

Bericht	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2023/219
öffentlich	

Fachdienst Kreisplanung, Regionalmanagement, Klimaschutz Datum:
01.11.2023

Beratungsfolge:

Status Sitzungstermin Gremium

Ö 22.11.2023 Ausschuss für Wirtschaft, Regionalentwicklung und Infrastruktur

Räumliches Leitbild der Metropolregion Hamburg

Zusammenfassung:

Auf einer Konferenz am 7. Dezember 2023 in Lüneburg wird der fachlich-verdichtete Entwurf eines Räumlichen Leitbildes für die Metropolregion Hamburg vorgestellt.

Sachverhalt:

Vor zwei Jahren wurde in der Metropolregion Hamburg ein Abstimmungsprozess mit dem Zukunftsagenda-Projekt „Räumliches Leitbild“ angestoßen. Als Höhepunkt dieses Dialogs mit 36 Trägerorganisationen aus Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern wird auf einer Konferenz am 7. Dezember 2023 in Lüneburg der fachlich-verdichtete Entwurf zum Räumlichen Leitbild vorgestellt. Er entwirft ein zukunftsgerichtetes Bild von Freiraum-, Mobilitäts-, Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung bis zum Jahr 2045.

Das Ziel der Konferenz ist, gemeinsam auf die erarbeiteten Ergebnisse zu blicken und offene Fragen aufzunehmen. Darüber hinaus soll der Blick in die Zukunft gerichtet und die Frage erörtert werden, wie das Leitbild künftig Anwendung finden kann. Im Anschluss an die Konferenz haben alle Träger der Metropolregion Hamburg die Gelegenheit, Stellungnahmen bis zum 28.02.2024 einzureichen. Die Rückmeldungen aus den Stellungnahmen werden dann in das finale Räumliche Leitbild einfließen, das voraussichtlich am 14.05.2024 dem Regionsrat vorgelegt werden soll.

Weitere Informationen zur Konferenz finden Sie [hier](#).

Anlage/n:

- Entwurf 09/2023 Räumliches Leitbild, Text
- Entwurf 09/2023 Räumliches Leitbild, Karten

Räumliches Leitbild Metropolregion Hamburg



CHARTA

DAS RÄUMLICHE LEITBILD FÜR DIE METROPOLREGION HAMBURG

Der vorliegende Entwurf des räumlichen Leitbildes für die Metropolregion Hamburg stellt das Ergebnis einer ersten Synthese und Weiterentwicklung zweier Entwicklungsstrategien als Beiträge zur ersten Phase des Erarbeitungsprozesses dar. In einer breiten Träger- und Fachöffentlichkeitsbeteiligung wurden fachliche Einschätzungen aus der Region eingeholt und in der Erarbeitung des Leitbildentwurfs berücksichtigt. Auf Grundlage dieses Entwurfes wird wiederum ein Abstimmungs- und Beteiligungsprozess durchgeführt, um das Leitbild weiter zu konkretisieren. Zur Definition eines gemeinsamen Grundverständnisses wurde eine Charta formuliert, die die Eckpunkte und Rahmenbedingungen des Leitbildentwurfs auf den Punkt bringt:

Das räumliche Leitbild der Metropolregion Hamburg...

1

ist ein **kommunikatives Instrument**, um weitere Prozesse in der Metropolregion Hamburg anzuregen. Es richtet sich daher primär an die Planenden in der MRH.

2

ist **flexibel** und kann als informelles Instrument an unterschiedliche zukünftige Entwicklungspfade angepasst werden.

3

ist ein Bild und kein Plan und damit **unschärfer** als die Vorarbeiten. Es fokussiert auf die prägnanten Raumfiguren* der Region.

4

zeigt als Werkzeugkasten **Prinzipien und Strategien** für die Region - nicht zwingend deren genaue Verortung (aber Vermutungs-/Suchräume). Dies ist Aufgabe folgender Prozesse.

5

nimmt bei der direkten Übernahme von Inhalten aus anderen Prozessen und Planungen eine Priorisierung vor.

6

wird begleitet von vier thematischen Konzeptplänen:

- Blau-Grüne Infrastruktur
 - Multimodales Mobilitätsversprechen,
 - Ökonomische Entwicklung
 - Flächensparende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung
- sowie textlichen Erläuterungen

Raumfiguren:

zeichnerisch umsetzbare Inhalte in der Form von Linien, Korridoren, Flächen oder Piktogrammen

Prinzipien:

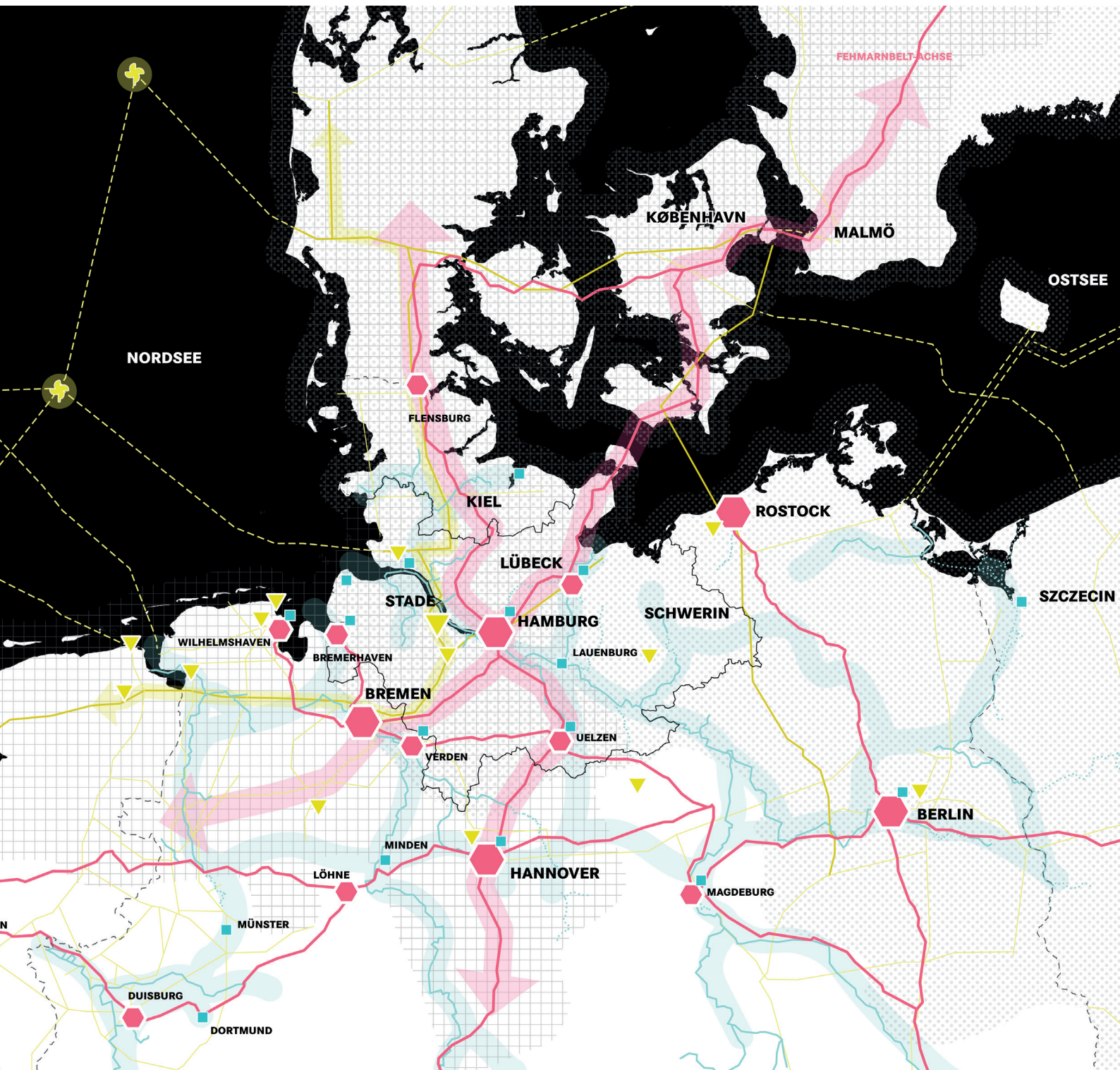
übergeordnete, verbal gefasste Entwicklungsziele oder Ansprüche an Raumentwicklung

* Gekennzeichnete Begrifflichkeiten sollen im Rahmen des Beteiligungsprozesses geprüft, diskutiert und ggf. optimiert werden

Inhaltsverzeichnis

1.	Charta	2
2.	Die Grundannahmen des Räumlichen Leitbildes	4
3.	Blau-grüne Infrastruktur	6
	○ Entwicklungsprinzipien	
	○ Das Grüne Netz	
	○ Die Wasserdynamische Region	
4.	Ein Multimodales Mobilitätsversprechen	12
	○ Entwicklungsprinzipien	
	○ Schlüsselprojekte	
5.	Ökonomische Entwicklung	20
	○ Entwicklungsprinzipien	
	○ Perspektivräume*	
	○ Dynamikorte	
6.	Flächensparende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung	30
	○ Entwicklungsprinzipien	
	○ Entwicklungspfade der Siedlungsentwicklung	
7.	Das Bild für die Region	36

DIE GRUNDANNAHMEN DES RÄUMLICHEN LEITBILDES



Dem Leitbildentwurf liegen Grundannahmen zugrunde, die als Narrativ handlungsleitend für die räumlichen und strategischen Empfehlungen sind. Diese Grundannahmen fußen auf den Aussagen der Vorarbeiten sowie der Abstimmung zwischen dem Projektteam und den Trägern und Gremien der Metropolregion Hamburg. Die Karte zeigt die übergeordnete Verknüpfung der Metropolregion Hamburg und die zentralen Impulse, die auf die diese räumlich einwirken.

1

Das räumliche Leitbild bekennt sich zu einer möglichen dynamischen Entwicklung und stellt diese dar, kann allerdings flexibel auf unterschiedliche **Entwicklungspfade** reagieren (Wirtschafts-, Bevölkerungs-, Siedlungsflächenentwicklung). Das räumliche Leitbild ist daher entwicklungsoffen und innerhalb der Metropolregion Hamburg **ausbalanciert**.

2

Das Leitbild adressiert das Potenzial des **Energieüberschusses und die neuen Netzverknüpfungen** (z.B. **Fehmarnbelt**) als Grundlage für eine ökonomische Dynamik.

3

Das Leitbild geht aus von einem **ressourcenbasierten** und **klimawandelbegegnenden** Entwicklungsparadigma.

4

Die Böden und die Landschaften der Region sind ein endliches Gut. Die Entwicklung der **Landschaft** und der Schutz der **natürlichen Lebensgrundlagen** stellen eine essentielle Grundlage der Entwicklung der Metropolregion Hamburg dar.

5

Die Metropolregion Hamburg nimmt eine aktive Rolle in der Versorgung ein und stellt sich als **souveräne Region** resilient und krisenfest auf.

6

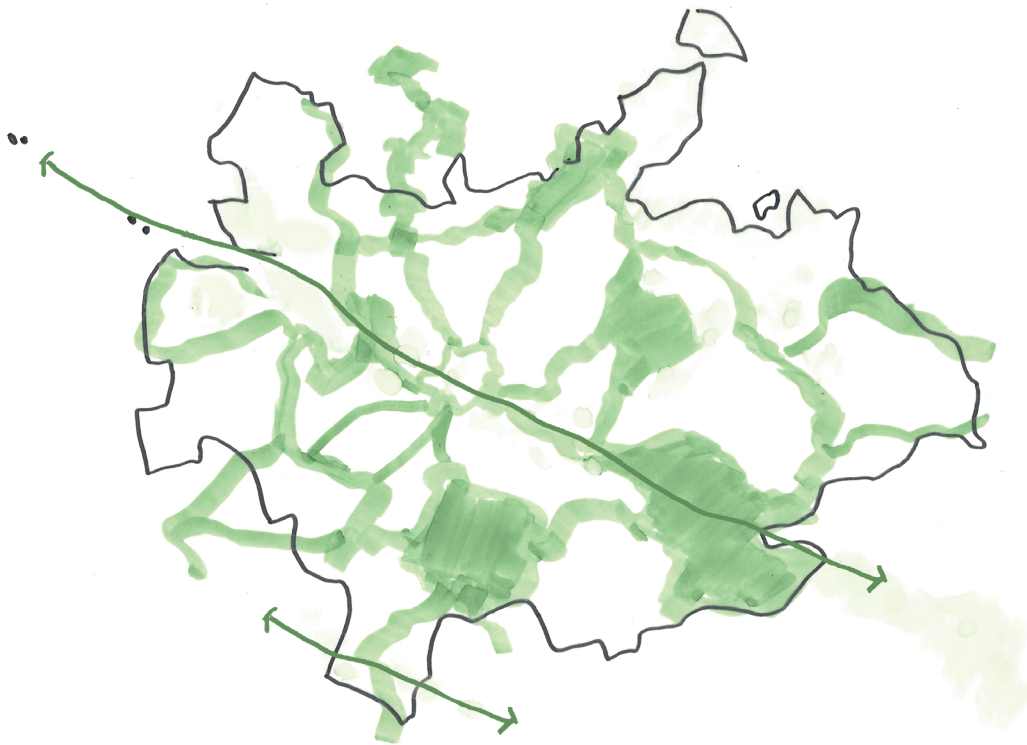
Das Leitbild adressiert die **internationalen Bezüge** der MRH, greift **übergeordnete Entwicklungen** und Trends auf und übersetzt sie in eine regionale Entwicklungsperspektive.

- TRANSNATIONALE ZUSAMMENARBEIT
- ++ IM NORDSEERAUM
- IM OSTSEERAUM
- WASSERSTRASSENETZ
- KNOTENPUNKT BINNENSCHIFFFAHRT
- SCHIENENGÜTERVERKEHRSKORRIDOR (TEN-T)

- KNOTENPUNKTE AM VERKEHRSKORRIDOR
- FEHMARNBELT, JÜTLAND-KORRIDOR UND NATIONALE VERNETZUNG
- EUROPEAN HYDROGEN BACKBONE
- ▼ ENERGIESTANDORT AM EUROPEAN HYDROGEN BACKBONE
- ⚡ OFFSHORE WINDENERGIE
- ENERGIEHAUPTKORRIDOR DER MRH

BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR

Landschaft und ihre natürlichen Bestandteile sind die Grundlage für die Lebensqualität und die Weiterentwicklung der MRH. Die Grün- und Freiräume der MRH sind zu erhalten und zu erweitern. Sie werden im Leben mit dem Klimawandel zu essenziellen Refugien für Menschen, Tiere und Pflanzen.



Dürren, sterbende Wälder, Hochwasserkatastrophen, das Absinken des Grundwasserspiegels und der Rückgang der Biodiversität – all diese globalen Krisen aufgrund des Klimawandels sind auch in der Metropolregion Hamburg zu erleben. Der Naturschutz in seiner heutigen Form reicht nicht mehr aus, um unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Wir benötigen neue Mensch-Natur-Beziehungen.

Das Leitbild schlägt eine sinnvolle blau-grüne Infrastruktur vor, die durch die koordinierte Zusammenarbeit verschiedener Landschaftstypen entsteht. Mit ihr werden zwei neue Landschaftskonzepte vorgestellt: **Das grüne Netz** und die **wasserdynamische Region**. Diese Konzepte umfassen funktionale, lebendige und reizvolle Landschaften sowie ihre nachhaltige Bewirtschaftung. Die Menschen in der Region sollen in Zukunft in und von diesen schönen Landschaften leben und überleben können. Dabei stehen folgende Entwicklungsprinzipien im Fokus:

Entwicklungsprinzipien

→ Multitalentierte Landschaften für alle

Die Ansprüche der Menschen an die Grün- und Freiräume werden mit den ökologischen Anforderungen vereint. Es wird ein Netz aus Grün- und Freiräumen geschaffen, die gleichmäßig über die MRH verteilt und für alle Einwohner erreichbar sind.

→ Starke Landschaften als Team

Die bestehenden starken Grünräume (bestehende Schutzgebiete, zusammenhängende Landschaften und Waldflächen) werden durch Ergänzungen entlang des Biotopverbunds und Wegestrukturen miteinander zu einem Grünen Netz verknüpft. Das Grüne Netz hilft, die Landschaftsbestandteile zu vernetzen und im Sinne eines Teams damit die einzelnen Bestandteile zu stärken.

→ Die Blau-Grüne Infrastruktur als Rückgrat

Die naturräumliche Ausstattung der MRH bildet die für die Entwicklung der Metropolregion Hamburg essenzielle blau-grüne Infrastruktur. Sie ist als Lebensgrundlage, aber auch Wirtschaftsraum in der räumlichen Entwicklung der Metropolregion Hamburg zu schützen und weiterzuentwickeln.

→ Leben im Einklang mit dem Wasser

Die MRH mit ihren Küsten-, Fluss- und Kanallandschaften sowie den Trinkwasserlandschaften wird als wasserdynamische Region zu einem Leben mit dem Wasser entwickelt. Dabei wird so viel Wasser wie möglich in der Landschaft gehalten und damit der natürliche Wasserkreislauf gestärkt.

→ Bodenintegrität bewahren

Um die Böden der Region langfristig zu schützen, werden bodenstandortangepasste Agrarnutzungen und eine flächensparende räumliche Entwicklung flächendeckend umgesetzt.

Aufbauend auf den Entwicklungsprinzipien werden in der Teilkarte zwei entwürfliche Elemente als neue Freiraumstrukturen für die MRH dargestellt. Diese greifen bestehende Strukturen und Stärken in der Metropolregion Hamburg auf und verbinden sie zu einem System.

Das Grüne Netz

In der Metropolregion Hamburg erstrecken sich bereits eine Vielzahl wunderschöner und artenreicher Landschaften, die über die Grenzen der MRH hinausreichen. Dazu zählen beispielsweise das Biosphärenreservat Holsteinische Schweiz, die Flusslandschaft Elbe und das Sternberger Seenland. Darüber hinaus gibt es die bedeutenden Landschaften in und um Hamburg wie etwa das Alte Land. Mit dem Vertrag für Hamburgs Stadtgrün hat die Stadt ihre Landschaftsachsen und die Grünen Ringe als multicodierter Raum für Natur- und Naherholung unter Schutz gestellt. Das UNESCO Weltnaturerbe niedersächsisches Wattenmeer ist weltweit einzigartig. Das Grüne Band Deutschland, das als grünes Denkmal und Biotopverbundachse die ehemalige innerdeutsche

Grenze nachzeichnet, ist ebenso einmalig. Diese robusten Landschaften erfüllen vielfältige Funktionen: Sie bieten Lebensraum für eine breite Artenvielfalt und dienen als Ressourcenquelle für sauberes Trinkwasser, reine Luft, Holz und Nahrungsmittel. Zudem spielen sie eine entscheidende Rolle als Klimapuffer, da sie CO₂ aus der Luft absorbieren, Wasser zurückhalten und zur Kühlung beitragen. Diese starken Landschaften, die in unterschiedlichen Schutzkategorien bereits gesichert sind, bilden die räumliche Grundlage für das grüne Netz. Durch die konzeptionelle Aufladung der Landschaften im Grünen Netz erfolgt eine Stärkung ihrer Bedeutung.

Das Grüne Netz ist ein Multitalent: Es dient nicht nur der Ökologie, sondern unterstützt auch die Erhaltung extensiver Landwirtschaft und fungiert als Wind- und Erosionsschutz. Darüber hinaus verknüpft es touristische Destinationen, indem es langsame Fortbewegungsmethoden wie Radfahren und Wandern mit Naturerlebnissen verbindet. Dabei werden wichtige Fernradwege und Wanderwege aufgegriffen und in das grüne Netz integriert. Das Grüne Netz ist keine lagegenaue Grünfläche oder Schutzgebiet, sondern stellt einen Vorschlag für ein funktionales und ökologisches Zusammenwachsen der starken Landschaften der Metropolregion Hamburg dar.

Innerhalb des grünen Netzes sollen in Zukunft vermehrt extensive Formen der Landwirtschaft vorherrschen, die regionale slow-food Produkte erzeugen und damit zur regionalen Nahrungssouveränität beitragen. Doch der Schutz der Artenvielfalt und unserer Ressourcen hat hier ebenso hohe Priorität und soll durch neue großräumige Schutzmechanismen gesichert werden. Die Landschaften sind jedoch keine reinen Naturschutzgebiete, sondern ebenso Orte des Naturgenusses und des Naturerlebnisses. Hier kann man mit Bezug zur Natur leben und naturverträglich Urlaub machen. Als Orte der Naherholung und des verträglichen Tourismus werden die starken Landschaften entsprechend selbst weitere Wertschöpfungspotenziale entwickeln.

Über die Etablierung neuer Lebens- und Wirtschaftsformen hinaus ist es von entscheidender Bedeutung, die einzelnen Komponenten dieser starken Landschaften zu einem effektiven Team zu vernetzen. Dies wird durch die Schaffung eines regionalen Loops und von Korridoren innerhalb des Grünen Netz realisiert. Der Loop stellt eine ringförmige Verbindung innerhalb der MRH dar. Die Korridore verbinden die Mitte der MRH mit der Umgebung. Diese Loops und Korridore verlaufen entlang bestehender Biotopverbundachsen und schließen die Lücken zwischen den verschiedenen Landschaften.

Im Bereich der Flusslandschaft der Elbe verbindet das Grüne Netz es die Lüneburger Heide mit dem Naturpark Elbhöhen-Wendland. Über die Elbezuflüsse hinaus erweitert es das Grüne Band Deutschlands und schafft Verbindungen zur Ostseeküste. Von dort aus verknüpft es die Holsteinische Schweiz mit dem Aukrug und der Elbmündung mit ihren Wattflächen. Anschließend führt der Loop durch die Moorlandschaft Niedersachsens in die Lüneburger Heide. Der Loop wird durch lineare Freiraumkorridore ergänzt, die die Multifunktionalität des Loops von seinem Zen-

trum in die Randbereiche ausdehnen und den Loop mit den starken Landschaften rund um die MRH verbinden. Damit kann das grüne Netz in der Mitte der Region an das Grüne Netz Hamburgs anknüpfen und die Landschaftsachsen Hamburgs und Schleswigs-Holsteins mit den Naturparks, Biotopen und Biosphärenreservaten Niedersachsens und Mecklenburg-Vorpommerns verbinden und an übergeordnete Freiraumsstrukturen anschließen.

Die Wasserdynamische Region

Zwei starke Küstenlandschaften unterschiedlichen Charakters sowie die Elbe, die Aller und ihre Zuflüsse, das Seeland im Osten und die sandigen Trinkwasserbildungsgebiete der Heide, zusammen mit den schiffbaren Kanälen, prägen das Landschaftsbild der Metropolregion Hamburg. Angesichts immer häufiger auftretender Extremwetterereignisse wie langanhaltende Hitzeperioden, Stürmen und Starkregenfällen müssen wir einen neuen Ansatz für unsere Wasserlandschaften finden. Statt eines rein technischen Umgangs mit den Herausforderungen des Klimawandels, werden die Wasserlandschaften der Metropolregion Hamburg zu widerstandsfähigen, multifunktionalen Gebieten entwickelt, die wieder mehr natürliche Dynamik erlauben und zugleich neue Ansätze für Landnutzung und Wohnformen ermöglichen.

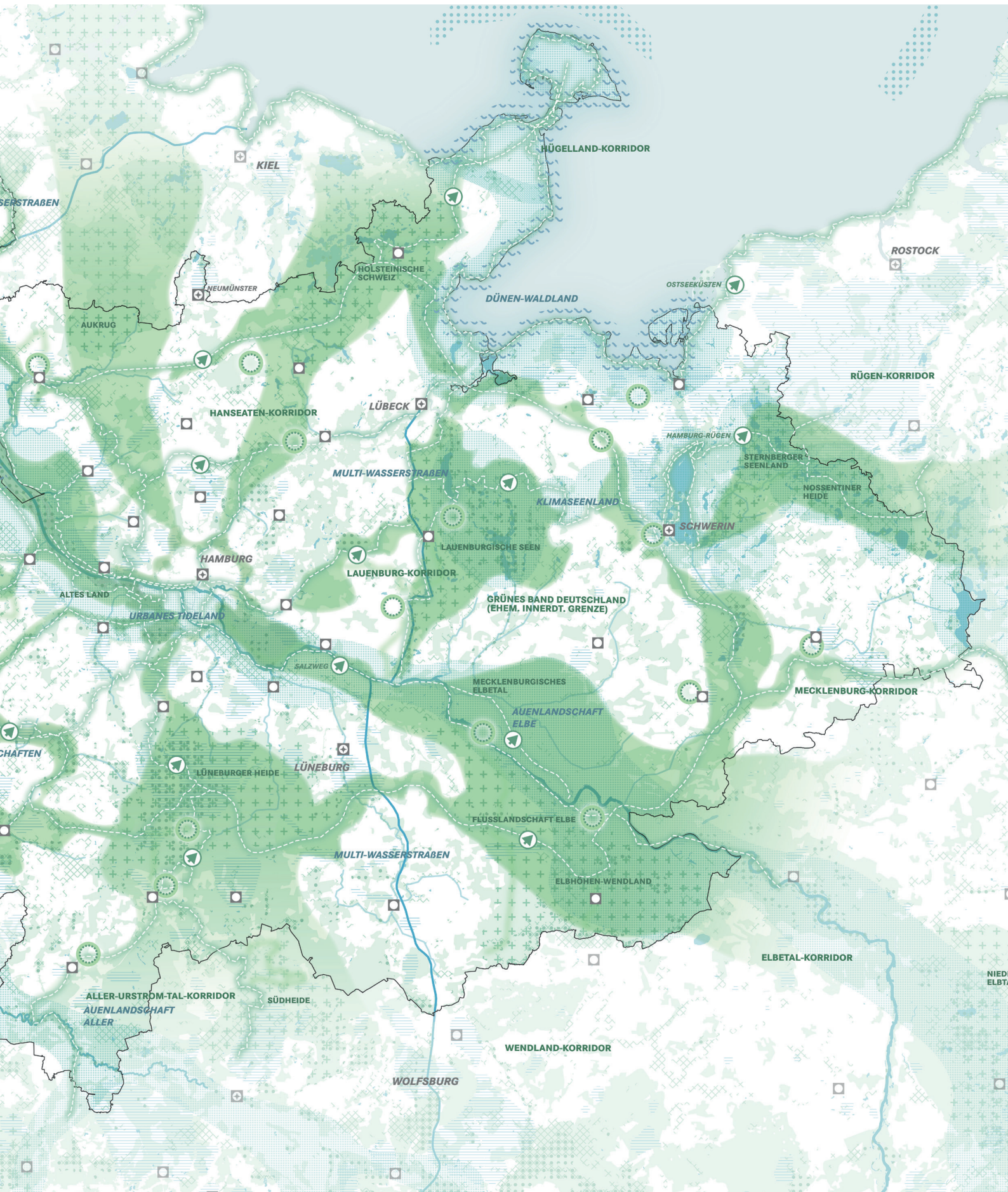
Entlang der Küsten entsteht eine Pufferzone für neue Bewirtschaftungsformen mit den Wasserdynamiken an Nord- und Ostseeküste. Ein ökosystemarer, weicher Küstenschutz wird hier schon lange erprobt. Die **Küstenlandschaften** erfüllen eine Schutzfunktion und sind zugleich touristische Gebiete, in denen auch aquakultureller Anbau stattfindet. Entlang der Nordseeküste dient ein Pufferstreifen dem Schutz vor Fluten, während an der Ostseeküste die Landschaft zwischen steilen und flachen Küstenabschnitten variiert, was unterschiedliche Ansätze für den Küstenschutz erfordert und Raum für nachhaltigen Tourismus bietet. Während an Flachküsten insbesondere Flachwasserzonen zum Abschwächen von Wellen entwickelt werden und bepflanzte Dünen neben der Funktionalität auch die Schönheit der Küste bereichern, sind es bei den Steilküsten Küstenschutzwälder, die dafür sorgen, dass der Boden nicht erodiert. Entlang dynamischer **Flusslandschaften** sind Auenräume von großer Bedeutung, da sie Hochwasserschutz, Naturerhaltung und wirtschaftliche Nutzung in Einklang bringen. Die **Kanallandschaften** bedürfen der Sanierung und sollen zugleich ökologisch und für Freizeitaktivitäten genutzt werden.

Trinkwasserlandschaften spielen eine entscheidende Rolle bei der Stabilisierung des Grundwasserspiegels und der Sicherung der regionalen Wasserversorgung. Feuchtgebiete, darunter Moore und Salzwiesen, fungieren als Kohlenstoffspeicher und tragen zur CO₂-Bilanz der Region bei. Das Seenland speichert Kohlenstoff, beeinflusst das lokale Klima und bietet Raum zur Erholung. Selbst in städtischen Siedlungsflächen werden Lösungen zur Wasserspeicherung entwickelt, wobei die Wasserinfrastruktur bei neuen Entwicklungen besonders berücksichtigt wird.

Teilkarte: Blau-Grüne Infrastruktur 2045

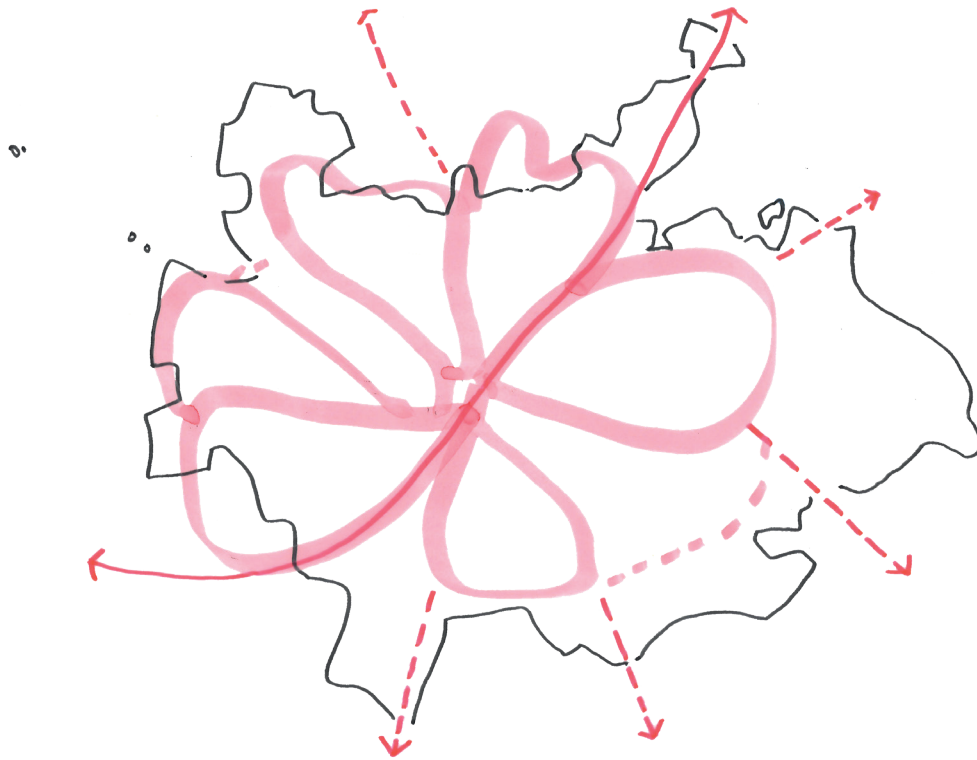
- VEGETATION (LSG, NSG, WALDFLÄCHEN)
- NATURSCHUTZGEBIETE
- NATURPARKS
- MOORBÖDEN
- STARKE LANDSCHAFTEN
- RAD- UND WANDERWEGE (AUSWAHL BESTEHENDER WEGE UND ERGÄNZUNG ALS NETZ)
- SCHWERPUNKT NATURNAHES WOHNEN
- MEER
- STEHENDES GEWÄSSER
- FLIESSGEWÄSSER
- TRINKWASSERSCHUTZ
- KÜSTENSCHUTZ
- FLIESSGEWÄSSER (BESONDERE ÖKOL. BEDEUTUNG)
- WASSERDYNAMISCHE LANDSCHAFTEN
- OBERZENTREN (NACHRICHTLICH)
- MITTELZENTREN (NACHRICHTLICH)





EIN MULTIMODALES MOBILITÄTSVERSPRECHEN

Die Region wächst zusammen: Neue Angebote des Schienen- und Straßengebundenen ÖPNV verbinden periphere Bereiche untereinander und mit den Zentren. Lücken im Schienen- und Straßennetz werden geschlossen.



Um konkurrenzfähig zu bleiben und die Mobilitätswende auf regionaler Ebene zu gestalten, braucht es ein Update für die Verkehrsinfrastruktur der Metropolregion Hamburg. Die Schiene spielt dabei eine entscheidende Rolle als Schlüssel zu einer effizienten und klimaschonenden Mobilität. Ohne einen Ausbau der Infrastrukturen ist ein Zuwachs des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) und eine Verlagerung von Güterverkehren nicht möglich. Das Nadelöhr Hamburger Hauptbahnhof wirkt als Flaschenhals für das gesamte, auf Hamburg ausgerichtete System. Es braucht neue Bypässe und Tangentialverbindungen, um neue Verknüpfungen, aber auch Redundanzen zu schaffen und das Netz resilienter und damit souveräner gegenüber Störungen zu machen. Die Konzeption verfolgt die Leitidee von starken Expressrouten, die eine schnelle und dicht getaktete Verbindung der Zentren und Dynamikorte der Region mit Hamburg ermöglichen und gleichzeitig an äußere Tangentialverbindungen angeschlossen sind. So ergibt sich das Bild von Blüten als Schleifen des SPNV. Entlang der Schleifen finden sich wichtige Knoten mit Anbind-

ungen an Tangentialverbindungen und multimodalen Knotenpunkten (Mobility Hubs) ebenso wie Anschlüsse an überregionale Schienenkorridore und Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Parallel dazu gilt es, die wichtigsten Lücken im übergeordneten Autobahnnetz zu schließen, sodass ein leistungsfähiges Straßennetz vorhanden ist, welches Experimentierfeld für neue Formen des individuellen Verkehrs sein kann mit flächendeckend Tempo 130 zum Klimaschutz beiträgt. Mit der Realisierung der im Bundesverkehrswegeplan dargestellten Projekte wird der Autobahnausbau als abgeschlossen angesehen. Zusammen mit den Wasserstraßen und Schienen kann ein multimodales Mobilitätsversprechen eingelöst werden. Dafür folgt das räumliche Leitbild drei Entwicklungsprinzipien:

Entwicklungsprinzipien

→ Stärkung der ÖPNV-Verbindungen zwischen den Zentren der Region

Ein Netz regionaler Schnellverbindungen fächert sich in ein differenziertes System regionaler Bahnverbindungen auf, das den Raum in unterschiedlichen Dichten und Takten engmaschig vernetzt. Leitbild des SPNV-Netzes ist eine Netzqualität wie in der Schweiz – ein verlässlicher Takt, der alle Teile der MRH in guter Qualität verbindet. Die hier dargestellten Verbindungen stellen die Annahmen für ein Optimalnetz dar, die einer tiefergehenden fachlichen und technischen Prüfung bedürfen. Auf dem Land ergänzen On-Demand-Angebote und regionale Bus-Routen den SPNV. Die Entwicklung der Schienenwege wird dabei begleitet von Siedlungs- und Gewerbeentwicklung entlang der Trassen & Haltepunkte, um so eine optimale Erreichbarkeit unabhängig vom Auto sicher zu stellen (Transit Oriented Development)

→ Multimodale Anbindung der Zentren mit dem ländlichen Raum

Durch den Ausbau der Multitmodalität wird die Mobilität in der Region differenzierter und nachhaltiger. Strecken, die früher nur mit dem Auto zurück zu legen waren, lassen sich nun mit Bus, Bahn und Rad zurück legen. An den Haltepunkten der Expresrouten entstehen multimodale Umsteigepunkte (Mobility Hubs), an denen vom Rad oder Auto auf den Zug umgestiegen werden kann. So werden auch regionale Velorouten als wichtige Ergänzung ausgebaut. Multimodale Knotenpunkte (Schiene, Straße, Wasserstraße) bilden den Fokus der Gewerbeflächenentwicklung und ermöglichen das Verladen von Gütern von der Straße auf die Schiene und das Wasser.

→ Bündelung der Infrastrukturen

Beim Neubau bereits geplanter Autobahnen ist eine Bündelung der Infrastrukturen sowie die Erprobung neuer Technologien vorgesehen. Werden neue Querungen der Elbe gebaut, etwa zwischen Glückstadt und Drochtersen, müssen diese z.B. als Bauvorleistung auch Platz für den SPNV bieten. Als Energiekorridor können diese Routen auch der Stromerzeugung z.B. durch Solarpanele dienen, während neue Formen des Gütertransports z.B. durch Elektrifizierung der Trassen ausgetestet werden.

Das Autobahnnetz im Jahr 2050 umfasst alle 2023 geplanten oder im Bau befindlichen Ausbauprojekte. Weitere Ausbauten sind nach einem regionalen Ausbaumoratorium nicht hinzugekommen, das Autobahnnetz wird als vollständig betrachtet.

Schlüsselprojekte

Für das dargestellte Optimalnetz sind eine Reihe von Schlüsselprojekten erforderlich. Das ambitionierte Ausbauprogramm erfordert nachgelagerte teilträumige Konkretisierungen, die unter den entsprechenden Ziffern in der Teilkarte verortet sind.

1) Expressrouten

Die Grundlage des regionalen SPNV-Netzes bildet ein neues Regionalbahnsystem – die „Regionalen Express Routen“ (RER). Nach dem Vorbild des Pariser RER-Netzes werden neue Verbindungen eingerichtet, die alle wichtigen Zentren der Region im 30-Minuten-Takt verbinden.

Damit wird, in Abstimmung mit den Planungen etwa des HVV, anknüpfend an den Deutschlandtakt ein „Regiotakt“ eingeführt. Die RER-Linien binden die Perspektivräume und Dynamikorte leistungsfähig an. Ziel ist es, diese in einem 30 Minuten Takt an das Hamburger Zentrum anzubinden. In der östlichen Metropolregion Hamburg reicht das RER-System bis Wismar und Schwerin und bildet einen RER-Loop, der über Hagenow wieder nach Hamburg führt.

2) Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg-Kopenhagen

Durch den Fehmarnbelt verkürzt sich die Fahrzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen. Zur Realisierung einer durchgehenden Hochgeschwindigkeits (HGS)-Verbindung nach Kopenhagen wird eine separate, bis 300 km/h befahrbare Trasse entlang der A1 geschaffen.

Die Fahrzeit Hamburg-Lübeck kann sich dadurch auf deutlich unter 30 Minuten verkürzen. Zudem wird die durch Taktverdichtung höher frequentierte bisherige Trasse HH-HL entlastet.

3 - 5) Ausbau der S-Bahn

Durch den Ausbau der S-Bahn um Hamburg wird das Umland stärker mit dem Kern der Metropole verbunden, Pendlerströme verlagern sich vom Auto auf die Bahn. Geplant sind die Verlängerung der S2 bis Geesthacht, die S4 bis Bad Oldesloe (S4 Ost) und perspektivisch bis Itzehoe (S4 West) sowie die S5 nach Kaltenkirchen. Perspektivisch könnten diese ergänzt werden um Verbindungen in Richtung Süden nach Buchholz/Tostedt und Lüneburg

6) SPNV-Verbindung Diebsteich-Harburg

Eine Hamburger „Westbahn“ bindet den neuen Fernbahnhof Diebsteich über einen Tunnel-Bypass direkt an Harburg an und bietet die Option, Fern- und RER-Verbindungen auch im Westen schnell durch Hamburg durchzuführen und den Hauptbahnhof zu entlasten.

7) Tangente nördlicher Verflechtungsraum (Suchraum)

Die äußeren Zentren des Verflechtungsraums (Wedel, Pinneberg, Norderstedt, Ahrensburg, Geesthacht) bieten Potential für eine stärkere Verzahnung. In diesem Suchraum wird die Möglichkeit einer Schienenverbindung geprüft (z.B. Regiotram, Ringbahn).

8) Multimodale Elbquerung

Die neue Elbbrücke entlang der A20 (Drochtersen-Glückstadt) schließt eine Lücke im Fernverkehrsnetz der Region. Durch die Kombination mit Schienen- und Radwegen wird die Route allen Verkehrsteilnehmern geöffnet.

9) Küstenautobahn A20

Der Neubau der A20 schließt eine Lücke im Autobahnnetz und ermöglicht die großräumige Umfahrung Hamburgs, die Niedersachsen und Schleswig-Holstein an den Fehmarnbelt anbindet und Hamburg insbesondere in Bezug auf Güterverkehre entlastet.

10) Autofähre Cuxhaven-Brunsbüttel

Die neue Fähre zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel vernetzt die Elbmündung und schließt zusammen mit der neuen Elbquerung (8) den Ring im Perspektivraum Deltastadt

11) Ausbau der A23

Der 6-spurige Ausbau der A23 bringt Heide und Hamburg näher zusammen.

12) Ausbau und Elektrifizierung der Bahnstrecke Stade-Cuxhaven-Bremerhaven

Die Strecke wird durchgängig elektrifiziert, Engpässe wie die Ostebrücke Hechthausen werden um ein zweites Gleis erweitert.

13-14) Reaktivierung Bahnstrecke Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck

Die stillgelegte Bahnstrecke Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck wird reaktiviert und so eine zusätzliche Verbindung nach Bremen geschaffen.

15) Reaktivierung Bahnstrecke Buchholz - Jesteburg - Maschen

Zwischen Buchholz und Maschen wird die alte Bahnverbindung reaktiviert.

16-17) Reaktivierung Bahnstrecke Lüneburg - Amelinghausen - Soltau und Lüneburg - Bleckede

Durch die Reaktivierung entsteht eine neue Tangente im Süden der Metropolregion Hamburg. Eine Verlängerung über die Elbe nach Boizenburg wird geprüft.

18) Regionale ÖPNV-Verbindung Bremervörde - Rotenburg (Wümme) - Soltau - Dannenberg - Ludwigslust

Zunächst als Regionale Busverbindung verbindet diese Linie den Süden der Metropolregion Hamburg. Als Suchraum wird hier die Schaffung einer Schienenverbindung geprüft.

19) Neubau einer multimodalen Elbbrücke in Geesthacht (A21)

Durch den Autobahnbau entsteht eine neue Brücke, die auch für das regionale Radwegenetz eine Quermöglichkeit bietet.

20) Reaktivierung Wendlandbahn

Zwischen Dannenberg, Lüchow und Salzwedel wird die alte Verbindung reaktiviert.

21) Ringförmige Expressroute nach Osten

Zwischen Hamburg und Wismar entstehen zwei Expressrouten: Eine über Schwerin und eine über Lübeck. So entsteht ein geschlossener Ring im Osten der Metropolregion Hamburg.

22) Reaktivierung der Kaiserbahn

Zwischen Hagenow, Wittenburg, Zarrentin und Ratzeburg wird die alte Verbindung wieder aufgenommen.

23) Spange Wismar-Grevesmühlen

Der Neubau der Spange schafft eine Direktverbindung zwischen Lübeck und Wismar.

24) Reaktivierung Mecklenburgische Südbahn

Durch die Reaktivierung mehrerer Streckenabschnitte im Osten der Metropolregion Hamburg entsteht ein neues Netz an Verbindungen zwischen Parchim, Waren, Güstrow und Meyenburg.

25) Fehmarnbelt

Die neue Bahn- und Straßenverbindung zwischen Deutschland und Dänemark bringt die Metropolen Hamburg und Kopenhagen näher zusammen und ermöglicht neue Waren- und Tourismusströme in der Region.

26) Streckenmodernisierung Lübeck - Schwerin und Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin - Kopenhagen

Die Modernisierung inklusive Elektrifizierung der Strecke Bad Kleinen - Lübeck und die neue Verbindungskurve bei Bad Kleinen verbessert die Verbindung zwischen Lübeck und Schwerin und ermöglicht eine Umfahrung des Hamburger Hauptbahnhofes durch den internationalen Fernverkehr zwischen Berlin und Kopenhagen. Als Hochgeschwindigkeitstrasse kann diese perspektivisch eine noch größere Rolle im europäischen Verkehrsnetz einnehmen.

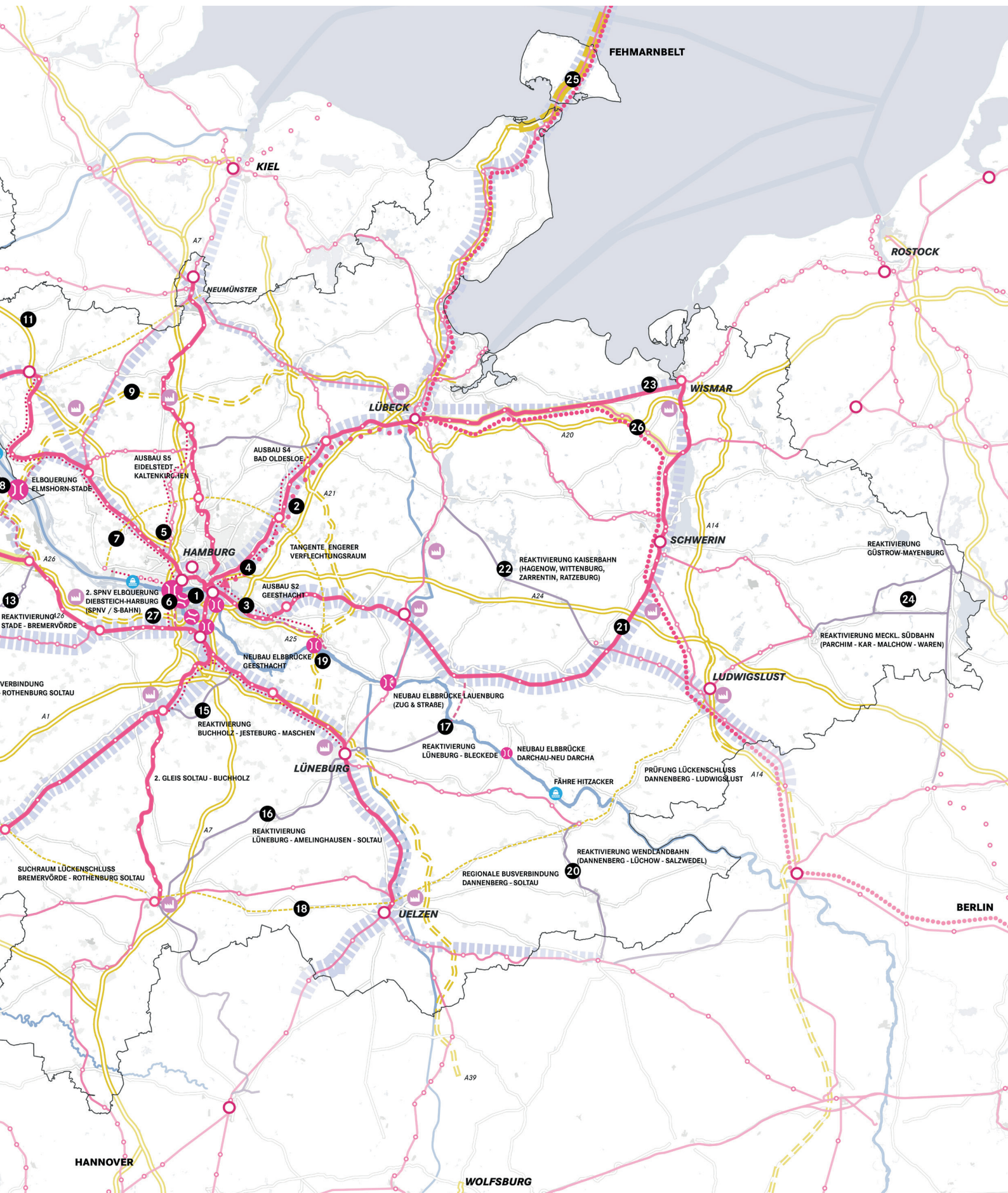
27) Fertigstellung der Autobahn A26

Durch die Fertigstellung der A26 zwischen der geplanten A20 (Kreuz Kehdingen) und der A1 (Hamburg-Süderelbe) kann ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Westumfahrung Hamburgs realisiert werden. Durch das neue Teilstück können stark befahrene Strecken entlastet und ein wichtiger Lückenschluss für den Güterverkehr hergestellt werden.

Teilkarte: Ein Multimodales Mobilitätsversprechen für 2045

- SCHIENE**
- EXPRESSROUTEN: REGIOTAKT (ALLE 30-MINUTEN)
 - BESTANDSSTRECKEN
 - ... S-BAHN AUSBAU
 - ... HOCHGESCHWINDIGKEITSTRASSE HH-KOP / B-KOP|V
 - REAKTIVIERUNG ALTER STRECKENABSCHNITTE
 - ELEKTRIFIZIERUNG
 - GÜTERKORRIDORE
 - FERNVERKEHRSHALTE
 - KNOTEN AN EXPRESSROUTEN
 - HALTEPUNKTE
- STRASSE**
- AUTOBAHN BESTAND
 - ... AUTOBAHN NEUBAU
 - FEHMARNBELT
 - ... REGIONALER EXPRESSBUS & SUCHRAUM FÜR SPNV-AUSBAU (REGIOTRAM, S-BAHN, REGIONALBAHN)
- ⌋ ELBBRÜCKE
- ⌋ FÄHRE
- ⌋ POTENZIALE FÜR MULTIMODALE GEWERBESTANDORTE (BI- / TRIMODAL ANGEBUNDEN)
- WASSERSTRASSE





ÖKONOMISCHE ENTWICKLUNG

Globale und regionale Transformationsprozesse sorgen für eine neue ökonomische Dynamik in der Metropolregion Hamburg. Durch Kooperation nutzt sie ihre Lagegunst, um zur aktiven Gestalterin der Transformation zu werden.



Drei überregionale Dynamiken führen zu neuen sozioökonomischen Transformationen in der Metropolregion Hamburg.

- Der strukturelle Energieüberschuss infolge des starken Ausbaus der erneuerbaren Energien, der Offshore-Energiegewinnung und der Europäischen Netze führt zu einer neuen wirtschaftlichen Lagegunst.
- Die Folgen des Klimawandels stellen die Region vor große Herausforderungen und erfordern neue Formen der Landwirtschaft und Landnutzung. Sie beflügeln aber auch den Tourismus. Ihnen ist unabhängig von wirtschaftlichen Entwicklungspfaden zu begegnen.
- Als Folge der gestiegenen ökonomischen Attraktivität sowie der relativen Klimagunst der Region im globalen Kontext der Erderwärmung wird die Metropolregion Hamburg zum Zielort einer deutlich verstärkten Zuwanderung.

Die Dynamiken „landen“ dabei in den jeweiligen Teilräumen der Region, die auf Grund ihrer Lage und Struktur besonders empfänglich für sie sind. Um strategisch mit diesen Veränderungen umzugehen verfolgt das Leitbild folgende ökonomische Entwicklungsprinzipien:

Entwicklungsprinzipien

→ Die Region kooperiert

Die Teilräumliche Entwicklung erfolgt durch Kooperationen in Perspektivräumen, die sich entsprechend der Begabungen und Herausforderungen der Teilräume konstituieren. Sie übernehmen die Koordination von Gewerbe- und Siedlungsflächenentwicklung, Wirtschaftsklustern oder Klimaschutz. Hier arbeiten Akteure eng zusammen, um den jeweiligen Teilraum zukunftsfähig auszurichten.

→ Die Region wächst

Der Energieüberschuss der Region wird abgeschöpft, indem energieintensive Industrien in der Region unter Nutzung der Energieinfrastrukturen angesiedelt werden.

→ Die Region vernetzt sich

Der Fehmarnbelt als Impuls für die gesamte Region wird unterstützt durch den regionalen Ausbau von Schiene, Wasserwegen und Straße. Während der Ausbau der Autobahnen mit der A20 und A26 als vollendet betrachtet werden kann, werden die schienengebundene Vernetzung und on-Demand-Angebote weiter vorangetrieben.

→ Die Häfen kooperieren

Durch eine Norddeutsche Hafenkooperation spezialisieren sich die Standorte entsprechend ihrer Begabungen. Neue Entwicklungspotenziale werden so frei und die Häfen können im Internationalen Wettbewerb weiterhin Bestand haben.

→ Der ländliche Raum ist stark

Die ländlichen Räume stärken die Souveränität der Region. Ihr wirtschaftliches und naturräumliches Potential werden gemeinsam weiterentwickelt. Im Einklang mit der Freiraumstruktur des Grünen Netzes und vor dem Hintergrund des Klimawandels werden landwirtschaftliche Räume erneuert, neue touristische Potenziale genutzt und die Qualitäten des ländlichen Wohnens und Arbeitens ausgespielt.

Infrastrukturelle und wirtschaftliche Impulse wirken in der Metropolregion Hamburg als Grundlage für eine dynamische ökonomische Entwicklung. Als entscheidender wirtschaftlicher Impuls wird die Metropolregion Hamburg nicht nur Stromproduzentin sein, sondern nutzt den hier on- und off-shore entstehenden Energieüberschuss für die Ansiedlung energieintensiver Unternehmen, sowie die Stärkung ihrer Rolle als Hub der Wasserstoffproduktion und -distribution. Dabei setzt sie auf die Innovationskraft der Forschungs- und Hochschulstandorte der Region, die durch neue Kooperationen gestärkten Hafenstandorte und forciert die Verlagerung von Verkehren von der Straße durch die Aktivierung multimodaler Lagepotenziale. Durch den Schienenausbau und schnelle, zuverlässige Verbindungen werden in der gesamten Region Impulse gesetzt.

Perspektivräume*

Um die überregionalen Dynamiken und ökonomischen Impulse in der MRH nutzbar zu machen, bilden sich in den unterschiedlichen Teilräumen gemeinsame Perspektiven ab, die in neuen oder bestehenden Kooperationsstrukturen nutzbar gemacht werden sollen.

Deltastadt*

An der Elbmündung hat sich ein neuer polyzentrischer Entwicklungsraum gebildet, in dem sich urbane und innovative Lebensumfelder neu mit der gewachsenen Kulturlandschaft verbinden. Die einstmals eher peripher in der MRH gelegenen Zentren Heide, Brunsbüttel, Itzehoe und Cuxhaven haben sich gemeinsam mit ihren umgebenden Landkreisen zu einem Entwicklungsraum zusammengeschlossen, der den strukturellen Energieüberschuss in Wert setzt. Durch neue Verbindungen über die Elbe rückt das Delta zusammen: Die Schnellfähre von Cuxhaven nach Brunsbüttel und der Tunnel bei Glückstadt (A20/Bahn) schließen einen Kreis. Die Elbe wird von einem trennenden zu einem verbindenden Element. Durch den enormen Ausbau der Offshore-Kapazitäten in der Nordsee, den Ausbau des LNG-Netzes sowie des European Hydrogen Backbone wird die Elbmündung zum neuen europäischen Energieknotenpunkt. Der Energieüberschuss sorgt für eine besondere Lagegunst der Deltastadt, die die Ansiedelung energieintensiver Industrien begünstigt. Dies erfordert auch neue Infrastrukturen zum Umschlagen und Transportieren der Energie.

Die Deltastadt ist gleich mehrfach vom Klimawandel betroffen. Wasser bedroht sie vom Land und der See, Siedlungsräume und Ökosysteme sind hier besonders vulnerabel. Durch systematische Transformationen der Landnutzung und des Küstenschutzes kann die Region zu einem Klimapuffer werden, ohne dabei an wirtschaftlicher Bedeutung zu verlieren. Dennoch müssen bei der Siedlungsentwicklung und Architektur neue Standards angesetzt werden, die auf Unsicherheiten des Klimasystems flexibel reagieren können.

Hamburger Verflechtungsraum*

Als Kern der Metropolregion Hamburg besitzt der Hamburger Verflechtungsraum die größte wirtschaftliche Dynamik. Die Städte und Gemeinden des Perspektivraums sind durch einen hohen Grad an wirtschaftlicher und verkehrlicher Vernetzung miteinander verknüpft. Durch die Kooperation der Stadt Hamburg mit den Umlandgemeinden in Bereichen wie der Wohnraumentwicklung, Frei- und Gewerbeflächenplanung oder dem ÖPNV wird einer Zersiedelung der Landschaft vorgebeugt und gleichzeitig einer weiteren Überhitzung des Immobilien- und Flächenmarktes entgegengewirkt. Durch die gemeinsame strategische Kooperation kann die ökonomische Entwicklung, insbesondere hinsichtlich des Flächenangebotes, effizient und zielführend zum Vorteil aller Mitglieder der Raums erfolgen.

Baltische Riviera*

Die Baltische Riviera ist der Hotspot des Küstentourismus der MRH. Durch den Fehmarnbelt wird die Region noch stärker an Skandinavien angebunden und für neue Besucherströme erschlossen, während der Temperaturanstieg trotz aller negativer Auswirkungen die Attraktivität der Südküste der Ostsee positiv beeinflussen kann. Die Küsten sind außerdem weniger stark vom Meeresspiegelanstieg betroffen als die Nordsee.

Deshalb ist das Ziel der regionalen Entwicklung, die negativen Auswirkungen des Tourismus abzuschwächen und neue, nachhaltige Formen des Tourismus zu finden. Der Ausbau des SPNV, z.B. durch die Direktverbindung zwischen Lübeck und Wismar, schließt Lücken und fördert die regionale Integration des Wirtschafts- und Personenverkehrs. Die Region wird so als Wohn- und Arbeitsort attraktiver. Zu den urbanen Zentren Lübeck und Wismar mit ihrer breiten und wissensorientierten ökonomischen Basis und ihrer touristischen Attraktivität tritt als neues urbanes Zentrum am Fehmarnbelt Oldenburg i.H. hinzu, das als Tor nach Skandinavien einen starken Entwicklungsimpuls erlebt. Eine gemeinsame Abstimmung auf dem Wohnungsmarkt und im ÖPNV kann hier die negativen Auswirkungen des Overtourism reduzieren.

Mecklenburgisches Städtenetz*

Im Westen Mecklenburgs hat sich ein neuer Perspektivraum herausgebildet, dessen Zentren Wismar, Schwerin, Ludwigslust, Hagenow und Parchim bilden. Er zeichnet sich durch seine Lage zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin aus und nimmt so eine Gateway-Funktion ein. Das Städtenetzwerk wird durch eine gezielte Gewerbeflächenentwicklung in den Zentren wirtschaftlich gestärkt. Autobahnnahе Gewerbeflächen werden mit dem ÖPNV multimodal erreichbar. Der Ausbau Fehrman-Belt wird durch die Eisenbahnkurve auch zum Vorteil für Schwerin von dem aus ein wirtschaftliches Ökosystem an Zulieferern in das Städtenetz ausstrahlt. Dabei kommen wichtige Impulse aus dem Wissenschafts- und Innovationspark Wismar-Schwerin.

Eingebettet in attraktive und ökologisch wertvolle Landschaften bietet auch der ländliche Raum ein großes Potential für naturnahes Wohnen und Tourismus, was zukünftig stärker beworben wird. Die vier Innenstädte im mecklenburgischen Städtenetzwerk werden durch die Einrichtung von Buiness-Improvement-Districts [wie in Hamburg, NDS und SH bereits üblich] gestärkt. Das Städtenetz hat eine Pionierfunktion im Bereich transformativer Landnutzungssysteme eingenommen, die Wirtschaftlichkeit mit Landschafts- und Klimaschutz in Klimakulturlandschaften verbinden. Die dünne Besiedelung der ländlichen Räume erfordert besondere Angebote ländlicher Mobilität, z.b. durch On-Demand Angebote, wobei sich östlich des Raumes zwischen Plau und Waren durch die Reaktivierung alter Bahnstrecken ein gut vernetzter ländlicher Teilraum herausgebildet hat.

Lüneburger Städtedreieck*

Der Südliche Teil der Metropolregion Hamburg mit der Lüneburger Heide und um Uelzen bildet einen neuen Perspektivraum und wächst durch die Reaktivierung und den Ausbau von Bahnstrecken näher zusammen. Der Ausbau der Amerikalinie mit dem Knoten Uelzen stärkt die Funktion des Raums als Gateway an der Achse bis zum Jade-Weser-Port und in Richtung Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg. Die vorgeschlagene Reaktivierung der Trasse Lüneburg-Amelinghausen-Soltau stellt eine neue Querverbindung durch die Lüneburger Heide her. Die starken Achsen A7, Elbe-Seitenkanal sowie die Achse Lüneburg-Uelzen-Wolfsburg stärken weiterhin die wirtschaftlichen Verflechtungen mit der MRH und den angrenzenden Metropolräumen. Ökonomisch bedeutend ist zudem das große Potenzial des Raums im Tourismus und der Naherholung. Als charakteristische Landschaft der MRH und Teil des grünen Netzes besteht die Chance, den Raum stärker als Erholungsraum zu positionieren und gleichzeitig als attraktive Wohn- und Arbeitslandschaft und Entlastungsraum für den Hamburger Verflechtungsraum zu profitieren.

Kooperationen mit angrenzenden Metropolregionen

Von Bedeutung für die Teilräume der Metropolregion Hamburg ist die Vernetzung mit den angrenzenden Metropolregionen Nordwest und Hannover, Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg sowie der Kielregion und der Regiopole Rostock. Das zeigt sich nicht nur an der Mitgliedschaft einiger Kreise in zwei Metropolregionen. Auch in wirtschaftlicher Hinsicht sind produktive Kooperationen entstanden. Der Landkreis Cuxhaven ist als Energie- und Logistikstandort eng sowohl mit dem Raum der Detlastadt als auch mit Bremerhaven verbunden. Rothenburg (Wümme) ist Teil des engeren Verflechtungsraums der Hansestadt Bremen. Der Heidekreis versteht sich ebenso zugehörig zum Raum um Hannover.

Starke ländliche Räume

Durch den engmaschigen Ausbau des SPNV- und Straßennetzes ergeben sich auch für die Grund- bzw. Unter- und Mittelzentren der Region neue Wachstumspotentiale. Sie profitieren von einer besseren Erreichbarkeit für Menschen und Güter und werden so zu attraktiven Alternativen für Wohnen und Arbeiten. Diese Entwicklungen werden gebündelt an den multimodalen Knotenpunkten um ein Zersiedeln der Landschaft und die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren. Monofunktionale Wohn- oder Gewerbegebiete gehören der Vergangenheit an. Integrative Siedlungsentwicklung sorgt auch hier für eine Steigerung der Lebensqualität. Die Landwirtschaft wird auch weiterhin das Rückgrat der ländlichen Gebiete bilden, jedoch müssen Anbaumethoden und Sortenauswahl auf den Klimawandel abgestimmt werden. Um für Trockenperioden, Starkregenereignisse oder Stürme gewappnet zu sein werden resistente Sorten gewählt. Großflächige Monokulturen gehören der Vergangenheit an und die „Knicks“ haben ein Comeback in der Landschaft Norddeutschlands gemacht. So wird die Produktivität in unsicheren Zeiten gesichert, denn gesunde Böden und Ökosysteme sind die Grundlage für unsere Landwirtschaft.

Während in weiten Teilen der Region der Schwerpunkt stärker auf einer ökonomischen Landnutzung durch Landwirtschaft und Energieproduktion liegt, liegt in den Räumen, die als starke Landschaften das Grüne Netz der Metropolregion Hamburg bilden, das Augenmerk stärker auf dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und einer ökologischen Landwirtschaft. Hier befinden sich die Biodiversitätshotspots der Region, naturnahe Wälder, Auen und Heiden. Sie sind daher auch touristisch hochattraktiv, sodass eine verminderte landwirtschaftliche Produktivität durch den Tourismus ausgeglichen wird.

Leuchtturmthemen der Innovationsstrategie der MRH

Die Innovationsstrategie der Metropolregion Hamburg stellt fünf Leuchtturmthemen der ökonomischen Entwicklung heraus. Die Teilkarte stellt einen ersten Schritt zur räumlichen Verortung dieser Leuchtturmthemen in der MRH dar. Es zeigt sich, dass die großen Perspektivräume jeweils viele der zukunftsweisenden Themen in ihrer ökonomischen Struktur abbilden können. Hier werden Anknüpfungspunkte für die weitere strategische Ausrichtung teils räumlicher Regionalentwicklung aufgezeigt. Die Verräumlichung der Leuchtturmthemen ist auf Feedback und Ergänzung durch die Stakeholder der MRH angewiesen. Als konkrete Projekte der Innovationsstrategie sollen zudem Innovations- und Wissenschaftsparks zur Forschung und Entwicklung im Bereich erneuerbarer Energien und grünem Wasserstoff in Heide, Geesthacht, Haburg, Stade und Wismar-Schwerin entstehen.

Potenziale für multimodale Gewerbestandorte

Durch den Ausbau der Infrastrukturen in der Metropolregion entstehen etwa entlang der neuen A20 Potenziale für neue Gewerbestandorte. Im Sinne einer multimodalen Entwicklung und der Verlagerung von Güterverkehren weg von der Straße sollten solche Standorte priorisiert werden, die über eine multimodale Anbindung durch nahegelegene Gütertrassen oder Wasserstraßen verfügen. Dies gilt nicht nur für die Räume entlang neu zu bauender Infrastrukturen, sondern es sollen in der gesamten Metropolregion Hamburg solche Orte für eine gewerbliche Entwicklung priorisiert werden, die die multimodalen Anforderungen erfüllen.

Dynamikorte

Als Bestandteile der Perspektivräume finden sich in der MRH mehrere Räume und Orte, in denen sich die überregionalen Dynamiken besonders zeigen. Sie sind wichtige Eckpfeiler der teilsräumlichen Kooperationen und bilden zudem Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung aus:

1) Hamburger Hafen

Durch die norddeutsche Hafenkooperation ergeben sich große Flächenpotentiale im Hamburger Hafen. Was nicht mehr für den Containerumschlag benötigt wird, ermöglicht die Ansiedelung innovativer Unternehmen und Forschungseinrichtungen aus Handel, Logistik und Mobilität, die die Wertschöpfung in den Hafengebieten enorm steigern. Gleichzeitig werden innerstädtische Flächen frei für die Schaffung neuer Stadtviertel.

2) Stade

Stade ist eine attraktive Stadt, die durch ihre Lage am Energiekorridor sowie den Anschluss an Bahn, Schiene und Wasser sowie den geplanten Innovations- und Wissenschaftspark beste Voraussetzungen besitzt für die Ansiedelung energieintensiver Unternehmen.

3) Brunsbüttel

Brunsbüttel baut seine Stellung als Energieknotenpunkt der Region aus. Hier landen Windstrom und Gas an und werden weiter verteilt. Der Energieüberschuss ermöglicht die Ansiedlung neuer Unternehmen.

4) Heide

Durch die Ansiedlung einer großen Batteriefabrik wurde im Nordosten der MRH ein neuer zukunftsweisender Wirtschaftsstandort geschaffen, der Impulse für die Region setzt. Diese können durch den geplanten Innovations- und Wissenschaftspark weiter gestärkt werden.

5) Cuxhaven

Durch seine Lage kann Cuxhavens Stellung als Touristenziel ausgebaut werden. Innovative Projekte natürlichen Klima- und Küstenschutzes machen den Ort zu einem Zentrum nachhaltigen Tourismus. Auch die Fischerei profitiert. Gleichzeitig bringt der Boom der Windenergie dem Offshore-Basishafen weiteres Wachstum.

6) Uelzen

Durch die Lage am Elbe-Seitenkanal und die Nähe zu Wolfsburg ergeben sich für Uelzen Potentiale als Gewerbe- und Logistikstandort. Durch ein Kompetenzzentrum für autonomes Fahren und Kooperation mit anderen Forschungszentren der Region positioniert sich Uelzen als Zentrum zukünftiger Mobilität.

7) Lübeck

Lübeck erfährt durch den Fehmarnbelt und die touristische Attraktivität der Stadt und ihres Umlandes einen großen Aufschwung. Die Stadt wird ein Zentrum des Ostsee-Tourismus und baut ihre bestehenden wirtschaftlichen Schwerpunkte in Medizintechnik, Life Science, Logistik und Ernährungswirtschaft aus. Neue und ausgebauten Warenströme fördern die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt.

8) Wismar

Durch den Klimawandel begünstigt, hat sich der schon seit Generationen touristisch geprägte Bereich der westmecklenburgischen Küste internationalisiert und zu der von grünen Landschaften gegliederten Städtekette der „Baltische Riviera“ entwickelt. Durch neue Bahnverbindungen und die Nähe zu anderen Zentren der Region ist Wismar ein beliebter Wohn- und Arbeitsstandort geworden. Der Innovations und Wissenschaftspark Wismar-Schwerin kann neue wirtschaftliche Impulse in der Region auslösen.

9) Schwerin

Mit Fertigstellung der A14, der Einrichtung der neuen Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung von Berlin über Schwerin nach Kopenhagen und der deutlich verbesserten Schienenanbindung nach Hamburg und Lübeck ist der Raum um Schwerin zu einem boomenden und durch grüne Landschaften geprägten und durch den Innovations und Wissenschaftspark Wismar-Schwerin gestärkten Gateway zwischen den Metropolen geworden. Entlang der neuen Verbindungen haben sich Unternehmen angesiedelt, die in den Ballungsräumen keinen Platz mehr finden.

Teilkarte: Ökonomische Entwicklung bis 2045

PERSPEKTIVSRÄUME*

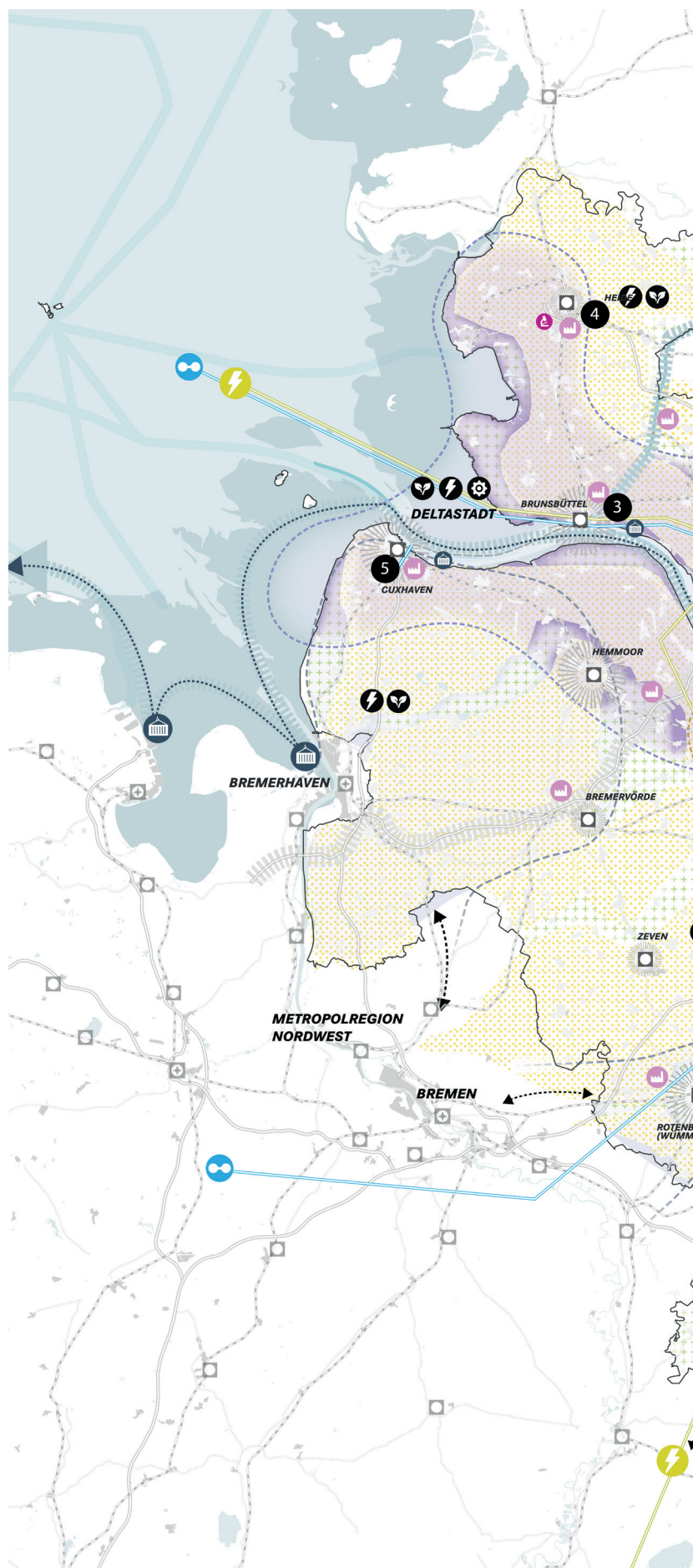
-  DELTASTADT*
-  HAMBURGER VERFLECHTUNGSRAUM*
-  BALTISCHE RIVIERA*
-  MECKLENBURGISCHES STÄDTENETZ*
-  LÜNEBURGER STÄDTEDREIECK*

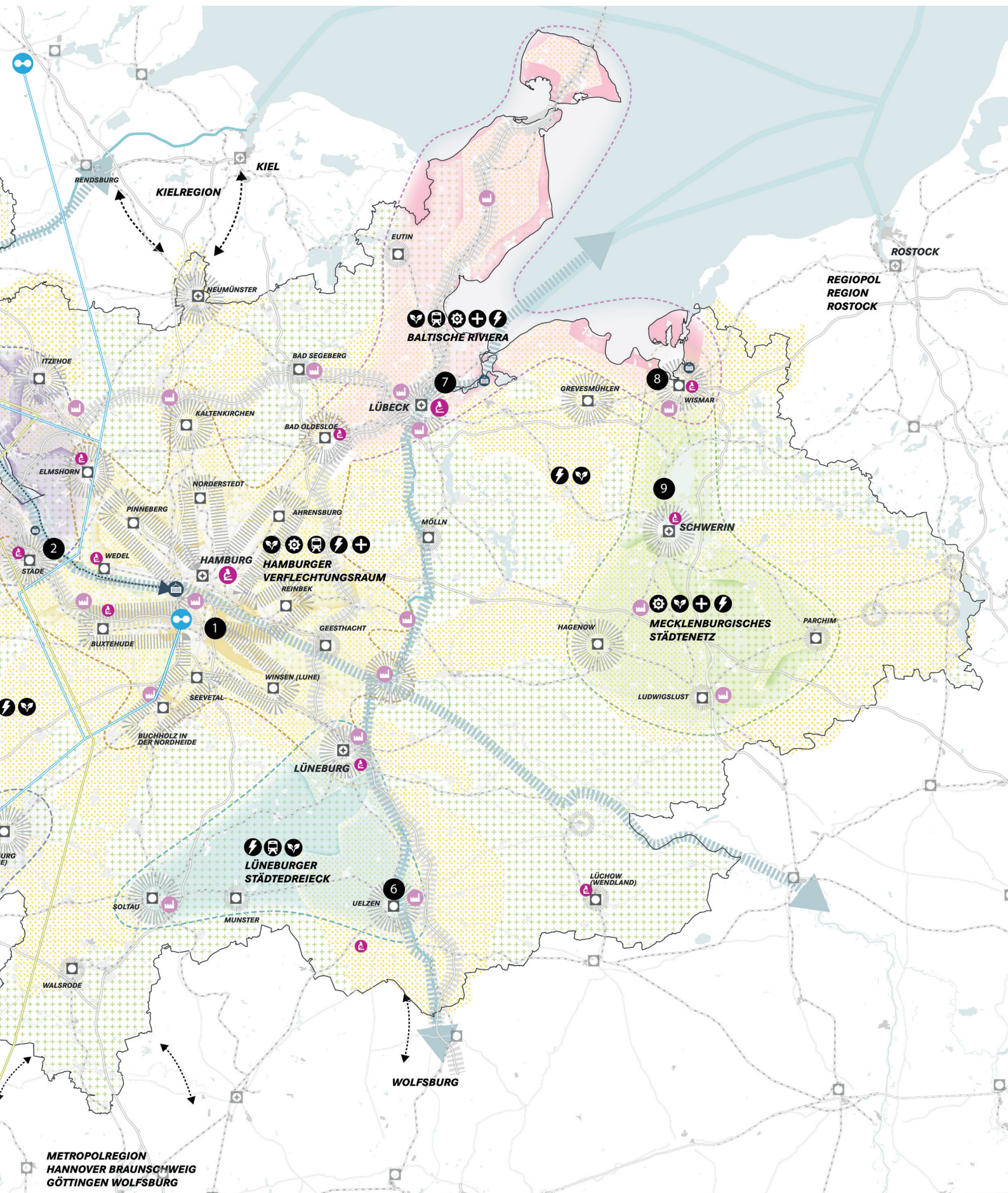
STARKER LÄNDLICHER RAUM

-  SCHWERPUNKT LANDWIRTSCHAFTLICHE FUNKTION
-  SCHWERPUNKT ÖKOLOGISCHE UND ERHOLUNGS FUNKTION
-  SÜDLINK (ENERGIEKORRIDOR)
-  EUROPEAN HYDROGEN BACKBONE (ENERGIEKORRIDOR)
-  HOCHSCHULSTANDORTE
-  HAFENSTANDORTE
-  POTENZIALE FÜR MULTIMODALE GEWERBESTANDORTE
-  IMPULS EXPRESSROUTEN
-  LOKALER IMPULS SCHIENENAUSBAU
-  IMPULS AUTOBAHNAUSBAU
-  IMPULS WASSERSTRASSEN
-  DYNAMIKORTE
-  OBERZENTREN (NACHRICHTLICH)
-  MITTELZENTREN (NACHRICHTLICH)

LEUCHTTURMTHEMEN

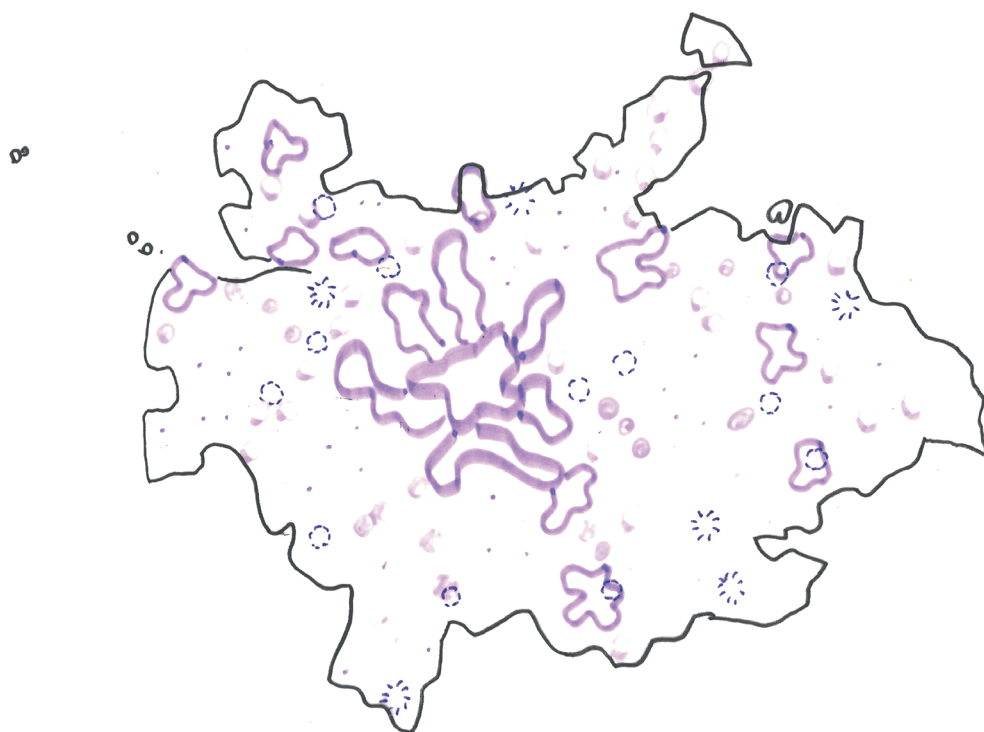
-  NACHHALTIGE UND SMARTE ENERGIESYSTEME
-  NACHHALTIGE MATERIALIEN UND PRODUKTIONSPROZESSE
-  CO2-FREIE MOBILITÄTSLÖSUNGEN
-  BIOÖKONOMIE UND ERNÄHRUNGSWIRTSCHAFT
-  LIFE SCIENCES UND GESUNDHEIT





FLÄCHENSparende UND KLIMAANGEPASSTE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Die Kommunen der Metropolregion Hamburg gestalten das Wachstum durch eine weitsichtige Siedlungsentwicklung. In regionaler Kooperation werden zukunftsgerichtete, kompakte, nutzungsgemischte und klimaangepasste Siedlungen gestaltet.



Die heterogenen Siedlungsstrukturen stellen ein wesentliches Charakteristikum der Metropolregion Hamburg mit ihrem Gegensatz von stark verstädterten Kernräumen und kleinteilig, dörflich geprägten ländlichen Räumen. Die Siedlungsfläche in der MRH wuchs zwischen 1990 und 2018 um etwa 2% der Gesamtfläche der MRH. Der Siedlungsflächenzuwachs erfolgte hauptsächlich an den Siedlungsrandern und in auf ehemals landwirtschaftlichen Flächen. Im Sinne des Schutzes des Bodens, der Landschaften und der landwirtschaftlichen Flächen sowie einer klimasensiblen Entwicklung der MRH wird dieser Flächenzuwachs zukünftig konsequent begrenzt. Durch eine kompakte und nutzungsgemischte Siedlungsentwicklung kann flächensparend auf ein Bevölkerungswachstum reagiert werden. Dabei sieht kompakte und nutzungsgemischte Siedlungsentwicklung in den Teilräumen unterschiedlich aus und reagiert auf differenzierte Wachstumsprognosen. Besondere Wachstumsimpulse über den Eigenbedarf hinaus können in den Metrokernen, den Siedlungsachsen und in den Dynamikorten aufgrund der infrastrukturellen Aus-

stattung erwartet werden. Im Sinne einer dezentralen Konzentration wird die Siedlungsentwicklung im Bereich der Zentren mit einer hohen Dichte an Arbeitsplätzen und einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur konzentriert. Gleichzeitig werden die Siedlungsräume und Zentren gezielt gestärkt und attraktiviert. Dementsprechend folgt das Leitbild folgenden Entwicklungsprinzipien:

Entwicklungsprinzipien

→ Innen- vor Außenentwicklung

Die Städte und Gemeinden der MRH verfolgen weiterhin das Leitbild der Innenentwicklung. Konversion und Brachflächenentwicklung sowie eine verstärkte Umnutzung und Weiterentwicklung des bestehenden Gebäudebestandes werden mit dem Ziel der Begrenzung der Flächeninanspruchnahme priorisiert.

→ Erreichbarkeit als Schlüssel

Erreichbarkeit spielt eine entscheidende Rolle für die Siedlungsentwicklung. Dementsprechend wird Siedlungsentwicklung in Räumen priorisiert, die verkehrlich gut erreichbar sind. Eine besondere Rolle spielt für die Standortwahl der SPNV und leistungsfähig ausgebauter überörtlicher ÖPNV. Entsprechend haben die Metrokerne, Siedlungsachsen, und Dynamikorte eine herausragende Bedeutung im Wachstum über den Eigenbedarf hinaus.

→ Klimaangepasste Siedlungen

Die Entwicklung neuer und bestehender Siedlungsstrukturen erfolgt vor dem Hintergrund der Anpassungsbedarfe an den Klimawandel. Entsprechend werden die Bestandsentwicklung und klimaschonende Bauweisen, eine wassersensible Siedlungsentwicklung und hohe energetische Standards, verbunden mit siedlungsnaher Energieerzeugung konsequent gefördert.

→ Urbane Quartiersentwicklung

Siedlungsstrukturen in der MRH werden unter dem Leitbild der 15 Minuten Stadt als Nutzungsgemischte Quartiere in erhöhten Dichten entwickelt. Die Mischung umfasst auch diversifizierte Wohnungstypologien und Finanzierungsmodelle.

→ Multifunktionale Zentren

Neben der zentralörtlichen Funktion zeichnen sich die Zentren der Metropolregion Hamburg durch lebendige Kerne mit einem hohen Maß an Nutzungsmischung und -dichte aus. Sie werden in enger Kooperation mit der Bevölkerung weiterentwickelt. Die Zentren umfassen nicht nur Basisinfrastrukturen und Einzelhandel, sondern fungieren stärker als bislang als Wohn- und Lebensort einerseits und spiegeln andererseits als Erlebnisorte die vielfältige Kultur- und Akteurslandschaft der MRH wider.

→ Entwicklung als Teamarbeit

Die Gemeinden, Städte und Kreise der MRH verstehen Siedlungsentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe und tun sich in regionalen Perspektivräumen zusammen, in denen der Wohnraum- und Gewerbeflächenentwicklung gemeinsam gestaltet und Instrumente wie regionale Flächennutzungspläne erprobt werden.

Entwicklungspfade der Siedlungsentwicklung

Aufbauend auf dem Mobilitätsversprechen und den starken Landschaften werden Entwicklungspfade für unterschiedliche Teilräume der Metropolregion Hamburg formuliert, die die oben genannten Entwicklungsprinzipien auf den Raum übertragen. Die Entwicklungspfade differenzieren die Entwicklung der zentralen Orte in den Perspektivräumen und entlang der Siedlungsachsen aus. Grundlegend für das Räumliche Leitbild ist, dass im Sinne einer klimaschonenden Siedlungsentwicklung, der ÖPNV eine zentrale Rolle für die Mobilität spielt. Dieser kann gestärkt werden, indem die Siedlungsentwicklung nutzungsgemischt und kompakt erfolgt. Dabei sind beispielsweise Wohndichten im Metrokern deutlich höher als beispielsweise in ländlichen Zentren. In gut erschlossenen Lagen im Umfeld von Knotenpunkten des ÖPNV können deutlich höhere Dichten realisiert werden. Im Folgenden sind die Entwicklungspfade detailliert beschrieben.

Metrokerne

Die Entwicklungskerne der MRH bilden Hamburg als Zentrum eines dichten Verflechtungsraums sowie die Oberzentren Neumünster, Lüneburg, Lübeck und Schwerin. Sie verbinden oberzentrale Funktionen, Kultur- und Freizeitangebote mit urbanen Wohnlagen und einem dichten Verkehrsnetz und profitieren als urbane Kerne der MRH weiterhin von hoher Entwicklungsdynamik, Bevölkerungswachstum und damit einhergehenden Siedlungsdruck. Um diesem zu begegnen, setzen sie konsequent auf die Entwicklung im Innenbereich, die Verdichtung und Nutzungsintensivierung der Zentren sowie der Entwicklung urbaner, gemischt genutzter Quartiere in für den Umweltverbund leistungsfähig erschlossenen Lagen. Die Zentren werden als lebendige Wohn- und Erlebnisorte gestärkt. Dabei agieren die Metrokerne in intensivierter Zusammenarbeit mit ihrem direkten Umland und steuern eine abgestimmte und kooperative Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung.

Siedlungsachsen

Im unmittelbaren Hamburger Umfeld erfolgt die Entwicklung weiterhin entlang starker Siedlungs- und Mobilitätsachsen. Dieser verdichtete suburbane Raum wandelt sich zu urban geprägten dynamischen Entwicklungsraum der zwar weiterhin über eine starke funktionale und verkehrliche Verflechtung zum Metrokern Hamburg verfügt, aber selbstbewusst im Perspektivraum und in der MRH auftritt. Durch die gezielte Weiterentwicklung der Knotenpunkte und Zentren entlang des SPNV-Netzes als urbane und nutzungsgemischte Entwicklungsschwerpunkte kann die Anziehungskraft gesteigert werden. So wird in enger Kooperation innerhalb des Verflechtungsraums der Wachstumsdruck ausgewogen und unter dem Leitbild des Transit Oriented Development abgefangen. Ziel ein bezahlbaren, vernetzter und dezentral-konzentrierter Verflechtungsraum.

Dynamikorte

Ausgehend von ökonomischen Standortvorteilen werden Räume wie Cuxhaven, Brunsbüttel, Heide, Wismar, Ludwigslust und Uelzen eine neue wirtschaftliche Dynamik entfachen. Einher geht

diese Dynamik mit einem erwarteten Zuzug und neuen Zentralität für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung. Es gilt, diese Dynamik aufzugreifen und im Sinne einer flächensparenden und klimaangepassten Siedlungsentwicklung umzusetzen, indem eine verstärkte Nachverdichtung und funktionale Anreicherung bestehender Kerne und die Entwicklung urbaner gemischt genutzte Quartiere erfolgt. Die gewerbliche Flächenentwicklung findet in neuen, technologieorientierten Entwicklungsbereichen statt, die nach hohen städtebaulichen und ökologischen Standards in flächensparender und nutzungsgemischter Form an multimodal angeschlossenen Räumen umgesetzt wird.

Ankerorte an Expressrouten

Mit der Entwicklung eines Netzes an Expressrouten, die die Metropolregion Hamburg in enger Taktung und hoher Geschwindigkeit an Hamburg anschließen steigt die Attraktivität der Orte entlang der Expressrouten. Die Haltepunkte fungieren als multimodale Mobilitätsknoten und stellen die Vernetzung mit der Region sicher. Gleichzeitig eignen sie sich für eine verdichtete Siedlungsentwicklung im Sinne einer Konzentration um den SPNV.

Ländliche Zentren mit infrastruktureller Lagegunst

Die Grund- bzw. Unterzentren stellen in vielen Teilräumen der Metropolregion Hamburg wichtige Infrastruktur zur Verfügung und fungieren als Anlauf- und Identifikationspunkte des ländlichen Raums. Solche, die über einen Schienen- oder übergeordneten Autobahnanschluss verfügen, haben eine besondere infrastrukturelle Lagegunst, welche Sie im Sinne des Transport Oriented Development für eine behutsame und bedarfsgemäße Siedlungsentwicklung im Umfeld der Mobilitätsinfrastrukturen prädestiniert.

Ländliche Siedlungsräume

Der ländliche Siedlungsraum der Metropolregion Hamburg kann sich durch seine spezifischen Qualitäten stärker als ruhiger Lebensort abseits der großen Städte positionieren. Gleichzeitig ermöglicht die Digitalisierung einen gleichwertigen Zugang zu Informationen und Infrastrukturen und lässt neue Wohn- und Arbeitsmodelle zu. Insbesondere in Räumen, die über keine infrastrukturelle Lagegunst verfügen, geht es jedoch um eine funktionale und bauliche Weiterentwicklung und Erneuerung der vorhandenen Ortskerne und die Bewahrung der spezifischen Baukultur. Eine flächige Siedlungsentwicklung mit monofunktionalen Quartieren gehört der Vergangenheit an.

Potenziale für multimodale Gewerbestandorte

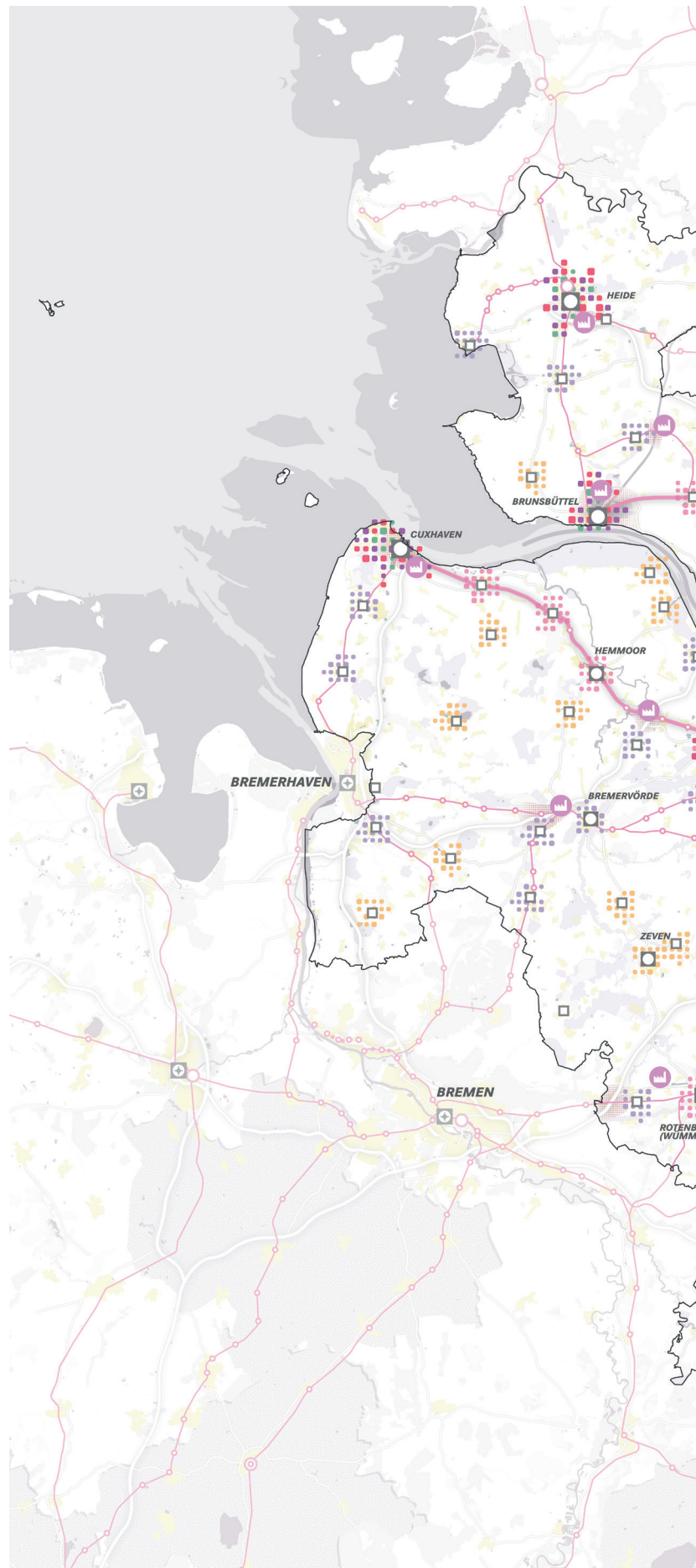
Vielmehr noch als für die Wohnraumentwicklung spielt für die Standortfindung gewerblicher Flächen die verkehrliche Anbindung eine zentrale Rolle. Durch die Entwicklung neuer Infrastrukturen (Autobahn wie Schiene) sowie durch die vorhandenen Wasserstraßen bestehen verschiedene Lagequalitäten. Vor dem Hintergrund der Zielsetzung einer verstärkten Verlagerung von Gewerbeverkehr von der Straße auf Schiene und Wasser gilt es, multimodal angebundene Standorte für eine gewerbliche Flächenentwicklung zu priorisieren.

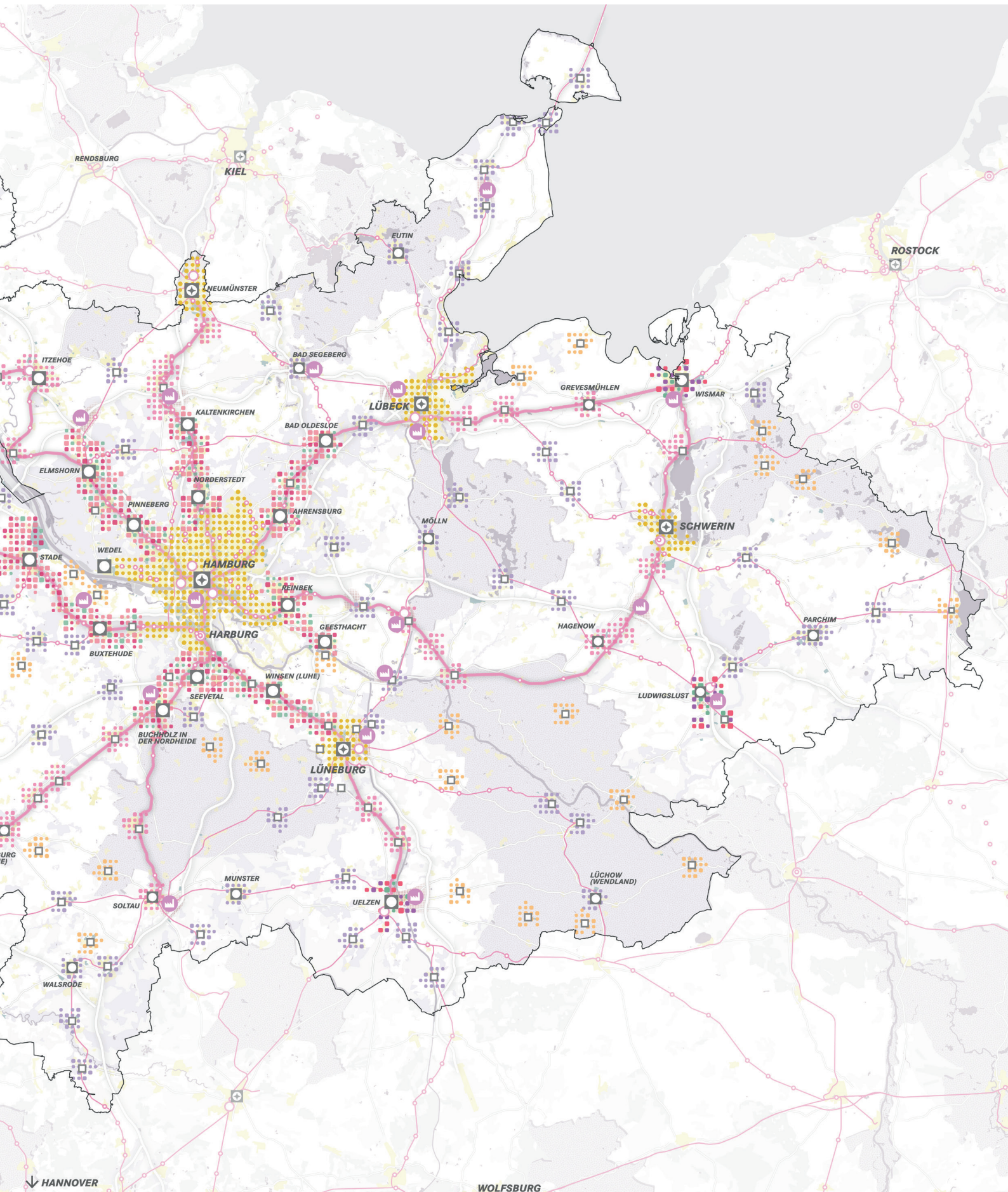
Teilkarte: Flächensparende und klimaangepasste Siedlungsentwicklung in 2045

-  STARKE LANDSCHAFTEN DER MRH
-  GEWÄSSER
-  SIEDLUNGSFLÄCHEN

-  SPNV NETZ
-  EXPRESSROUTEN
-  HALTEPUNKTE
-  FERNVERKEHRSHALT
-  AUTOBAHN
-  BUNDESSTRASSE

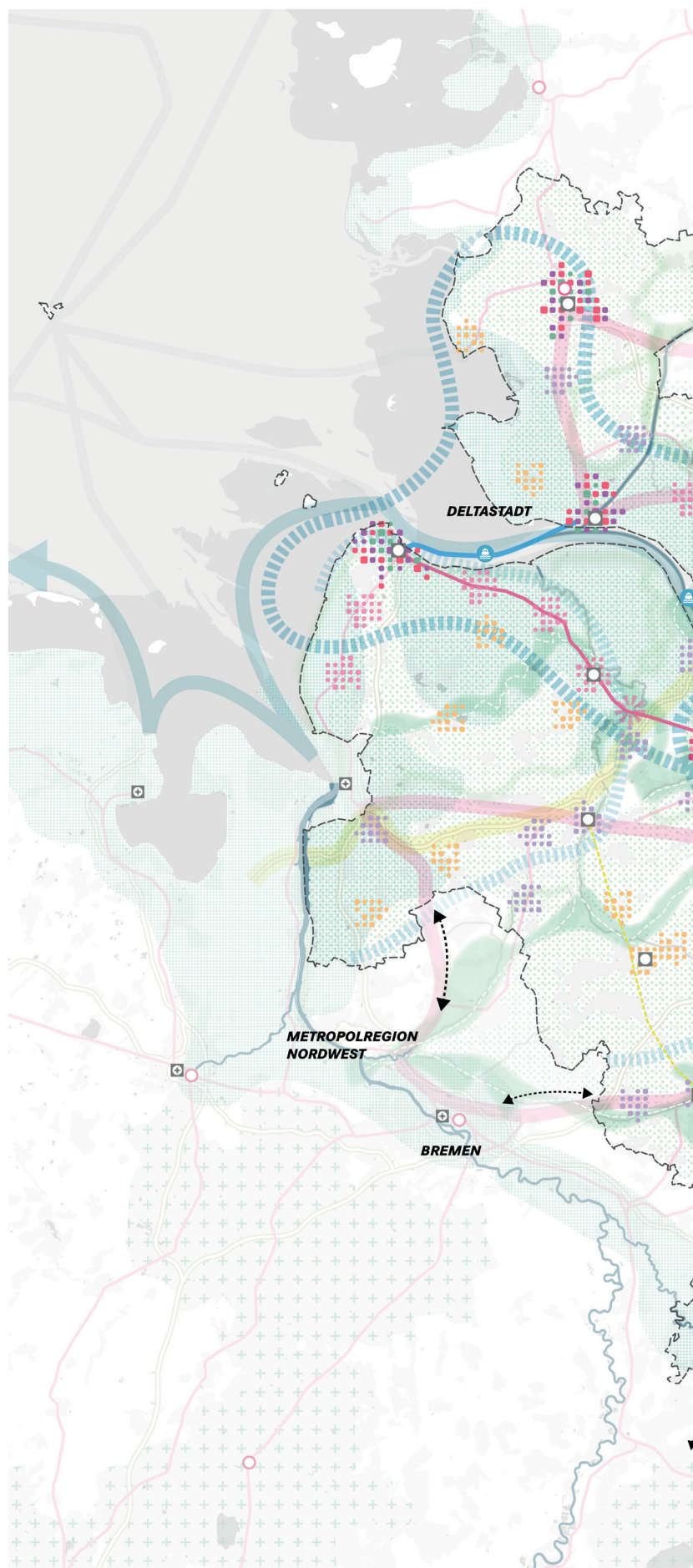
-  OBERZENTREN (NACHRICHTLICH)
-  MITTELZENTREN (NACHRICHTLICH)
-  UNTERZENTREN (S-H) / GRUNDZENTREN (NDS, M-V) (NACHRICHTLICH)
-  METROKERNE
-  SIEDLUNGSACHSEN
-  DYNAMIKORTE
-  ANKERORTE AN EXPRESSROUTEN
-  LÄNDLICHE ZENTREN
-  LÄNDLICHE ZENTREN MIT INFRASTRUKTURELLER LAGEGUNST
-  POTENZIALE FÜR MULTIMODALE GEWERBESTANDORTE

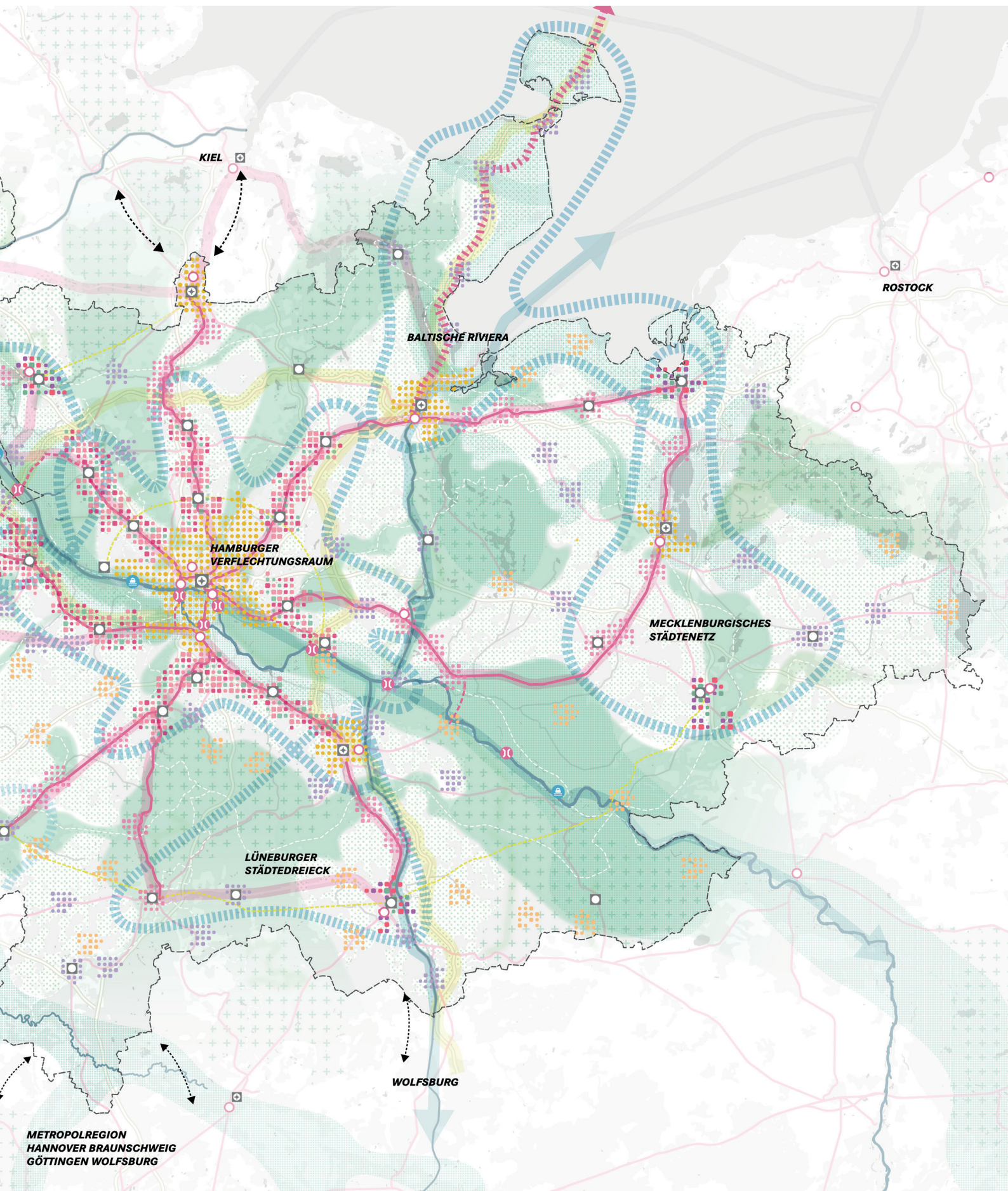


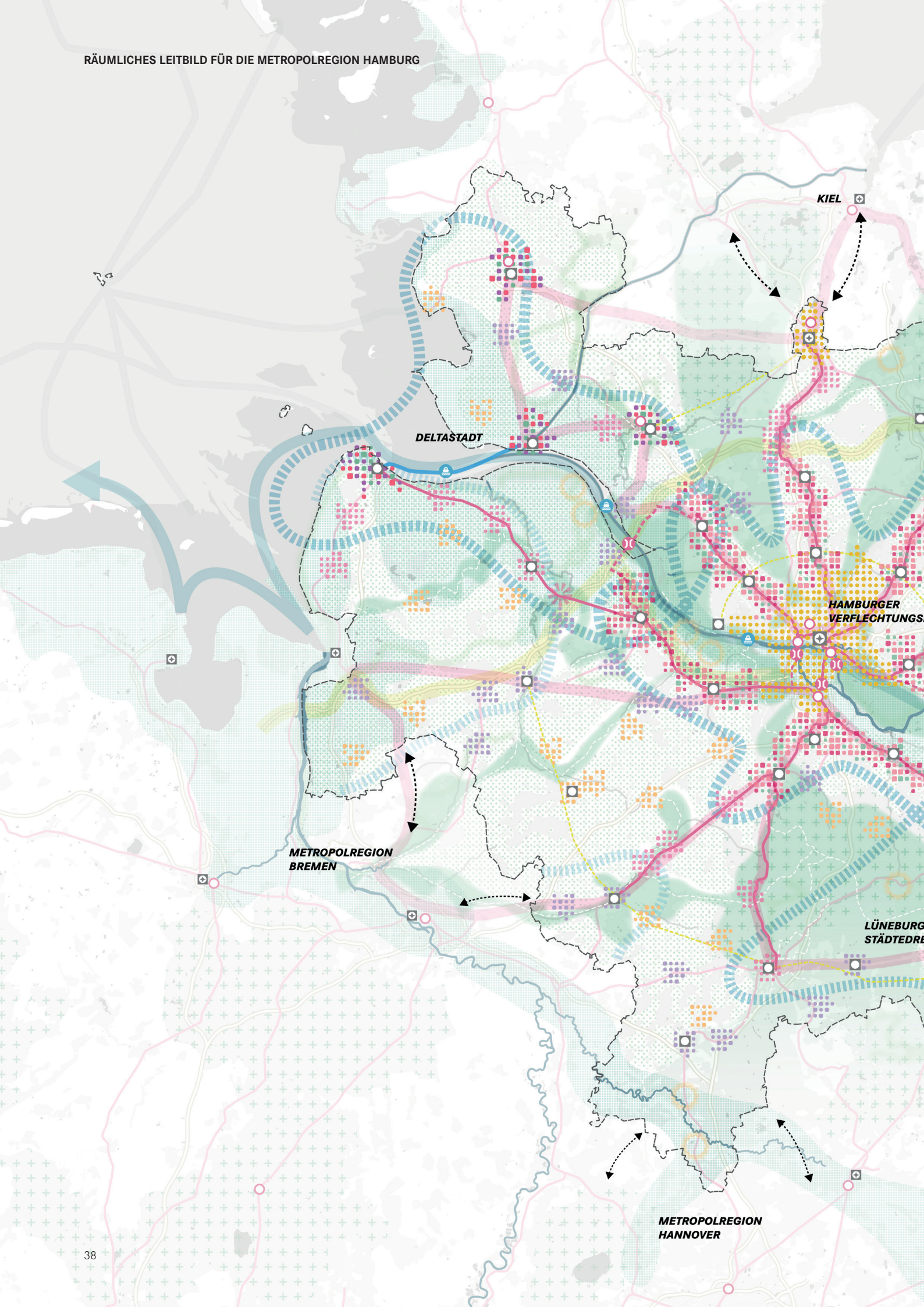


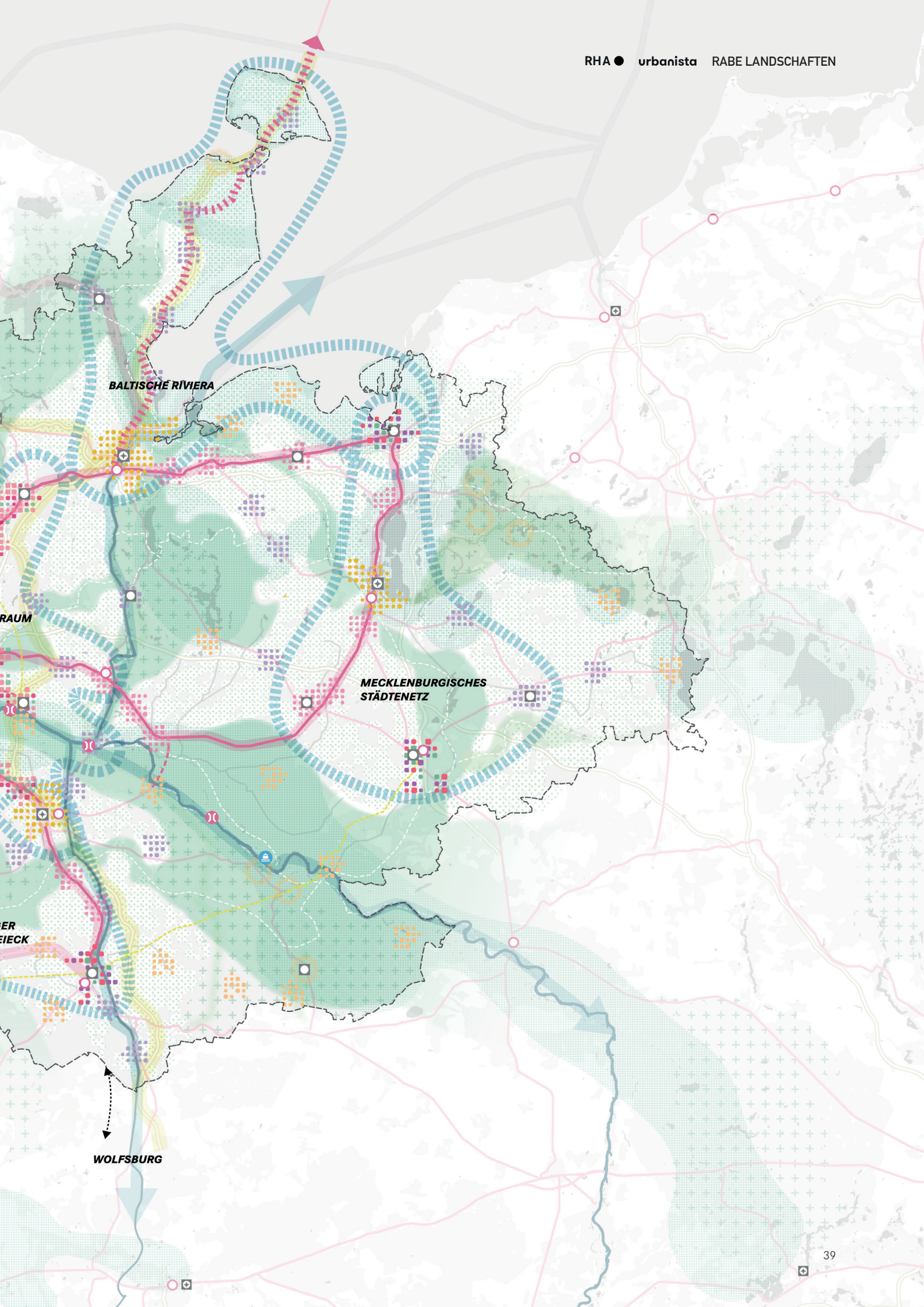
DAS BILD FÜR DIE REGION

- STARKE LANDSCHAFTEN
- WASSERDYNAMISCHE LANDSCHAFTEN
- PRODUKTIVES LAND
- SPNV-NETZ
- EXPRESSROUTE: REGIOTAKE (ALLE 30-MINUTEN)
- REGIONALER EXPRESSBUS& SUCHRAUM SPNV ANBAU
- ELBBRÜCKE
- FÄHRE
- IMPLUS WASSERSTRASSEN
- IMPLUS AUTOBAHNAUSBAU
- IMPLUS SPNV
- PERSPEKTIVRÄUME
- OBERZENTERN
- MITTELZENTERN
- METROPOLITALER KERNRAUM
- SIEDLUNGSSACHSEN
- DYNAMIKORTE
- ANKERORTE AN EXPRESSROUTEN
- LÄNDLICHE ZENTREN
- LÄNDLICHE ZENTREN
MIT INFRASTRUKTURELLER LAGEGUNST









Impressum

RHA REICHER HAASE ASSOZIIERTE GmbH
Prof. Christa Reicher, Holger Hoffschroer,
Matthias Happel, Yuan-Jung Wang

Büro Aachen
Oppenhoffallee 74
52066 Aachen

+49.(0)241.46376740
ac@rha-planer.eu

www.rha-planer.eu

Büro Dortmund
Am Knappenberg 23
44139 Dortmund

+49.(0)231.86210473
do@rha-planer.eu

Im Auftrag der

Geschäftsstelle der **Metropolregion Hamburg**
Zukunftsagendaprojekt "Räumliches Leitbild"

Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

+49.(0)40.428412600
info@metropolregion.hamburg.de

www.metropolregion.hamburg.de

urbanista GmbH & Co KG

Dr. Julian Petrin, Philipp Winter

Springeltwiete 4
20095 Hamburg
Deutschland

Tel: +49 40 57199520
Fax: +49 40 571995250
office@urbanista.de

www.urbanista.de

RABE LANDSCHAFTEN

ARGE STUDIO URBANE LANDSCHAFTEN - B

Sabine Rabe, Sandra Holst, Mathias Neitzel

Bernstorffstraße 71
22767 Hamburg

+49.(0)40.43287300
kontakt@rabe-landschaften.de

www.rabe-landschaften.de



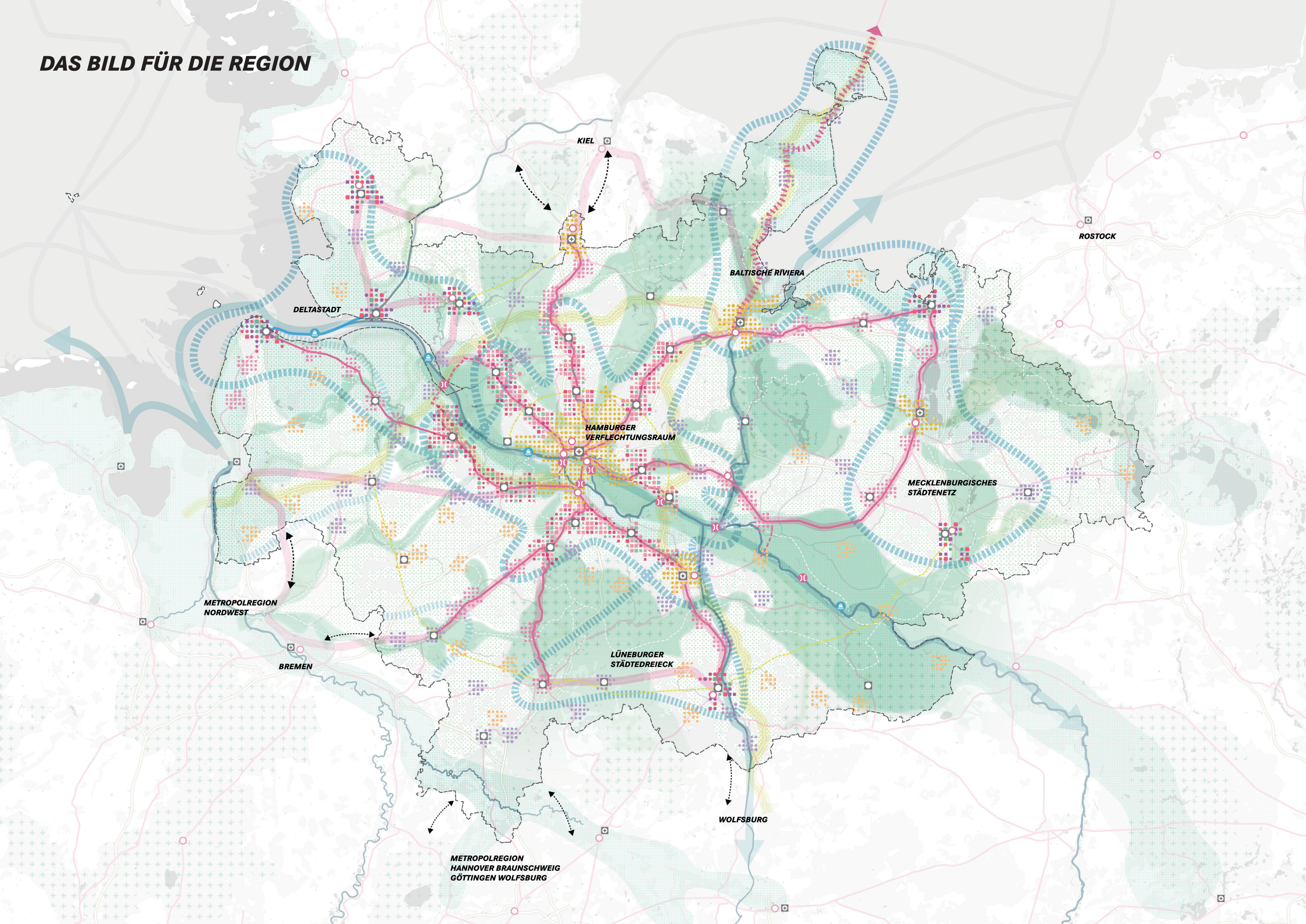
Raumliches Leitbild Metropolregion Hamburg

RHA ●

urbanista

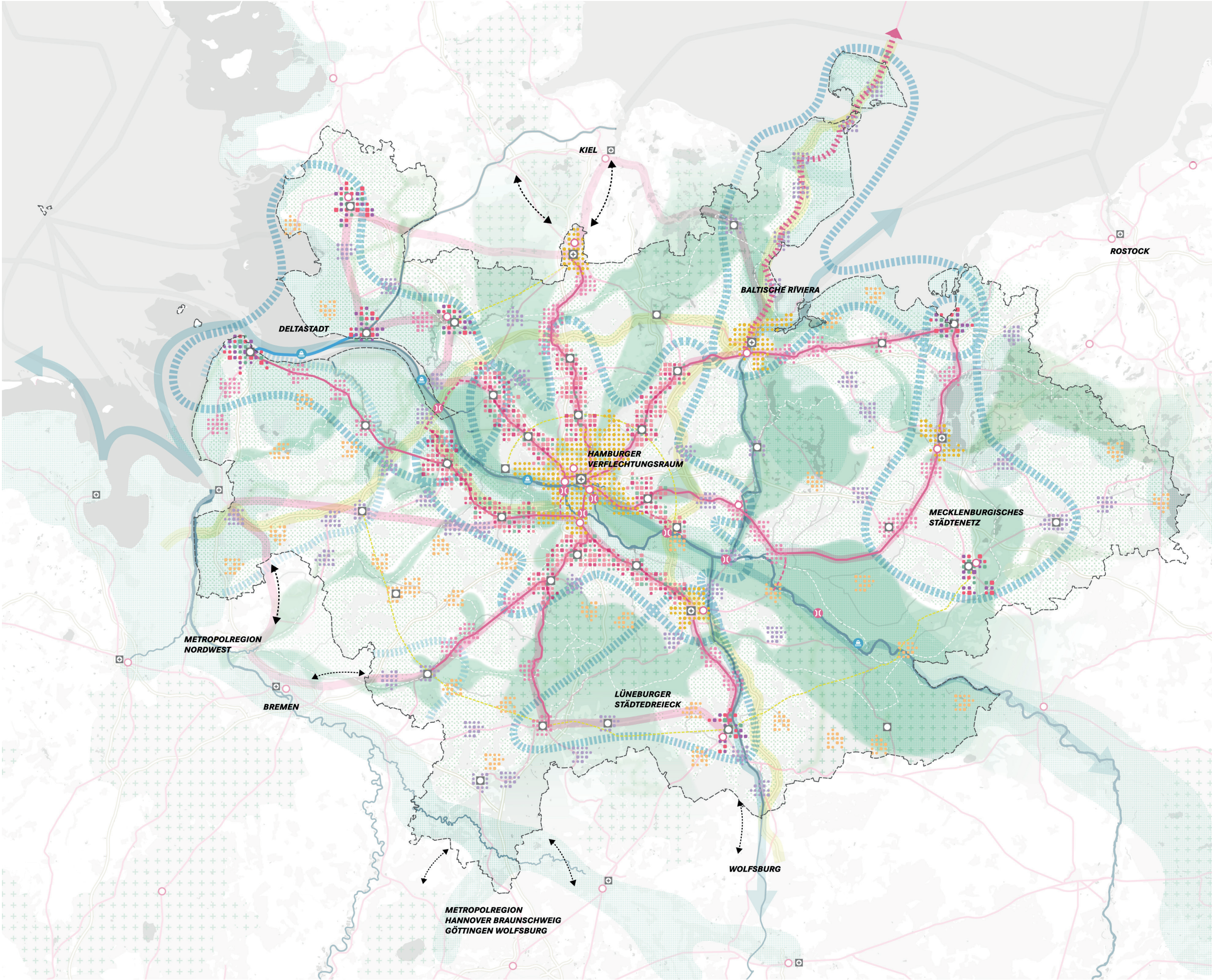
RABE LANDSCHAFTEN

DAS BILD FÜR DIE REGION



**DAS BILD FÜR DIE
REGION**

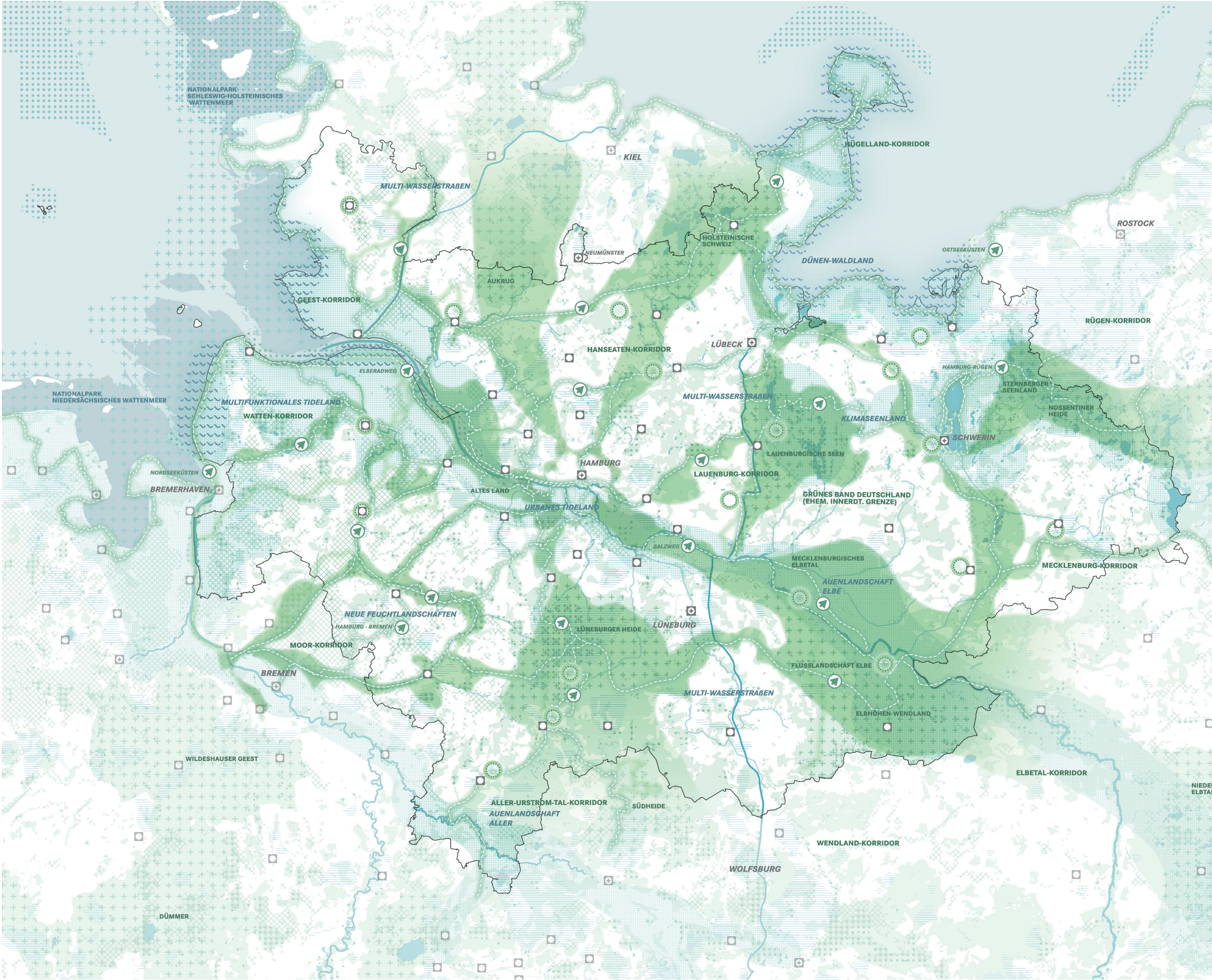
- STARKE LANDSCHAFTEN
- WASSERDYNAMISCHE LANDSCHAFTEN
- PRODUKTIVES LAND
- SPNV-NETZ
- EXPRESSROUTE: REGIOTAKE (ALLE 30-MINUTEN)
- REGIONALER EXPRESSBUS& SUCHRAUM SPNV ANBAU
- ELBBRÜCKE
- FÄHRE
- IMPLUS WASSERSTRASSEN
- IMPLUS AUTOBAHNAUSBAU
- IMPLUS SPNV
- KOOPERATIONSRÄUME
- OBERZENTERN
- MITTELZENTERN
- METROPOLITALER KERNRAUM
- SIEDLUNGSSACHSEN
- DYNAMIKORTE
- ANKERORTE AN EXPRESSROUTEN
- LÄNDLICHE ZENTREN
- LÄNDLICHE ZENTREN
- MIT INFRASTRUKTURELLER LAGEGUNST



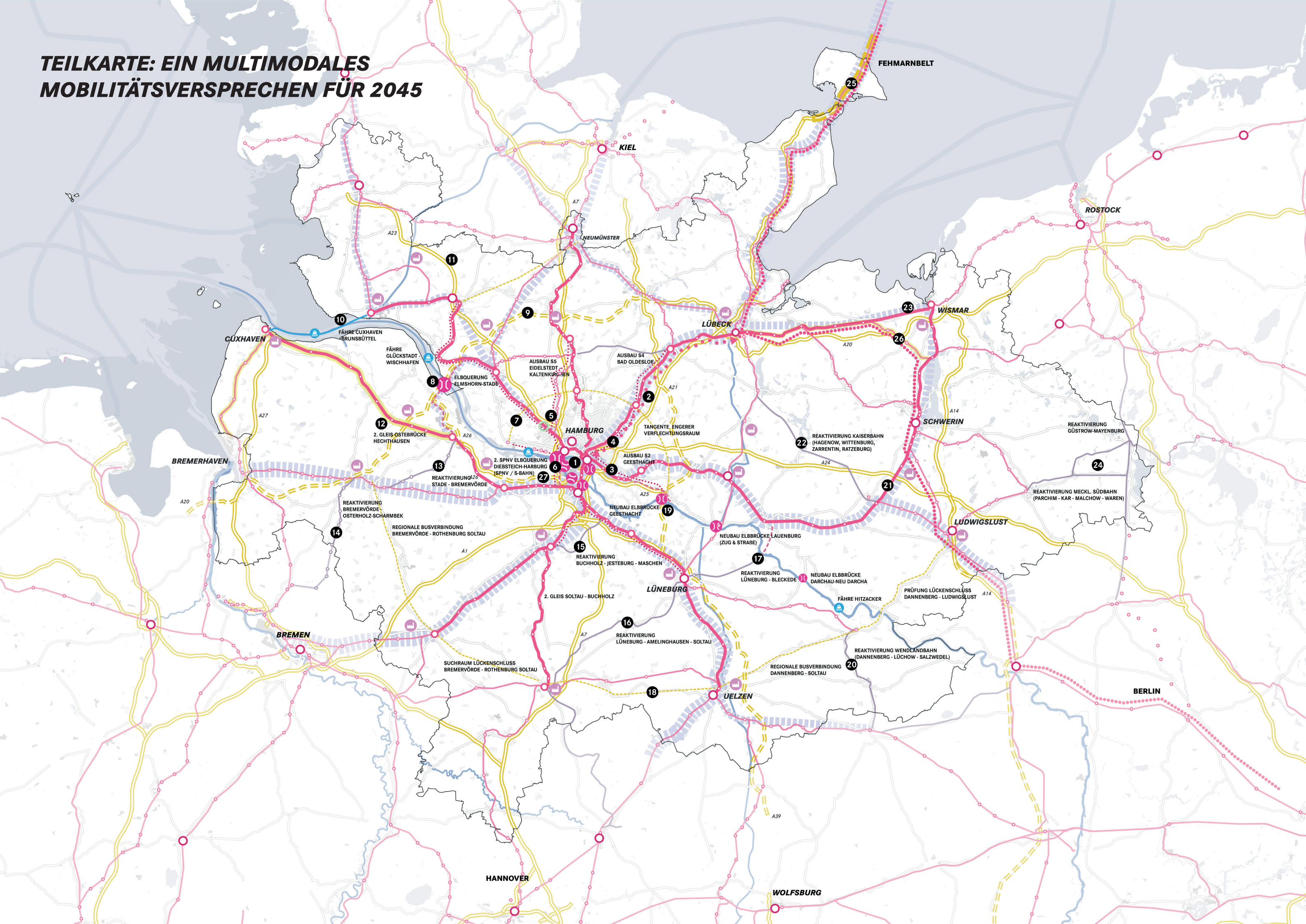
TEILKARTE: BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR 2045

TEILKARTE:
BLAU-GRÜNE
INFRASTRUKTUR
2045

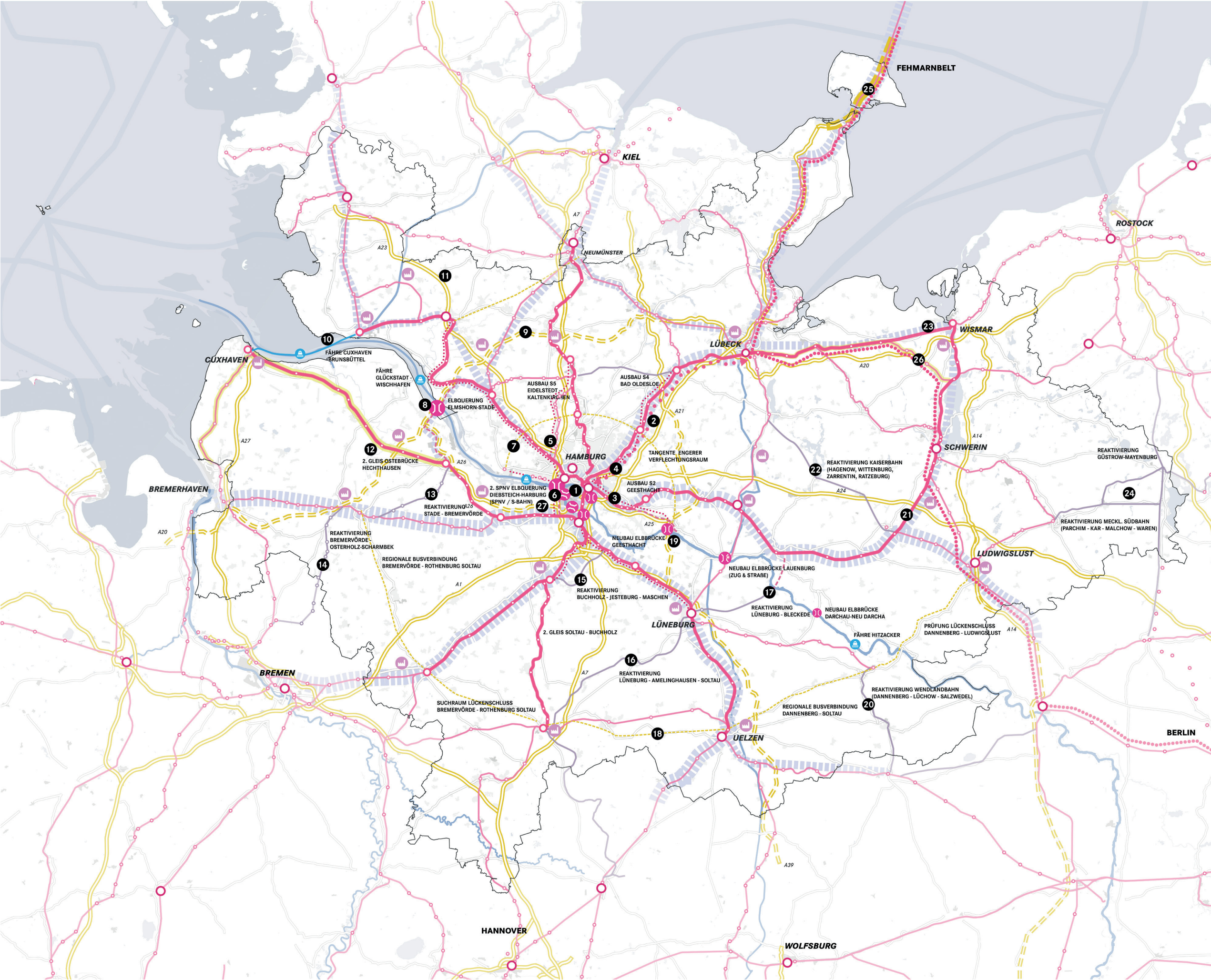
- VEGETATION (LSG, NSG, WALDFLÄCHEN)
- NATURSCHUTZGEBIETE
- NATURPARKS
- MOORBÖDEN
- STARKE LANDSCHAFTEN
- RAD- UND WANDERWEGE (AUSWAHL BESTEHENDER WEGE UND ERGÄNZUNG ALS NETZ)
- NATURVERTRÄGLICHES WOHNEN
- MEER
- STEHENDES GEWÄSSER
- FLIESSGEWÄSSER
- TRINKWASSERSCHUTZ
- KÜSTENSCHUTZ
- FLIESSGEWÄSSER (BESONDERE ÖKOL. BEDEUTUNG)
- WASSERDYNAMISCHE LANDSCHAFTEN
- OBERZENTREN (NACHRICHTLICH)
- MITTELZENTREN (NACHRICHTLICH)



**TEILKARTE: EIN MULTIMODALES
MOBILITÄTSVERSPRECHEN FÜR 2045**

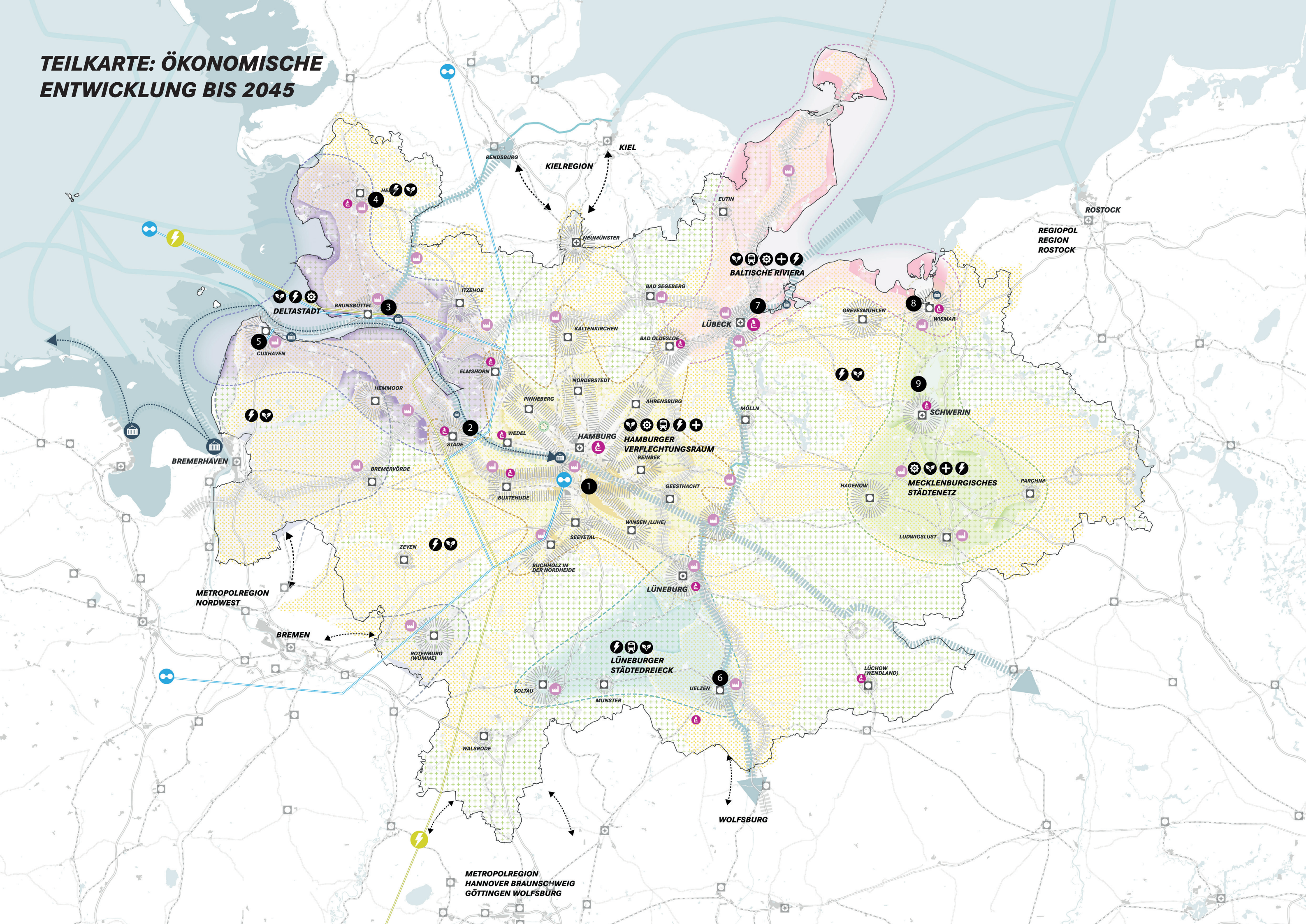


TEILKARTE: EIN
MULTIMODALES
MOBILITÄTS-
VERSPRECHEN FÜR
2045



- SCHIENE**
- EXPRESSROUTEN: REGIOTAKT (ALLE 30-MINUTEN)
 - BESTANDSSTRECKEN
 - S-BAHN AUSBAU
 - HOCHGESCHWINDIGKEITSTRASSE HH-KOP / B-KOP)V
 - REAKTIVIERUNG ALTER STRECKENABSCHNITTE
 - ELEKTRIFIZIERUNG
 - GÜTERKORRIDORE
 - FERNVERKEHRSHALTE
 - KNOTEN AN EXPRESSROUTEN
 - HALTEPUNKTE
- STRASSE**
- AUTOBAHN BESTAND
 - AUTOBAHN NEUBAU
 - FEHMARNBELT
 - REGIONALER EXPRESSBUS & SUCHRAUM FÜR SPNV-AUSBAU (REGIOTRAM, S-BAHN, REGIONALBAHN)
- ELBBRÜCKE
- FÄHRE
- POTENTIALORTE FÜR NEUE GEWERBEFLÄCHEN (BI- / TRIMODAL ANGEBUNDEN)
- WASSERSTRASSE

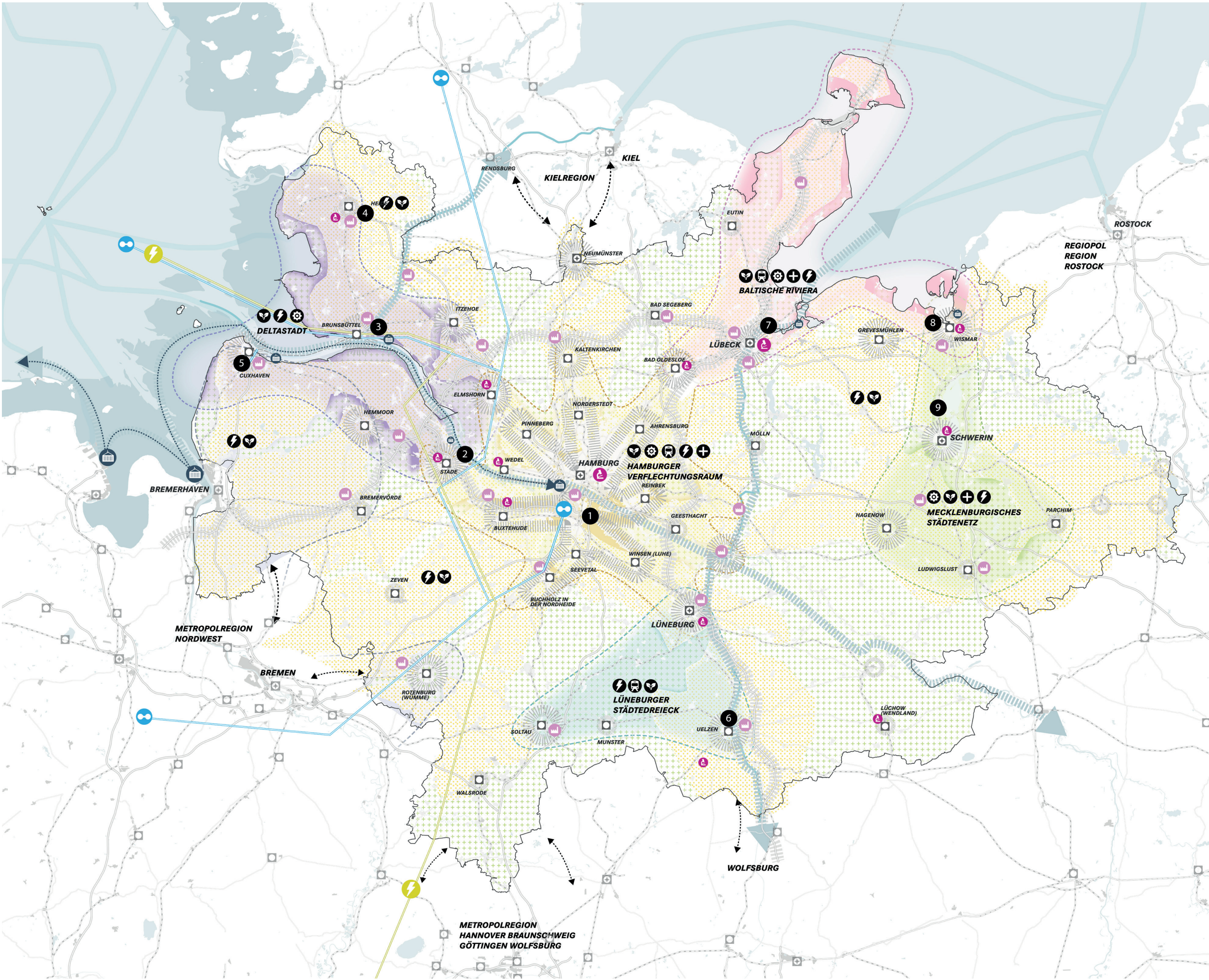
TEILKARTE: ÖKONOMISCHE ENTWICKLUNG BIS 2045



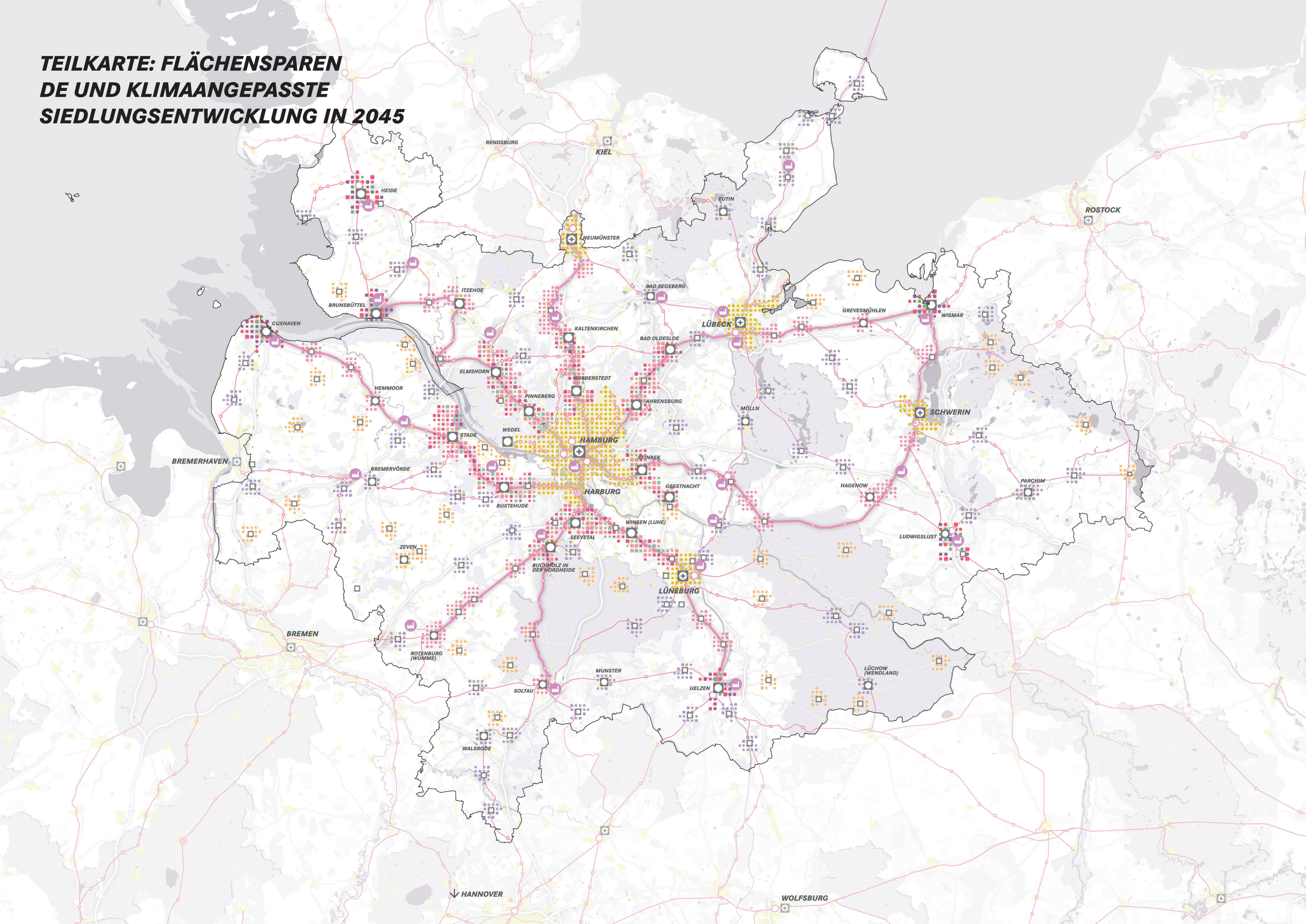
TEILKARTE:
ÖKONOMISCHE
ENTWICKLUNG BIS
2045

- KOOPERATIONSRÄUME
- STARKE LANDSCHAFTEN
- SCHWERPUNKT LANDWIRTSCHAFTLICHE FUNKTION
- SCHWERPUNKT ÖKOLOGISCHE UND ERHOLUNGS FUNKTION
- SÜDLINK (ENERGIEKORRIDOR)
- EUROPEAN HYDROGEN BACKBONE (ENERGIEKORRIDOR)
- HOCHSCHULSTANDORTE
- HAFENSTANDORTE
- MULTIMODALE PRODUKTIONSSTANDORTE
- IMPULS EXPRESSROUTEN
- LOKALER IMPULS SCHIENENAUSBAU
- IMPULS AUTOBAHNAUSBAU
- IMPULS WASSERSTRASSEN
- 1-9

DYNAMIKORTE
- OBERZENTREN (NACHRICHTLICH)
- MITTELZENTREN (NACHRICHTLICH)
- LEUCHTTURMTHEMEN
- NACHHALTIGE UND SMARTE ENERGIESYSTEME
- NACHHALTIGE MATERIALIEN UND PRODUKTIONSPROZESSE
- CO2-FREIE MOBILITÄTSLÖSUNGEN
- BIOÖKONOMIE UND ERNÄHRUNGSWIRTSCHAFT
- LIFE SCIENCES UND GESUNDHEIT



**TEILKARTE: FLÄCHENSPPAREN
DE UND KLIMAANGEPASSTE
SIEDLUNGSENTWICKLUNG IN 2045**



**TEILKARTE:
FLÄCHENSPARENDE
UND
KLIMAANGEPASSTE
SIEDLUNGS-
ENTWICKLUNG IN
2045**

- STARKE LANDSCHAFTEN DER MRH
- GEWÄSSER
- SIDLUNGSFLÄCHEN
- SPNV NETZ
- EXPRESSROUTEN
- HALTEPUNKTE
- FERNVERKEHRSHALT
- AUTOBAHN
- BUNDESSTRASSE
- OBERZENTREN (NACHRICHTLICH)
- MITTELZENTREN (NACHRICHTLICH)
- UNTERZENTREN (S-H) / GRUNDZENTREN (NDS, M-V) (NACHRICHTLICH)
- METROKERNE
- SIEDLUNGSACHSEN
- DYNAMIKORTE
- ANKERORTE AN EXPRESSROUTEN
- LÄNDLICHE ZENTREN
- LÄNDLICHE ZENTREN
- MIT INFRASTRUKTURELLER LAGEGUNST
- ORTE NEUER MULTIMODALER LAGEGUNST

