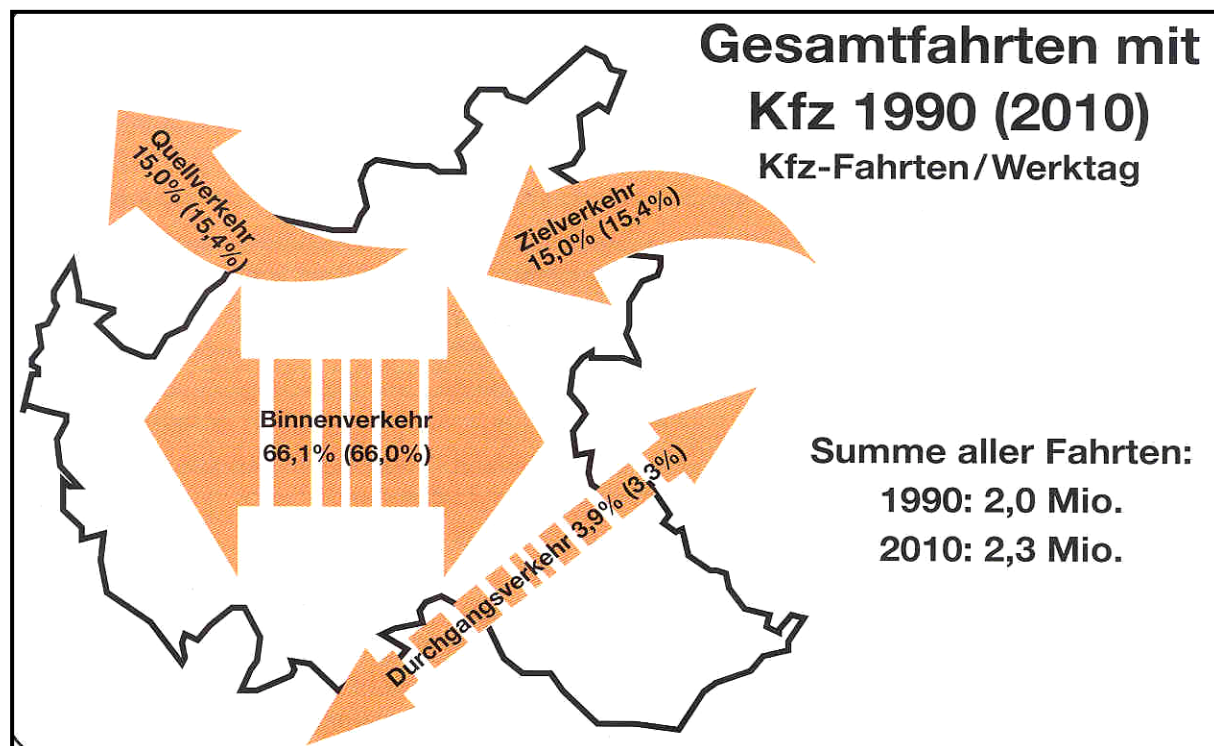


Abbildung 4.2.2 C Gesamtfahrten mit Kraftfahrzeug in 1990 und 2010  
[Quelle: Hamburger Baubehörde]

#### **4.2.3 Charakteristika und Entwicklungsperspektiven exemplarischer Achsen: Das Hamburg-Umland in Schleswig-Holstein**

##### **Charakteristika des Wohnungsmarktes und marktorientierter Wohnungsplanungsbedarf in exemplarischen Gebieten innerhalb der Hamburger Stadtgrenzen**

**Der äußere Siedlungsring in Hamburg**, zu dem Eidelstedt und Rahlstedt gehören, die bei der Modellrechnung im nächsten Abschnitt als Achsenpunkte ausgewählt wurden, liegt vom Zentrum ca. 5 – 12 km entfernt. (vgl. Abbildung 4.2.1 A)

Im mittleren Ring, in dem der Geschosswohnungsbau von Großsiedlungen dominiert (nur ca. 5 % der Wohnungen liegen hier in Einfamilienhäusern), stoßen große und teure Geschosswohnungsbauprojekte auf keine bzw. nur geringe Akzeptanz. Im neuen Geschosswohnungsbau sind Leerstände von bis zu 20 % zu verzeichnen. Während sich die Vermarktung der Eigentumswohnungen in den großen Mehrfamilienhäusern schwierig gestaltet, stoßen Reihenhäuser zwischen 444.000 und 500.000 DM auf hohe Akzeptanz.<sup>22</sup>

In dem für Nachfrager sehr attraktiven mittleren Ring gibt es extrem viele große Geschosswohnungsanlagen und wenig kleine Projekte mit Einfamilienhäusern. Zur sinnvollen Anwendung von Steuerungsinstrumenten wäre hier eine Akquisition von Baugrundstücken notwendig. Dabei wären vor allem die Nahbereichswanderungen zu berücksichtigen, es wären also viele kleine Projekte in den äußeren Zonen Hamburgs erforderlich.

**Aktivierung der Grundstücksreserven in Hamburg:** In Anbetracht der Tatsache, dass ein erheblicher Teil der heutigen Umlandbewohner nur in Ermangelung einer finanziell akzeptablen Hamburger Alternative ins Umland gezogen ist, sollten die zahlreichen Konversions- und Brachflächen im Hamburger Stadtgebiet näher betrachtet werden, da 45 % des Stadtgebietes städtisches Eigentum sind. Die Hamburger Liegenschaftsverwaltung und die Stadtentwicklungsbehörde sollten dabei beachten, dass die fiskalischen Vorteile, die durch die Verhinderung der Umlandwanderung entstehen, die hohen Erschließungskosten und die nicht vollständig gedeckten Kosten beim Grundstücksverkauf ganz oder teilweise relativieren können. Mehr als die Hälfte der Flächen, die für künftigen Wohnungsbau in Frage kämen, befinden sich in privatem Eigentum. Beim Umgang mit der Bebauungsplanung ist die Aktivierung der Grundstücksreserven durch eine modifizierte Grundsteuer und Bodenwertsteuer noch intensiver zu realisieren. Die Einführung einer Bodenwertsteuer verlangt die gesamte Steuerlast auf den Boden, während die Gebäude steuerfrei bleiben. Damit wird eine bodensparende Nutzung forciert, da die Ausschöpfung der Nutzungsintensität gefördert wird. (vgl. Anhang 4.2) Dabei bedarf es einer Präzisierung bezüglich der Zielgruppen auf Grund der Nutzerstruktur in Hamburg. Einer drohenden Monostruktur in Neubaugebieten muss durch eine städtische Intervention in den Markt grundsätzlich begegnet werden. In den bestehenden Wohngebieten sind durch Nachverdichtung mit strukturverbessernden und bestandsergänzenden Maßnahmen eine verträgliche Dichte bzw. hohe urbane Qualität anzubieten.

##### **Entwicklung und Entwicklungsperspektiven der Bevölkerung, der Berufspendler und des Wohnungsmarktes im nördlichen Umland von Hamburg**

Im folgenden Abschnitt werden sowohl der Zustand der nördlichen Umlandkreise von Hamburg einschließlich der Untersuchungsräume charakterisiert als auch Entwicklungs-

---

<sup>22</sup> ebd., S. 189

planungen für einzelne Gemeinden für den Zeitraum bis 2010 wiedergegeben.<sup>23</sup> Die Bodenpolitik sollte sich dabei langfristigen Zeithorizonten verpflichtet fühlen und nicht bei jeder zyklischen Schwankung der Nachfrage zur Disposition gestellt werden. Einige Jahre einer wenig expansiven Entwicklung dürfen nicht dazu führen, dass die vorhergehenden Planungen zurückgenommen werden.

Diese Untersuchung konzentriert sich bewusst auf die schleswig-holsteinischen und nicht auf die niedersächsischen Umlandgebiete Hamburgs, da der schleswig-holsteinische Planungsansatz der siedlungs- und verkehrsstrukturellen Fortführung des Achsenkonzeptes fast identisch ist mit der Hamburger Konzeption. Sinnvolle verkehrssparende Siedlungsförderprogramme müssen einen hohen Komplexitätsgrad aufweisen: Eine verkehrssparende Maßnahme, die nur auf ihrem eigenen Sektor verbleibt, greift nicht. Auf administrativer wie ökonomischer Ebene sind für ein umfassendes Vorhaben Abstimmungsprozesse in verkehrsplanerischen, stadt- und landesplanerischen sowie finanzgeschäftlichen, ökologischen und sozialpolitischen Angelegenheiten erforderlich. Diese koordinatorischen Abläufe werden im Falle von Ländergrenzenüberschreitung erleichtert, wenn in einer Region klare Gemeinde- und Bundesland-übergreifende Planungsansätze verfolgt werden. (vgl. Anhang 4.2)

Die folgenden Informationen stützen sich auf die schleswig-holsteinische Regionalplanungsfortschreibung von 1998. Sie sind hier dargestellt, soweit sie für mögliche LEM-Anwendungen Relevanz besitzen:

Allein im Zeitraum zwischen 1987 und Ende 1994 wuchs die Bevölkerungszahl im schleswig-holsteinischen Hamburg-Umland um rund 72.000, das waren etwa 8,8 Prozent. Die Entwicklungsdynamik – gemessen an der jahresdurchschnittlichen Bevölkerungszunahme Gesamt-Schleswig-Holsteins von etwa tausend Einwohnern – war in den genannten Jahren noch stärker als in den vorangegangenen 17 Jahren zwischen den beiden Volkszählungen 1970 und 1987, in denen die Einwohnerzahl des Planungsraumes um durchschnittlich 7.000 pro Jahr anstieg. In beiden genannten Zeiträumen wurde die Bevölkerungszunahme ausschließlich von Wanderungsgewinnen getragen, die Zahl der Geburten blieb hinter der Anzahl der Verstorbenen zurück. Die abwandernden Personen kamen zwischen 1970 und 1987 und nach 1992 ganz überwiegend aus Hamburg, in den Jahren 1987 bis 1992 primär aus dem Ausland (Aussiedler, Ausländer) und aus den neuen Bundesländern, insbesondere aus Mecklenburg-Vorpommern.

---

<sup>23</sup> Quelle der planerischen Datengrundlagen: Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.), Regionalplan für den Planungsraum I – Fortschreibung 1998, Kiel 1998



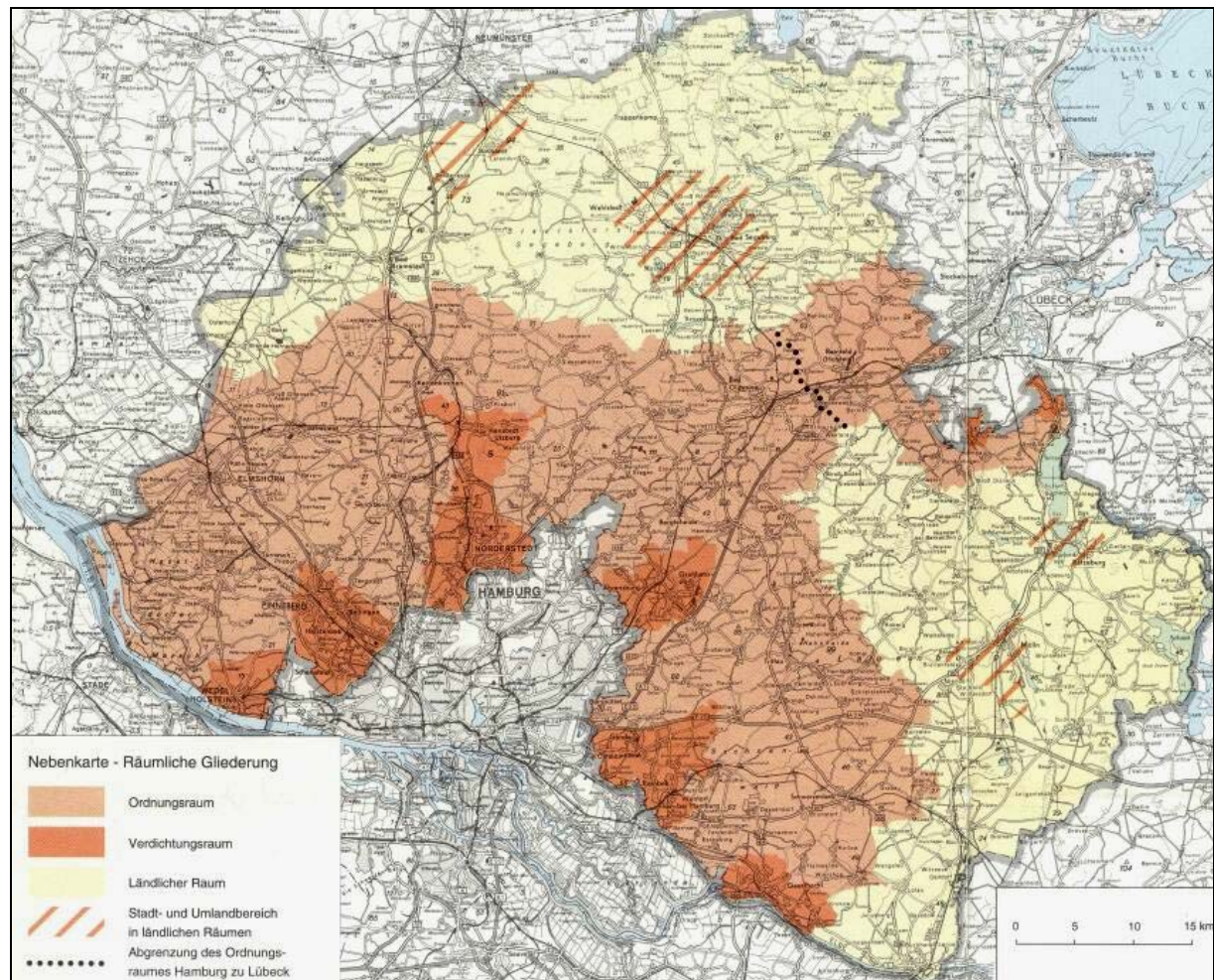


Abbildung 4.2.3 A Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998

[Quelle: Landesplanungsbehörde Schleswig-Holstein]

Die wirtschaftliche Entwicklung – gemessen an der Zunahme der Arbeitsplätze – hat in den Jahren 1987 bis 1992 mit der starken Bevölkerungszunahme und der mit ihr verbundenen kräftigen Zunahme der Nachfrage nach Arbeits- und Ausbildungsplätzen Schritt halten können. Begünstigt durch den Sondereinfluss der deutschen Einheit und eine konjunkturelle Aufschwungphase stieg die Zahl der Arbeitsplätze im Planungsraum stark an. Eine weitere Zunahme der Berufsauspendler nach Hamburg wirkte sich auch in den genannten fünf Jahren entlastend auf den regionalen Arbeitsmarkt aus. Insgesamt hat die Intensität der Berufspendlerbeziehungen zwischen Hamburg und seinem nördlichen Umland in beide Richtungen weiter zugenommen.

Am Wohnungsmarkt hat die Bautätigkeit mit der stark steigenden Nachfrage nach Wohnraum dagegen lange Zeit nicht Schritt halten können. Während 1987 im Untersuchungsraum wie im übrigen Land noch von einem annähernd ausgeglichenen Wohnungsmarkt ausgegangen werden konnte, stieg die Zahl der privaten Haushalte und damit die Nachfrage nach Wohnungen im Planungsraum bis 1992 so stark an (um rund 37.000), dass die gleichzeitige Wohnungsneubauleistung (netto) mit rund 19.000 weit zurückblieb. Die Folge war ein aufgetauter Nachholbedarf in Höhe von rund 18.000 Wohnungen am Jahresende 1999. Erst die Fülle an Neubauprojekten der Jahre 1993 und 1994 führte dann wieder zu einer Entlastung der regionalen Wohnungsmärkte. Die Nachfrage nach Wohnraum war bis zum Ende des Jahres 1994 mit rund 16.000 Wohnungen aber immer noch hoch.

Die Entwicklungsperspektive bis 2010 ist gekennzeichnet von einer erwarteten weiteren Bevölkerungszunahme im südlichen Schleswig-Holstein um rund 84.000 auf dann 974.000 Einwohner im Jahr 2010. Die in Tabelle 4.2.3 A für die einzelnen Kreise dargestellte

Bevölkerungsentwicklung ist dabei nicht als verbindlicher Bevölkerungsrichtwert zu interpretieren. Diese Daten geben vielmehr die derzeitige Einschätzung des Zuwanderungsdrucks wieder. Die regionale Verteilung der erwarteten Wanderung folgt dem Trend der letzten Jahre.

Die absehbare Neubaubedarf an Wohnungen beläuft sich bis zum Jahr 2010 im Planungsraum auf mehr als 86.000 Wohnungen. Dieser hohe Bedarf erklärt sich zum einen aus der weiter zunehmenden und älter werdenden Bevölkerung (Neubedarf an Wohnungen von ca. 55.000) und resultiert im übrigen aus dem bereits aufgestauten Nachholbedarf (rd. 16.000) sowie dem Ersatzbedarf an Wohnungen (knapp 15.000). Der Ersatzbedarf bezeichnet dabei die Zahl neu zu bauender Wohnungen, die allein zum Ausgleich ständig abbröckelnder Teile des Wohnungsbestandes erforderlich sind (Abriss von Wohnungen, Zusammenlegung kleinerer zu größeren Wohnungen, Umwidmung von Wohnungen, Umwandlung von Zweifamilienhäusern in Einfamilienhäuser). Aufgestauter Nachholbedarf und Ersatzbedarf sind unabhängig von der künftigen Bevölkerungsentwicklung zu befriedigen.

Tabelle 4.2.3 A Entwicklungsperspektiven 1995-2010 in Untersuchungsräumen im Umland

Kreise	Stormarn	Pinneberg	gesamtes nördliches Umland
<b>Bevölkerungsentwicklung</b>			
Bevölkerung am 31. 12. 1994	207.000	281.000	890.000 Einwohner
Wanderungsgewinn 1970-1987	41.000	25.500	133.000 (rd. 100.000 aus Hamburg)
Wanderungsgewinn 1995-2010	27.000	37.500	120.000
Geburtendefizit 1995-2010	11.000	11.000	36.000
Bevölkerungszunahme 1995-2010	16.000	26.000	84.000 Einwohner
<b>Wohnungsneubaubedarf</b> (Potentielle Nachfrage nach Wohnungen 1995-2010)			
Fertig gestellte Wohnungen im Jahresdurchschnitt 1987-1989	800	960	3.110 Wohnungen
Fertig gestellte Wohnungen im Jahresdurchschnitt 1992-1994	1.600	2.200	7.150 Wohnungen
<sup>1</sup> Aufgestauter Nachholbedarf an Wohnungen am Jahresende 1994	2.900	5.400	16.000 Wohnungen
<sup>2</sup> Ersatzbedarf an Wohnungen 1995-2010	3.400	4.900	14.900 Wohnungen
<sup>3</sup> Zunahme der privaten Haushalte 1995-2010 (Neubedarf)	11.200	17.600	55.350 private Haushalte
<sup>1+3</sup> Gesamter Neubaubedarf an Wohnungen 1995-2010	17.500	27.900	86.250
<b>Wohnungsbaupotential</b> (bauleitplanerische Flächenvorsorge) Stand Mitte 1994			
<sup>1</sup> Wohneinheiten in rechtsverbindlichen B-Plänen oder in nach § 33 BauGB abgeschlossenem Bearbeitungsstand	3.220	3.430	11.410 Wohnungen
<sup>2</sup> Weitere potentielle Reserven an Wohnbauland (Angabe der Wohneinheiten)	12.480	5.720	40.260 Wohnungen
<sup>1+2</sup> Gesamte Wohneinheiten – Reserven insgesamt	15.700	9.150	51.670 Wohnungen
<b>Entwicklung der Berufstätigen</b>			
Berufseinpender nach Hamburg 1987	38.000	44.000	128.500 Einpendler
Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1990-1993	7.300	4.000	21.600 sozialv. Beschäft.
Entwicklung der Nachfrage nach Arbeitsplätzen (Zunahme der Erwerbspersonen 1995-2010)	4.000	11.000	35.000 Erwerbspersonen

[Quelle: Land Schleswig-Holstein – Landesplanungsbehörde, 1998]<sup>24</sup>

## Charakteristika und Entwicklungsperspektiven der Untersuchungsräume in Bezug auf SPNV- bzw. Siedlungsachsen

<sup>24</sup> Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein – Landesplanungsbehörde: Regionalplan für den Planungsraum I, Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung 1998, S.8

Tabelle 4.2.3 B Entwicklung der Bevölkerungs- u. Beschäftigtenzahlen in der Region Hamburg

nördliches Umland (Schleswig-Holstein)	Einwohnerzahlen (Beschäftigte)					
	06.06.61		27.05.70		25.05.87	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
<b>Achsenräume</b>	275.391 (83.924)	37,3 (40,9)	352.473 (112.635)	39,7 (43,9)	414.345 (153.683)	39,4 (43,0)
Landesgrenze bis 20 km	98.761 (26.120)	13,4 (12,7)	141.026 (44.092)	15,9 (17,2)	164.746 (66.489)	15,6 (18,6)
20 km bis 30 km	110.168 (30.921)	14,9 (15,1)	133.037 (37.763)	15,0 (14,7)	160.699 (50.374)	15,3 (14,1)
30 km bis 40 km	66.462 (26.883)	9,0 (13,1)	78.410 (30.780)	8,8 (12,0)	88.900 (36.820)	8,4 (10,3)
<b>Achsenzwischenräume</b>	66.564 (8.536)	9,0 (4,2)	72.016 (16.603)	8,1 (4,1)	88.929 (15.720)	8,4 (4,4)
Landesgrenze bis 20 km	5.121 (626)	0,7 (0,3)	6.038 (859)	0,7 (0,3)	8.380 (1.351)	0,8 (0,4)
20 km bis 30 km	40.097 (4.538)	5,4 (2,2)	43.712 (6.326)	4,9 (2,5)	53.969 (10.476)	5,1 (2,9)
30 km bis 40 km	21.042 (3.193)	2,8 (1,6)	21.796 (3.011)	2,5 (1,2)	25.931 (3.682)	2,5 (1,0)
über 40 km	304 (179)	0,0 (0,1)	470 (407)	0,1 (0,2)	649 (211)	0,1 (0,1)

[Quelle: Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (R.E.K.).]

Im Umland wurden zwei verschiedene Wohngebietstypen identifiziert: Standorte, die sich in Achsennähe vor allem in klein- oder mittelstädtischem Umfeld befinden, und solche, die zwischen den Achsen angesiedelt sind und im Wohnumfeld eher dörfliche Strukturen aufweisen. Die Entfernung zur Hamburger Innenstadt liegt im Durchschnitt bei 25-30 km.

Bei grober Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung nach Planungsräumen lässt sich eine Bevölkerungskonzentration auf den Achsenräumen und in der Nähe bestimmter Gewerbegebiete feststellen. Der absolute Bevölkerungszuwachs von 1961 bis 1987 in diesem Raum (179.647 Personen) war über acht Mal größer als in den Achsenzwischenräumen (22.365 Personen). Bei genauerer Analyse der Achsenzwischenräume ist jedoch auch hier eine Zunahme des Bevölkerungswachstums in den Zeitabschnitten von 1962 bis 1970 um 8,2 % auf 23,5 % zwischen 1970 bis 1987 zu verzeichnen. Ebenso wie beim Bevölkerungswachstum lässt sich hier auch eine rapide Zunahme der Beschäftigten feststellen. Zwischen 1961 und 1989 haben sich die Beschäftigtenzahlen von 8.536 auf 15.720 fast verdoppelt.<sup>25</sup>

Die Pendelkosten, die die in den Achsenzwischenräumen wohnenden Einpendler tragen müssen, liegen recht hoch, weil sie auf mindestens ein Auto angewiesen sind und damit lange Distanzen zurücklegen, während die in Achsennähe wohnenden Pendler meistens mit der Bahn fahren.

Planerische Grundlage für die siedlungsstrukturelle Entwicklung des Ordnungsraums um Hamburg, der etwa 45 % der Gesamtfläche und rund 75 % der Gesamtbevölkerung des Planungsraums umfasst, ist das Achsenkonzept. Auch die Landesplanungsbehörde sieht die siedlungsmäßige und wirtschaftliche Entwicklung im Wesentlichen in den Siedlungsgebieten auf den Achsen und insbesondere in den Achsenswerpunkten. Auf Grund des

<sup>25</sup> Gitta Feyerabend, Regionalplanung im Hamburger Umland, [www.uni-kiel.de:8080/ewf/geographie/forum/hintergr/sh1995/12\\_reggh.htm](http://www.uni-kiel.de:8080/ewf/geographie/forum/hintergr/sh1995/12_reggh.htm), Kiel 1999, S.6, 7

ungebrochenen Wohnungsbau-Nachfragedrucks ist die Landesregierung gezwungen, Bau- und Verkehrsplanung zu koordinieren:

„Im Ordnungsraum um Hamburg ist im Hinblick auf die Ausweisung von Bauland auch weiterhin von einer hohen Nachfrage nach Wohn- und Gewerbeflächen auszugehen. Die jährliche Nachfrage nach Fläche für den Wohnungsbau wird zwar nicht mehr das Niveau der frühen siebziger Jahre erreichen, die Verwirklichung einer auch künftig dem Achsenkonzept entsprechenden Siedlungstätigkeit ist aber nur möglich, wenn genügend Wohnungsbauland auf den Achsen verfügbar ist.“<sup>26</sup>

Die von Hamburg aus überwiegend strahlenförmig in den Planungsraum verlaufenden Siedlungsachsen, die im östlichen Bereich eher punktförmig ausgeprägt sind (vgl. Abbildung 4.1.1 C), sind in dieser Studie ausschließlich durch die beiden folgenden inneren und äußeren Schwerpunkte gekennzeichnet:

(Hamburg - Rahlstedt) – Ahrensburg/Großhansdorf – Bargteheide – Bad Oldesloe;

(Hamburg - Eidelstedt) – Halstenbek – Pinneberg – Uetersen/Tornesch – Elmshorn.

Aus Sicht des Regionalplanes werden unterschiedliche Entwicklungsziele<sup>27</sup> für die einzelnen Siedlungsachsen im Planungszeitraum befürwortet:

- Auf der Achse Hamburg – Bad Oldesloe Entwicklungsmöglichkeiten in den Schwerpunkten im Verdichtungsraum Ahrensburg und Großhansdorf. Gute Voraussetzungen für eine stärkere wirtschaftliche und siedlungsmäßige Entwicklung werden außerdem für die Schwerpunkte Bargteheide und Bad Oldesloe gesehen. Der Fortschritt der axialen Entwicklung in diesem Raum hat mittlerweile die Gemeinden Elmenhorst und Trembsbüttel in den Achsenraum einbezogen.
- Auf der Achse Hamburg – Elmshorn insbesondere eine starke wirtschaftliche und siedlungsmäßige Entwicklung in den Schwerpunkten außerhalb des Hamburger Verdichtungsraums; dabei soll der Stärkung des äußeren Achsenswerpunktes Elmshorn, dessen Siedlungsraum sich inzwischen über die Kreisgrenze hinaus erstreckt, eine besondere Bedeutung zukommen.

Die Förderung wenn nicht der Achsenpunkte, so doch zumindest der Achsennahräume zieht sich wie ein roter Faden durch alle Planungsüberlegungen.

Die Attraktivität des schienenengebundenen Nahverkehrs soll in der Planungsfortschreibung durch folgende Maßnahmen<sup>28</sup> erhöht werden:

Auf der Achse Hamburg – Bad Oldesloe:

- Vorhaltung der Flächen für einen viergleisigen Ausbau der Strecke der Deutschen Bahn AG, um die Option für eine Verlängerung der S-Bahnlinie von Hamburg-Hasselbrook nach Ahrensburg zu wahren
- Verlängerung der S-Bahn über Ahrensburg hinaus mit einer verbesserten Bedienung von Bargteheide und Bad Oldesloe
- Prüfung der mittelfristigen Einrichtung eines Bahn-Haltepunktes im Ahrensburg-Ortsteil Gartenholz
- Verbesserung des vorhandenen Taktverkehr und Erhöhung der Beförderungskapazität auf der Gesamtstrecke Hamburg – Bad Oldesloe – Lübeck

<sup>26</sup> Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein-Landesplanungsbehörde: Regionalplan für den Planungsraum I, Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung 1998, S. 19

<sup>27</sup> ebd., S. 19

<sup>28</sup> ebd., S. 37



Auf der Achse Hamburg – Elmshorn:

- Beseitigung des Schienenengpasses Pinneberg – Elmshorn zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur auf der Achse Hamburg – Elmshorn, u. a. durch die Anpassung der Bahnhöfe Elmshorn und Pinneberg
- Einrichtung eines Haltepunktes für Elmshorn-Süd zur Stärkung des äußeren Achsenswerpunktes Elmshorn und zur Anpassung an das erhöhte Verkehrsaufkommen

### Charakteristiken der Achsenswerpunkte zwischen Hamburg und Bad Oldesloe

Folgende dem Regionalplan<sup>29</sup> entnommene Planungsvorhaben einzelner Gemeinden deuten auf Entwicklungspotentiale bezüglich ÖV-Siedlungskoordination hin:

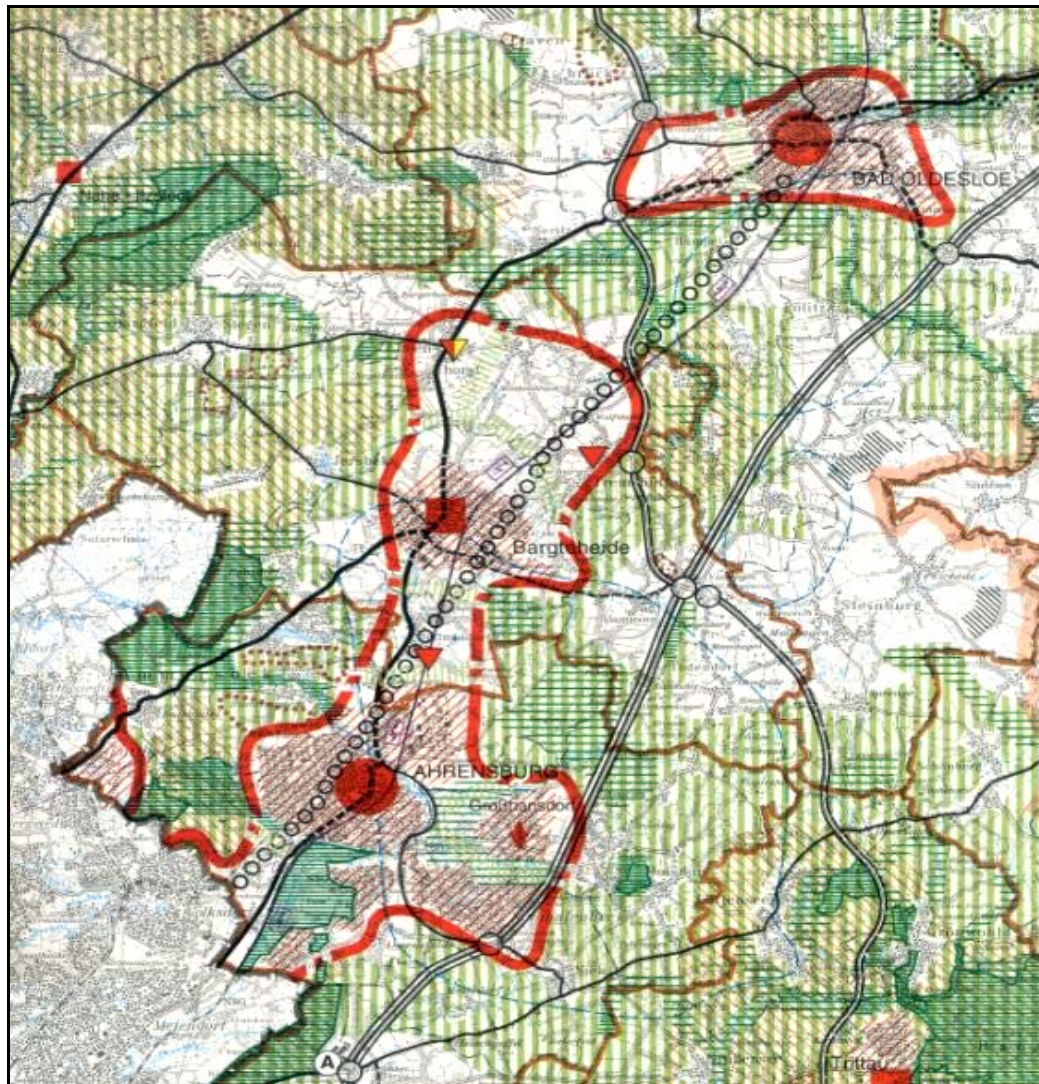
**Ahrensburg:** Die Stadt Ahrensburg ist ein Mittelzentrum im Verdichtungsraum und Schwerpunkt auf der Achse Hamburg – Bad Oldesloe. Sie ist wegen ihrer verkehrsgünstigen und landschaftlich attraktiven Lage ein besonders gefragter Wohn- und Gewerbestandort. Die wohnungsbauliche Entwicklung ist schwerpunktmäßig in Richtung Norden fortgeführt worden. Hierbei sind mehrere bauliche Verflechtungen zwischen Ahrensburg-Gartenholz und Teilen der Gemeinde Delingsdorf entstanden. Für eine sinnvolle Koordination von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung wäre hier eine gemeindeübergreifende Planung deutlich zu befürworten.

Die Gemeinde Großhansdorf als Stadtrandkern II. Ordnung auf der Achse bietet durch ihre verkehrsgünstige Lage an der U-Bahn gute Voraussetzungen für eine Verstärkung der Siedlungstätigkeit in landschaftlich reizvoller Umgebung.

**Bargteheide:** Die Stadt Bargteheide ist Unterzentrum und Siedlungsschwerpunkt auf der Achse Hamburg – Bad Oldesloe. Die gute Entwicklung der vergangenen Jahre könnte auch künftig durch verstärkten Wohnungsbau und den weiteren Ausbau als Gewerbestandort fortgesetzt werden. Der Ausbau der Stadtmitte zu einem attraktiven Versorgungs- und Dienstleistungszentrum für den Nahbereich könnte dazu beitragen, die zentralörtliche Funktion der Stadt zu stärken. Die Gemeinden Delingsdorf, Elmenhorst und Tremsbüttel verfügen über ausreichende Flächenpotentiale mit guter verkehrlicher Anbindung sowie guter Zuordnung zu den Zentralen Orten Ahrensburg beziehungsweise Bargteheide für die Ausweisung von Wohnbaugebieten und in der Gemeinde Elmenhorst darüber hinaus auch für gewerbliche Ansiedlungen.

**Bad Oldesloe:** Die Stadt Bad Oldesloe hat als Mittelzentrum und als äußerer Achsenswerpunkt eine funktionsgerechte Entwicklung genommen. Die verkehrsgünstige Lage, die Ausstattung mit Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen und die Verfügbarkeit ausreichender Bauflächen bieten für einen weiteren Ausbau gute Voraussetzungen. Im Nahbereich von Bad Oldesloe ist der Ortsteil Mollhagen der Gemeinde Steinburg mit Versorgungseinrichtungen gut ausgestattet. Dies wäre bei einer weiteren Entwicklung der Gemeinde angemessen zu berücksichtigen.

<sup>29</sup> Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein (Hrsg.), Regionalplan für den Planungsraum I – Fortschreibung 1998, Kiel 1998, S. 21, 22 und 28, 29



### Regionale Siedlungsstruktur

Zentrale Orte und Stadtrandkerne (nachrichtliche Übernahme)

-  Mittelzentrum
-  Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums
-  Unterzentrum
-  Stadtrandkern 1. Ordnung mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums
-  Stadtrandkern 1. Ordnung
-  Ländlicher Zentralort
-  Stadtrandkern 2. Ordnung
-  Abgrenzung des Ordnungsraumes Hamburg zu Lübeck, siehe auch Nebenkarte „Räumliche Gliederung“
-  Nahbereichsgrenze (nachrichtliche Übernahme)
-  Baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes

Abbildung 4.2.3 B Siedlungsachse Hamburg – Bad Oldesloe  
[Quelle: Land Schleswig-Holstein – Landesplanungsbehörde, 1998]

## Die Schwerpunkte der Achse Hamburg – Elmshorn

**Halstenbek:** Die Gemeinde Halstenbek verfügt als Stadtrandkern II. Ordnung auf Grund ihrer verkehrsgünstigen Lage an der S-Bahn über gute Entwicklungsvoraussetzungen, die zur Herausbildung eines attraktiven Ortskerns im Bereich Halstenbek-Ost sowie für eine stärker verdichtete Wohnbebauung im Umfeld des S-Bahn-Haltepunktes genutzt werden sollten. Im baulich eng mit Hamburg verbundenen Ortsteil Krupunder wäre die Abrundung der vorhandenen Bebauung um den S-Bahnhof anzustreben.

Im Vordergrund der weiteren städtebaulichen Entwicklung sieht der Regionalplan den Ausbau des Stadtmittelpunktes zu einem leistungsfähigen, das heißt den Bedürfnissen der Stadt und ihres Einzugsbereiches angepassten Dienstleistungs- und Versorgungszentrum mit verdichtetem Geschosswohnungsbau vor.

**Pinneberg:** Die Stadt Pinneberg ist Mittelzentrum im Verdichtungsraum und Schwerpunkt auf der Achse Hamburg – Elmshorn. Die städtebauliche Entwicklungsplanung ist besonders auf strukturverbessernde und bestandsergänzende Maßnahmen ausgerichtet, wobei der Bereich der Innenstadt einen wesentlichen Gestaltungsschwerpunkt bildet. Um die Entwicklungsspielräume des Siedlungsgebietes abschätzen und die unterschiedlichen Ansprüche an die Flächennutzung ordnen zu können, ist eine gemeinsame Gebietsentwicklungsplanung zwischen dem Mittelzentrum Pinneberg und einigen Nachbargemeinden durchgeführt worden.

Durch die städtebauliche Verflechtung mit Pinneberg nehmen die Gemeinden Prisdorf, Kummerfeld und Borstel-Hohenraden an der Entwicklung des Mittelzentrums teil. Der Garnisonsstandort Appen konnte in den letzten Jahren eine stetige Bevölkerungszunahme und einen guten Ausbau der Infrastruktureinrichtungen verzeichnen. Der Schwerpunkt der weiteren wohnungsbaulichen Entwicklung ist im Norden des Ortsteiles Appen, der des gewerblichen Ausbaus im Süden der Gemeinde geplant.

Im Zuge der Ausbaumaßnahmen auf der Schienenstrecke Pinneberg – Elmshorn sollte die Einrichtung eines Haltepunktes Pinneberg-Nord intendiert werden. Eine Sicherung des Haltepunktes Prisdorf sowie eine bauliche Verdichtung im Haltestellenbereich ist im Regionalplan verankert, zumal die Bevölkerungszahl der Gemeinde im Lauf der letzten Jahre stark angewachsen ist.

**Elmshorn:** Die Stadt Elmshorn ist Mittelzentrum und hat als äußerer Achsensschwerpunkt in den vergangenen Jahren ein rapides Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erfahren. Die weitere städtebauliche Entwicklung stößt aber mangels Flächenreserven im Stadtgebiet zunehmend an ihre Grenzen. Um die Nutzungsansprüche besser koordinieren zu können, ist mit den umliegenden Gemeinden eine „Gemeinsame Gebietsentwicklungsplanung Elmshorn und Umland“ durchgeführt worden. Die Ergebnisse dieses interkommunalen Projektes zeigen die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten des Siedlungsgebietes auf. Demnach könnte der Anteil des Flächenbedarfs für Wohnbauland, der auf Elmshorner Stadtgebiet nicht mehr realisiert werden kann, hauptsächlich von den nordöstlich oder östlich angrenzenden Gemeinden gedeckt werden.



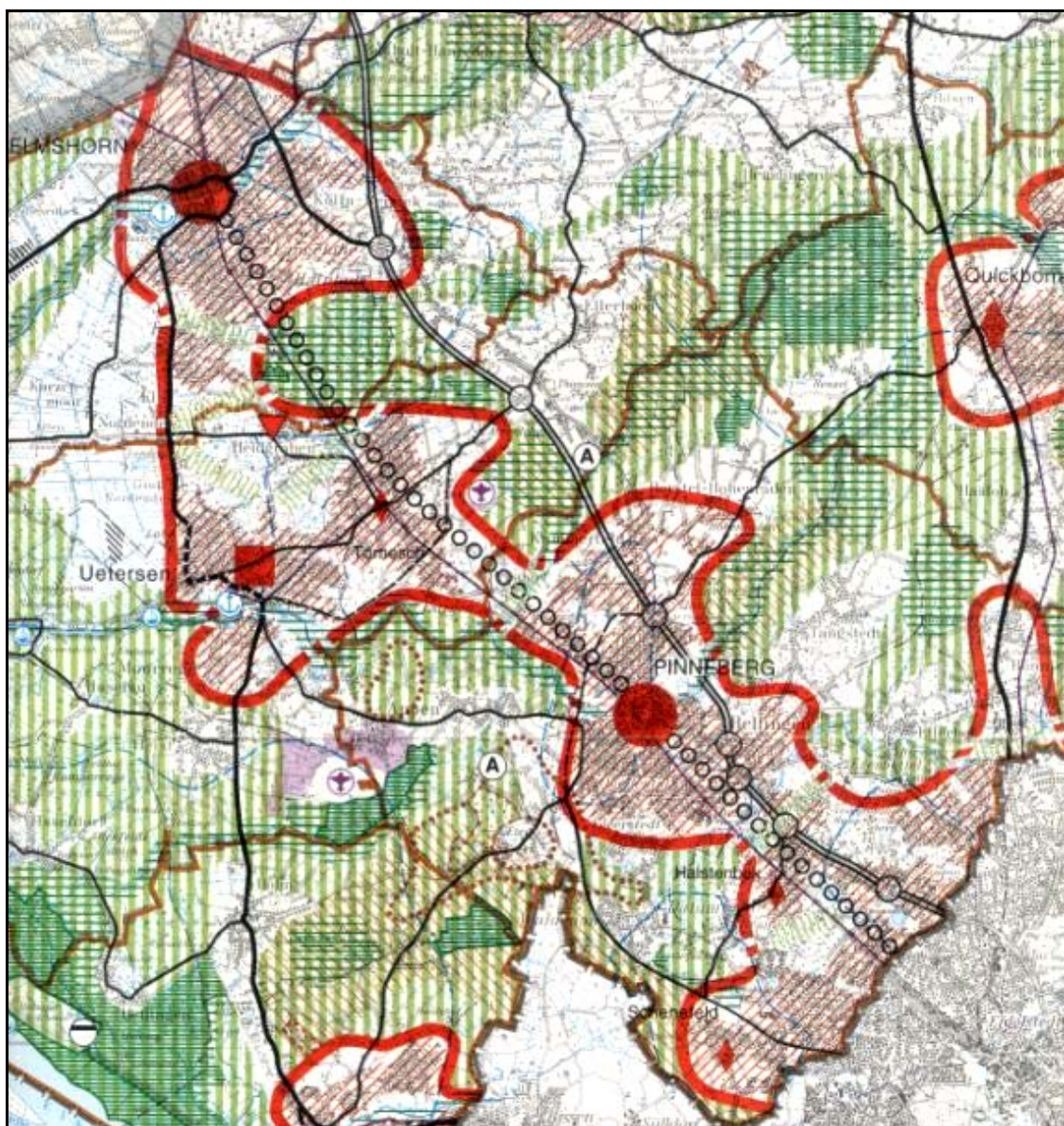


Abbildung 4.2.3 C Siedlungsachse Hamburg – Elmshorn  
[Quelle: Land Schleswig-Holstein, Landesplanungsbehörde, 1998]