

Erläuterungsbericht
Neubekanntmachung vom Oktober 1997

flächennutzungsplan



flächennutzungsplan

Erläuterungsbericht

Neubekanntmachung vom Oktober 1997

Vorbemerkung

Für die Freie und Hansestadt Hamburg gilt als vorbereitender Bauleitplan nach § 5 des Baugesetzbuchs der Flächennutzungsplan vom 21. Dezember 1973 mit dem Stand seiner jeweils letzten Änderung. Bis zum Beginn seiner grundlegenden Überarbeitung im Jahr 1993 wurde er etwa 90mal geändert. Diese Änderungen des Plans wurden überwiegend in Zusammenhang mit der Aufstellung von Bebauungsplänen aber auch als Ergebnis der Stadtteilentwicklungsplanung für größere Stadtbereiche durchgeführt.

Der eingetretene Wandel in den Standortbedingungen Hamburgs, neue Erkenntnisse der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung sowie zwischenzeitliche Änderungen der planrechtlichen Anforderungen, z.B. zum Umweltschutz, zum Naturschutz und zur Landschaftspflege, machten eine gründliche Überprüfung der Darstellungen des Flächennutzungsplans erforderlich. Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans führte zu 375 Änderungen, für die im Frühjahr 1995 die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuchs und vom 25. April bis 31. Mai 1996 die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuchs durchgeführt worden sind. Die Bürgerschaft hat am 22. Mai 1997 die Änderungen des Flächennutzungsplans beschlossen.

Dem Flächennutzungsplan wurde 1973 ein Erläuterungsbericht beigelegt. Dieser Bericht ist insbesondere bezogen auf seine Basis- und Prognosedaten und auf Aussagen zu teilträumlichen Entwicklungen überholt. Seine Ausführungen zum städtebaulichen Grundkonzept Hamburgs sowie zur Planungssystematik besitzen jedoch weiterhin Gültigkeit.

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurde auch der Erläuterungsbericht überprüft und neu gefaßt. Er geht nicht nur auf die grundlegende Überarbeitung und die daraus resultierenden Änderungen des Flächennutzungsplans ein, sondern beschreibt alle Darstellungen vor dem Hintergrund der heutigen Erkenntnisse und vorhersehbaren Entwicklungen.

Der Erläuterungsbericht wurde ebenfalls am 22. Mai 1997 von der Bürgerschaft beschlossen und zusammen mit dem Flächennutzungsplan am 22. Oktober 1997 im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485 neu bekannt gemacht.

Inhalt	Seite
1. Geänderte Voraussetzungen und Ziele für die Überarbeitung des Flächennutzungsplans	1
1.1 Anlässe	1
1.2 Hamburg und die Region	4
1.3 Rahmenbedingungen der Flächennutzungsplanung	6
1.4 Städtebauliches Grundkonzept des Flächennutzungsplans	8
1.5 Flächennutzungsplan und Umweltbelange	15
2. Planungsebenen und Darstellungen	24
2.1 Planungsebenen	24
2.2 Verfahrensschritte für die Änderung des Flächennutzungsplans	29
2.3 Darstellungssystematik	30
3. Wohnen	36
3.1 Ausgangslage	36
3.2 Entwicklungstendenzen und Annahmen zum Flächenbedarf	37
3.3 Leitlinien	37
3.4 Planungen/Darstellungen	38
4. Arbeitsstätten	43
4.1 Ausgangslage	43
4.2 Entwicklungstendenzen und Annahmen zur Flächennachfrage	44
4.3 Leitlinien	47
4.4 Planungen/Darstellungen	48
5. Hafen	54
5.1 Ausgangslage und bisherige Maßnahmen	54
5.2 Entwicklungstendenzen und Leitlinien	55
5.3 Zukünftiger Flächenbedarf / Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes	55
5.4 Hafen und Umwelt	55
5-5 Planungen/Darstellungen	56
6. Zentrale Standorte / Einzelhandel	57
6.1 Ausgangslage	57
6.2 Entwicklungstendenzen und Annahmen zur Flächennachfrage	60
6.3 Leitlinien	62
6.4 Planungen/Darstellungen	63
7. Freiflächen	68
7.1 Ausgangslage	68
7.2 Entwicklungstendenzen	69
7.3 Freiflächenrichtwerte	69
7.4 Leitlinien	70
7.5 Planungen/Darstellungen	70
8. Flächen für den Gemeinbedarf	76
8.1 Vorbemerkung/Ausgangslage	76
8.2 Leitlinien	76
8.3 Planungen/Darstellungen	76

Inhalt	Seite
9. Ver- und Entsorgung	81
9.1 Ausgangslage	81
9.2 Leitlinien	81
9.3 Planungen/Darstellungen	82
10. Verkehr	85
10.1 Ausgangslage	85
10.2 Entwicklungstendenzen	88
10.3 Leitlinien	89
10.4 Planungen/Darstellungen	90
11. Anlage	93
Flächenbilanz	
12. Anhang	95
Erläuterungen zum Beiblatt	
Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke	

1. Geänderte Voraussetzungen und Ziele für die Überarbeitung des Flächennutzungsplans

1.1 Anlässe

Hamburg muß sich seit Anfang der neunziger Jahre mit bedeutenden Veränderungen auseinandersetzen: die deutsche Einigung, die Öffnung Osteuropas, der Ausbau des Europäischen Binnenmarktes und die räumliche Erweiterung der Europäischen Union haben die Entwicklungschancen der Stadt entscheidend verbessert, beinhalten aber auch neue Risiken. Die Bewältigung der zukünftigen Aufgaben erfordert aktuelle Konzepte auf allen planerischen Ebenen einschließlich der Ebene der Flächennutzungsplanung.

1.1.1 Neue Entwicklungen

Die **Standortbedingungen** Hamburgs haben sich grundlegend gewandelt. Lag die Stadt bisher an der Schnittstelle zwischen Ost und West und an der Peripherie der Europäischen Gemeinschaft, so bildet sie heute das Zentrum im nordeuropäischen Wirtschaftsraum und ist Drehscheibe für den Handel mit den osteuropäischen Märkten. Hamburg hat sein früheres deutsches Hinterland wiedergewonnen und kann seine Beziehungen im engeren Verflechtungsraum weiter ausbauen.

Die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes sowie die Öffnung der osteuropäischen Märkte verschärfen andererseits die Wettbewerbsbedingungen für den Wirtschaftsraum Hamburg. Dies betrifft die Produktionsfaktoren, die logistischen Anforderungen, Dienstleistungsangebote und Infrastrukturbereitstellung und auch Forschung, Kultur und stadtgestalterische Qualitäten. Die Bewältigung der neuen Anforderungen wird Rückwirkungen auf das Nutzungsgefüge, die Flächenbereitstellungen und die Verkehrsnetze innerhalb der Stadt haben.

Der **wirtschaftliche Strukturwandel** wird sich auch zukünftig fortsetzen. So hat z.B. die rohstoffgebundene und maritime Industrie ihre herausragende Bedeutung früherer Jahrzehnte verloren. An ihre Stelle sind Unternehmen des Hochtechnologiebereichs sowie ein stark spezialisierter Dienstleistungssektor mit weit überregionaler Ausstrahlung getreten, der etwa 80 % der gesamten Wertschöpfung erbringt. Auch diese Umstrukturierungen führen zu veränderten Standortbewertungen und neuen Flächenbedarfen.

Hamburg ist seit Mitte der achtziger Jahre von einer schrumpfenden zu einer **wachsenden Stadt** geworden. Die Einwohnerzahl hat im Zeitraum von Ende 1987

bis Ende 1995 um rd. 114.000 zugenommen, in der Metropolregion stieg sie um insgesamt 278.000. Diese Zunahme ist das Ergebnis einer hohen Zuwanderung von Menschen aus der DDR/den neuen Bundesländern und aus dem Ausland. Sie könnte sich in den kommenden Jahren weiter fortsetzen. Der Druck der hierdurch bewirkten Veränderungen ist überall spürbar: Wohnungs- und Arbeitsmarkt sind erheblich angespannt, die öffentliche Infrastruktur ist stellenweise überlastet und die steigenden Sozialleistungen sowie die Aufwendungen für die Unterbringung Asylsuchender schränken die finanziellen Handlungsspielräume der Stadt ein.

Die wirtschaftlichen und demographischen Entwicklungen werden von einschneidenden **sozialstrukturellen Veränderungen** begleitet. So hat sich die Zahl der Einwohner und Einwohnerinnen, die über qualifizierte Bildungsabschlüsse verfügen, erhöht. Die Stellung der Frau in der Gesellschaft ist stärker geworden. Die Alterspyramide hat sich weiter nach oben verschoben und „vollständige“ Familien bilden nur noch weniger als ein Viertel aller Haushalte. Die Arbeitslosenquote lag 1995 über 10 %; etwa 30 % aller Arbeitslosen sind länger als ein Jahr ohne Beschäftigung und die Zahl der Sozialhilfeempfänger hat sich seit 1980 verdoppelt.

Die in den kommenden Jahren zu erwartenden Entwicklungen – seien es Wachstumsschübe, stadtstrukturelle oder sozialräumliche Veränderungen – haben Auswirkungen auf den Nutzungsbestand und die Inanspruchnahme heute noch freier Flächen für bauliche Nutzungen. Eine geordnete Entwicklung kann sich dabei nur auf der Grundlage aktueller und abgestimmter Pläne vollziehen. Der Senat hatte zu Beginn der 15. Legislaturperiode auch das Hamburger Planungsinstrumentarium unter dem Aspekt der Bewältigung der neuen Aufgaben auf den Prüfstand gestellt und seine Ergänzung und Überarbeitung gefordert. Die Ergebnisse eines aktualisierten und überarbeiteten Flächennutzungsplans werden mit diesem Erläuterungsbericht vorgestellt.

1.1.2 Planungsstand und Gründe für die Überarbeitung des Flächennutzungsplans

Als vorbereitender Bauleitplan nach § 5 Baugesetzbuch gilt für die Freie und Hansestadt Hamburg der Flächennutzungsplan vom 21. Dezember 1973 mit dem Stand seiner jeweils letzten Änderung. Bis zum Beginn seiner Überarbeitung im Jahr 1993 wurde er etwa 90mal geändert. Diese Änderungen des Plans wurden überwiegend in Zusammenhang mit der Aufstellung

von Bebauungsplänen, aber auch als Ergebnis der Stadtteilentwicklungsplanung für größere Stadtbereiche durchgeführt. Dem Flächennutzungsplan lag ein zeitlicher Geltungsrahmen von 10 bis 15 Jahren zugrunde. Er hat jedoch weit über diesen Zeitrahmen hinaus seine Aktualität im Grundsatz bewahrt:

- dem Flächennutzungsplan zugrundeliegende räumliche Leitbild der Achsenkonzeption hat sich bewährt und ist auch weiterhin tragfähig.
- Seine Darstellungen u.a. für Flächen, Infrastrukturen und Verkehr waren auf langfristige Entwicklungen angelegt und können auch aus heutiger Sicht die zukünftigen Anforderungen an die Stadt erfüllen.
- Der hohe Generalisierungsgrad des Flächennutzungsplans, der sich in seinen Aussagen nur auf die Grundzüge der Stadtentwicklung beschränkt, verhinderte, daß seine Darstellungen schnell veralteten und obsolet wurden.

Auch wenn der Plan in seinen grundsätzlichen Aussagen als Basis für die zukünftige Entwicklung der Stadt aktuell blieb, machten neue Erkenntnisse der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung sowie zwischenzeitliche Änderungen der planrechtlichen Anforderungen z.B. zum Umweltschutz und zur Umweltplanung sowie zum Naturschutz und zur Landschaftspflege eine gründliche Überprüfung seiner Darstellungen erforderlich.

Veränderte Erkenntnisse ergaben sich aus einer Reihe von neuen Planwerken, die seit Ende der achtziger und Anfang der neunziger Jahre erarbeitet worden sind. Hierzu gehören:

- **Das Landschaftsprogramm einschl. Artenschutzprogramm** nach dem Hamburgischen Naturschutzgesetz, mit dem erstmalig für Hamburg die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele von Naturschutz und Landschaftspflege dargestellt werden. Das Landschaftsprogramm einschl. Artenschutzprogramm wurde zusammen mit dem überarbeiteten Flächennutzungsplan abgestimmt und am 22. Mai 1997 von der Bürgerschaft beschlossen.
- Das **Regionale Entwicklungskonzept** für die Metropolregion Hamburg mit grundsätzlichen räumlichen Festlegungen, Eckwerten und Prognosedaten zur Entwicklung der wichtigsten Funktionsbereiche. Leitbild und Orientierungsrahmen dieses Konzeptes wurden im April 1994 und ein Handlungsrahmen im Dezember 1996 in trilateralen Kabinettsausschusssitzungen Hamburg/Schleswig-Holstein/Niedersachsen beschlossen.
- Das **Stadtentwicklungskonzept** enthält für die längerfristige räumliche Entwicklung Hamburgs Leitbild und Orientierungsrahmen mit schwerpunktmäßigen

flächenbezogenen Aussagen zu Aufgaben- und Handlungsprioritäten. Das Konzept wurde im Januar 1997 vom Senat beschlossen.

- Das **Verkehrsentwicklungskonzept** fußt auf der regionalplanerischen Entwicklung des Verflechtungsraumes und bezieht nachfrageregulierende Elemente ein. Es bildet den Hintergrund für die Beurteilung zukünftiger Darstellungen im Netz der Schnellbahnen und Hauptverkehrsstraßen.

Die Inhalte dieser Planwerke sind in unterschiedlicher Weise mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans verknüpft:*

- Die Aussagen des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Metropolregion Hamburg, z.B. zum Wohnungsneubaubedarf oder zur Bereitstellung von zusätzlichen Arbeitsstättenflächen, stellen einen Orientierungsrahmen für die Überarbeitung des Flächennutzungsplans dar, der in seiner Funktion als Raumordnungsplan zu den mit den Nachbarländern abgestimmten Eck- und Prognosedaten nicht in Widerspruch stehen darf.
- Das Landschaftsprogramm hat die Darstellungen des Flächennutzungsplans zu beachten. Aufgrund der neuen Erkenntnisse dieses Programms zu Naturschutz und Landschaftspflege, die bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans 1973 noch nicht vorlagen, ergaben sich aber im Wege der Rückkoppelung umfangreiche Änderungsbedarfe auch für die vorbereitende Bauleitplanung. Dadurch wurden die Planwerke Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm in ihren Darstellungen konfliktfrei gestaltet.
- Das Stadtentwicklungskonzept ist ein den Flächennutzungsplan ergänzendes Planwerk mit informellem Charakter.*
- Auch die mit dem Entwurf „Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg“ vorgelegten „neuen Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg“ erforderten einen Abgleich mit den Darstellungen des Flächennutzungsplans.

Die vorgenannten Planwerke stimmen mit den Grundstrukturen des Flächennutzungsplans überein. Sie enthielten aber auch neue Erkenntnisse, die eine Überarbeitung des Plans in Teilen erforderlich machten.

* (Siehe auch Punkt 2.1.3 „Die Stellung des Flächennutzungsplans zu anderen Planungsebenen“)

1.1.3 Umfang der Änderungen des Flächennutzungsplans

Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans führte formal zu 375 Änderungen*. Sie umfaßten teilweise sowohl mehrere benachbarte oder auch dicht beieinanderliegende kleinere Flächen sowie Symboldarstellungen als auch große Bereiche, die aus mehreren Stadtteilen bestehen.

Die 375 Änderungen wurden in einem sogenannten Sammelverfahren zusammengefaßt und gemeinsam in den gesetzlich vorgeschriebenen Abstimmungsschritten behandelt. Der Flächennutzungsplan wurde darüber hinaus seit 1993 in 25 Fällen geändert, die als Einzelverfahren durchgeführt wurden. Für diese Verfahren erfolgten die Abstimmungen nach individuellen Zeitplänen. (Zum Verfahren für die Durchführung der Flächennutzungsplanänderungen siehe Punkt 2.2.2).

Die Änderungen des Flächennutzungsplans im Sammel- und in den Einzelverfahren umfassen insgesamt eine Fläche von rd. 11.000 ha. Dies sind etwa 15 % des Staatsgebietes. Sachlich beziehen sich die Änderungen auf folgende Inhalte:

- Stadterweiterungs- und Stadtumbaumaßnahmen.
Beispiele: Billwerder-Ost und -West, ehemalige Flächen der Bundeswehr, Harburger Binnenhafen.
- Ergänzungen des Siedlungsflächenbestandes.
Beispiele: Billstedt/Legienstr., Alsterdorf/Hindenburgstr., Volksdorf/Eulenkrugstr.
- Neuordnung des Siedlungsflächenbestandes.
Beispiele: Wohnnutzungen und dörfliche Nutzungen u. a. entlang von Deichen in den Vier- und Marschlanden, in Finkenwerder und in Cranz, Neuenfelde, Francop.
- Umstrukturierungen innerhalb des Siedlungsflächenbestandes. (Die planerische Zielsetzung für die Art der Nutzung wird geändert.)
Beispiele: Hammerbrook, Hamm-Süd, Ottensen, Bahrenfeld.
- Aktualisierung der Flächen bzw. Standorte für den Gemeinbedarf und für Ver- und Entsorgungsanlagen.
Beispiele: Kulturelle Einrichtungen, Krankenhäuser, Anlagen für die Abfallentsorgung.

* Von den 375 Änderungen des Flächennutzungsplans sind 33 als Kennzeichnungen im Beiblatt „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ dargestellt (für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind).

- Änderungen bei den Hauptverkehrsnetzen, insbesondere bei den Hauptverkehrsstraßen.
Beispiele: Herausnahme der Osttangente aus dem Flächennutzungsplan, Anbindung des Flughafens Hamburg an das Schnellbahnnetz.
- Differenzierung der Darstellung von Freiflächen nach der Art der Nutzung auf der Grundlage des Landschaftsprogramms.
Beispiele: Einführung einer neuen Nutzungskategorie „Naturbestimmte Flächen“ und Darstellungen u. a. in Hummelsbüttel, Neugraben und Boberg – Aufgabe der Nutzungskategorie „Flächen für die Land- oder Forstwirtschaft“ und Zuordnung der Flächen zur Landwirtschaft oder zu Wald u. a. in der Osdorfer Feldmark und in Duvenstedt.
- Räumliche Differenzierung der Darstellung von Grünflächen und Grünverbindungen auf der Grundlage des Freiraumverbundsystems.
Beispiele: Zusätzliche Darstellung von Grünflächen überörtlicher Bedeutung (Innocentiapark), Darstellung „grüner Ufer“ (Bille).
- Berichtigung von fehlerhaften bzw. zu ungenauen Darstellungen insbesondere bezogen auf die Abgrenzung zwischen Bau- und Freiflächen. Dies betrifft eine Vielzahl von Flächen im gesamten Stadtgebiet.

1.1.4 Überarbeitung des Erläuterungsberichtes zum Flächennutzungsplan

Dem 1973 von der Bürgerschaft beschlossenen Flächennutzungsplan war ein Erläuterungsbericht beigelegt. Dieser Bericht ist inhaltlich in vielen Teilen überholt. Der Zeithorizont für seine Aussagen zur zukünftigen Entwicklung der Stadt – 1985 – ist weit überschritten; aus damaliger Sicht geplante Siedlungsvorhaben und Einrichtungen, die im Erläuterungsbericht genannt werden, wurden zwischenzeitlich vielfach realisiert.

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurde deshalb ein neuer Erläuterungsbericht erstellt. Er geht nicht nur auf die jetzt betriebenen Änderungen des Flächennutzungsplans ein (s. Punkt 1.1.3), sondern beschreibt alle Darstellungen vor dem Hintergrund der heutigen Erkenntnisse und vorhersehbaren Entwicklungen. Dabei übernimmt er die weiterhin gültigen Aussagen des bisherigen Erläuterungsberichtes wie z. B. zu den grundlegenden städtebaulichen Leitvorstellungen und zur Darstellungssystematik.

Der neue Erläuterungsbericht wurde zusammen mit der Überarbeitung des Flächennutzungsplans am 22. Mai 1997 von der Bürgerschaft beschlossen.

1.2 Hamburg und die Region

Der Flächennutzungsplan muß gemäß den Abstimmungspflichten nach dem Raumordnungsgesetz und dem Baugesetzbuch mit den Planungen des Bundes, der benachbarten Länder, Kreise und Gemeinden im Einklang stehen. Die enge siedlungsstrukturelle, wirtschaftliche und verkehrliche Verflechtung der an der „Elbregion“ beteiligten Gebietskörperschaften führte bereits seit langer Zeit zu einer intensiven Zusammenarbeit. Die Koordinierung gemeinsamer Zielsetzungen reichte dabei von übergeordneten Raumordnungsvorstellungen für die Küstenländer über Raumordnungskonzepte für Teilbereiche der Region bis hin zu detaillierten Leitsätzen und Konzeptionen für den engeren Verflechtungsraum Hamburgs mit dem Umland.

Die Region Hamburg

Der engere Verflechtungsbereich der Stadt mit dem Umland wird durch einen 40 bis 50 km-Radius um die City beschrieben. Er stellt den sog. Ordnungsraum Hamburg dar, der die Kernstadt, die Entwicklungsachsen, die äußeren Achsen Schwerpunkte sowie die umgebenden weitgehend dünn oder gar nicht besiedelten Ergänzungsräume umfaßt. Die Bevölkerungszahl in diesem Raum betrug 1995 rd. 3 Mio.. Bei Berücksichtigung räumlich weitergehender funktionaler Verflechtungen insbesondere im niedersächsischen Bereich ergibt sich als Gebiet für die Metropolregion Hamburg ein Raum mit rd. 3,31 Mio. Einwohnern (1995) und einer Fläche von 10.695 km². * Der Anteil Hamburgs an diesen Werten beträgt bezogen auf die Einwohnerzahl 52 % und auf die Fläche 7 %. Der Grad der Verflechtung der Kernstadt mit ihrem Umland wird durch die Zahl der Einpendler charakterisiert. 1995 wohnten 28 % der in Hamburg Erwerbstätigen außerhalb der Stadt, rd. 255.000.

Die Zusammenarbeit der norddeutschen Länder auf der Ebene der Raumordnung und Regionalplanung und die Zielvorstellungen für die Metropolregion Hamburg

Die Entwicklungen für die Region Hamburg sind integriert in die Raumordnungsvorstellungen auf Bundesebene (Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen) und in die bisherigen deutschen Beiträge für das europäische Raumentwicklungskonzept. Die norddeutschen Länder haben gemeinsam zu den speziellen Anforderungen

an den Küstenraum Deutschlands vertiefende **Raumordnungsvorstellungen** erarbeitet, in denen die für die Entwicklung des Raumes wichtigen Planungen zusammengefaßt dargestellt worden sind. Diese Konzeption ist Grundlage für weitere Planungsaussagen zu einzelnen Teilräumen, z. B. für das „Differenzierte Raumordnungskonzept für den Untereelberaum“, in dem bereits Ende der siebziger Jahre Raumordnungsvorstellungen für die Nutzung im Untereelberaum zwischen Hamburg und der Elbmündung unter Einbeziehung der Konflikte zwischen den ökonomischen und den ökologischen Aspekten in diesem Raum formuliert wurden. Die von den Küstenländern gemeinsam aufgezeigten Planungserfordernisse u.a. zum Küstenschutz, zum Verkehr oder zur norddeutschen Wirtschafts- und Strukturpolitik haben im Rahmen der Bundesraumordnungspolitik ein bedeutsames Gewicht.

Für den nördlichen Ordnungsraum Hamburg wurde bereits Mitte der fünfziger Jahre die **Achsenkonzeption** in der gemeinsamen Landesplanung Hamburg/Schleswig-Holstein vereinbart; der Siedlungsentwicklung im südlichen Umland lag seit Ende der sechziger Jahre das Konzept einer punkt-axialen Entwicklung zugrunde. Die Konzepte stellten die planerische Grundlage für die Region Hamburg dar, um die Siedlungsentwicklung zu steuern, die Freiflächen zu sichern und die Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrs- und technischen Infrastruktur zu koordinieren. Sie bildeten auch die Basis für die Bewilligung von Fördermitteln aus dem gemeinsamen Förderfonds, um strukturprägende Entwicklungen in der Region zu unterstützen.

Die Achsenkonzeption ist im Laufe der Jahre auf der Grundlage von Empfehlungen bzw. Entschließungen der gemeinsamen Landesplanung weiter fortgeschrieben und differenziert worden, besonders für das mit Hamburg eng verflochtene schleswig-holsteinische Umland. Im Orientierungsrahmen des Regionalen Entwicklungskonzeptes sind die Prinzipien der weiteren Siedlungsentwicklung in den axialen Grundstrukturen der Region aktuell beschrieben.

In Hamburg erfolgte eine vertiefende Auseinandersetzung mit der Achsenkonzeption im Rahmen der Erarbeitung des **Entwicklungsmodells für Hamburg und Umland 1969**, die zur Bestätigung des Leitbildes der Achsenkonzeption und zu seiner Differenzierung für das Stadtgebiet führte. Die Achsenkonzeption ist grundlegendes räumliches Ordnungselement des Flächennutzungsplans 1973 (siehe hierzu Punkt 1.4.2 „Die Ordnungselemente für die räumliche Entwicklung der Stadt“).

* Die Werte beziehen sich auf die Abgrenzung der Metropolregion zum Stand 1995.

Die Zusammenarbeit der an der Region beteiligten Länder, Kreise und Kommunen wurde nie formalisiert und auf der Ebene von Staatsverträgen geregelt. Hierdurch war es möglich, auf die ständig wechselnden Problemstellungen in der Region auch organisatorisch/administrativ flexibel zu reagieren.

Zur Bewältigung der neuen Aufgabenstellungen und Anforderungen an die Region nach der Vereinigung Deutschlands, der Öffnung der Ostmärkte und der Ausdehnung des Wirtschaftsraums der Europäischen Union verstärkten die Landesregierungen Schleswig-Holsteins und Niedersachsens sowie der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg die Zusammenarbeit und beschlossen, ein länderübergreifendes **Regionales Entwicklungskonzept** zu erarbeiten. Es soll vor allem einen Zielrahmen mit grundsätzlichen räumlichen Festlegungen, Eckwerten und Prognosedaten u.a. zur Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft, Wohnen, Verkehr, Naturschutz und Umwelt enthalten. Leitbild und Orientierungsrahmen dieses Konzeptes wurden 1994 vorgelegt. Ein Handlungsrahmen wurde 1996 beschlossen.

Mit den Siedlungsachsen, den zentralen Orten, den Entwicklungs- und Entlastungsorten bzw. Regionalachsen und dem Prinzip der interregionalen Vernetzung zeigt der Orientierungsrahmen ein **gemeinsames Leitbild der Siedlungsentwicklung** in der Metropolregion auf. Es stützt sich auf folgende wesentliche Grundsätze:

- Stärkung der Wettbewerbsposition der Region gegenüber nationalen und europäischen Konkurrenzregionen,
- aktive flächenpolitische Vorsorge u. a. für Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur,
- Steuerung der räumlichen Entwicklung auf der Grundlage der Achsenkonzeption und des Leitbildes der dezentralen Konzentration,
- gezielter Einsatz der Fördermittel zur Unterstützung strukturbestimmender Entwicklungsmaßnahmen,
- Bewahrung und Weiterentwicklung der ökologischen Potentiale der Region, sparsamer Umgang mit der knappen Ressource Fläche,
- Vorrangstellung des öffentlichen Personennahverkehrs in verdichteten Bereichen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur,
- Verstärkung der Kooperation in der Region bei Erhalt eines fairen Wettbewerbs.

Im **Handlungsrahmen** des Regionalen Entwicklungskonzeptes sind die Eckwerte und Prognosedaten zur Entwicklung von Bevölkerung, Wirtschaft, Woh-

nen, Verkehr sowie für den Ausbau von Ver- und Entsorgungsinfrastruktur enthalten. Sie decken einen überschaubaren Zeitraum bis etwa zum Jahr 2010 ab.

Wesentliche Eckwerte und Prognosen für die Metropolregion insgesamt sind:

• Einwohnerzahlen (in Mio.)	1995	3,315
	2010	3,423
• Zahl der Erwerbspersonen (in Mio.)	1995	1,663*
	2010	1,686
• Wohnungsneubaubedarf (Angabe in Zahl der Wohnungen)	1995	71.000
	2010	190.000
• Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen (Nettobaufläche in ha/Jahr)		120 ha

Quelle: Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg, Handlungsrahmen, 1996

Berücksichtigung regionalplanerischer Aspekte im Hamburger Flächennutzungsplan

Der Hamburger Flächennutzungsplan übernimmt die wesentlichen Grundgedanken des räumlichen Leitbildes für die Region:

- Die Siedlungsentwicklung ist weitgehend an den durch schienengebundene Verkehrsmittel erschlossenen Achsenräumen orientiert.
- Bis in den inneren Stadtraum hineingreifende „Landschaftsachsen“ werden von baulicher Nutzung freigehalten.
- Die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Gütern und Dienstleistungen erfolgt dezentral auf der Grundlage eines tief gegliederten polyzentralen Systems.
- Vermeidung nicht integrierter großflächiger Versorgungsstandorte insbesondere am Stadtrand.

Dem Flächennutzungsplan liegen ferner die Eckwerte und Prognosedaten des Regionalen Entwicklungskonzeptes zugrunde, insbesondere zur Wohnungsversorgung und zur voraussichtlichen Nachfrage nach Arbeitsstätten. Die im Flächennutzungsplan getroffenen Dispositionen für Bauflächen sind aus heutiger Sicht ausreichend, um die im Rahmen der regionalen Betrachtungen geschätzten Bedarfs- und Nachfragewerte abzudecken.

* Nach einer Schätzung der Prognose für die Metropolregion vom 01.09.1994.

1.3 Rahmenbedingungen der Flächennutzungsplanung

Flächennutzungsplanung muß sich mit veränderten und in den kommenden Jahren voraussichtlich weiterhin einem Wandel unterworfenen Rahmenbedingungen auseinandersetzen. Hierzu gehören in besonderem Maße die zukünftige Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung. Auch wenn zuverlässige Prognosen dieser Entwicklungen nicht möglich sind, müssen jedoch plausible Annahmen hierzu bezüglich ihrer Auswirkungen auf die zukünftigen Flächenbedarfe der Stadt geprüft und der Flächennutzungsplanung zugrunde gelegt werden. Ferner gehören die Belange des Umweltschutzes zu den Rahmenbedingungen, die in der vorbereitenden Bauleitplanung mit eingehender Würdigung in den Abwägungsprozeß einzustellen sind. Sie werden in Kapitel 1.5 behandelt.

1.3.1 Bevölkerung

Ausgangslage

1995 lebten in Hamburg rd. 1,708 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner, davon 0,885 Mio. Frauen. Die Zahl der Bevölkerung war seit Mitte der sechziger Jahre mit 1,854 Mio. kontinuierlich gesunken und hatte 1986 mit 1,571 Mio. ihren bisher niedrigsten Stand erreicht. Die seit 1986 wieder steigenden Bevölkerungszahlen sind durch hohe Zuwanderungsraten aus der DDR/den neuen Bundesländern und aus dem Ausland begründet. Der gesamte Wanderungsgewinn Hamburgs aus den Jahren 1987 - 1995 von rd. 157.000 wurde zu gut 70 % von Nichtdeutschen getragen. Hamburg hatte 1995 254.000 ausländische Einwohner, die damit einen Anteil von 14,9 % an der Gesamtbevölkerung stellten.

Die Veränderung der Bevölkerungsverteilung innerhalb Hamburgs hat sich auf die Stadtstruktur in den letzten Jahrzehnten weit nachhaltiger ausgewirkt als die Veränderung der absoluten Einwohnerzahlen. Während vor dem 2. Weltkrieg rund zwei Drittel der Wohnbevölkerung im Bereich der inneren Stadt lebten, ist es heute nur noch ein knappes Drittel (Die innere Stadt liegt nördlich der Elbe und läßt sich mit einem Halbkreis von etwa sechs Kilometern um das Rathaus beschreiben).^{*} Dagegen hat sich der Anteil der Einwohner in den Randzonen des Staatsgebietes nahezu verdoppelt.

^{*} Der innere Stadtbereich wird durch folgende Stadtteile gebildet:

Hamburg-Altstadt, Hamburg-Neustadt, St. Pauli, Rotherbaum, St. Georg, Hammerbrook (Ortsteil 117), Klosteritor (Ortsteil 115), Altona Altstadt, Altona-Nord, Ottensen, Eimsbüttel, Harvesthude, Hoheluft-West, Hoheluft-Ost, Eppendorf, Winterhude, Uhlenhorst, Hohenfelde, Barmbek-Süd, Barmbek-Nord, Dulsberg, Eilbek, Wandsbek (Ortsteile 505 bis 507), Marienthal (Ortsteil 510), Borgfelde, Hamm-Nord, Hamm-Mitte.

Jahr	Bevölkerung				
	insgesamt	Innere Stadt		Äußere Stadt	
		abs.	%	abs.	%
1939	1.698.000	1.076.000	63	622.000	37
1950	1.606.000	719.000	45	887.000	55
1961	1.832.000	799.000	44	1.033.000	56
1970	1.794.000	630.000	35	1.164.000	65
1986	1.571.000	477.000	30	1.094.000	70
1995	1.708.000	522.000	31	1.186.000	69

Die Ursachen für die Wanderung der Bevölkerung nach „außen“ gehen zum Teil auf die Nachkriegszeit zurück, in der die von Zerstörung vorwiegend betroffenen Gebiete der inneren Stadt – um bessere Wohnverhältnisse zu erreichen – in herabgesetzter Siedlungsdichte aufgebaut wurden. Als Ausgleich für die verringerte bauliche Dichte mußten zusätzliche Wohngebiete in der äußeren Stadt erschlossen werden. In den letzten Jahrzehnten war die anhaltende Randwanderung auch eine Folge von Umnutzungen in der inneren Stadt und von zunehmenden Ansprüchen an die Wohn- und Siedlungsflächen je Einwohner. Bezeichnend ist, daß die Zunahme der Einlersaufbau der Hamburger Bevölkerung ergeben:

Bezeichnend ist, daß die Zunahme der Einwohnerzahlen der Stadt seit Mitte der achtziger Jahre sich überwiegend zugunsten der äußeren Stadt vollzogen hat. Der Rückgang der Einwohnerzahlen in der inneren Stadt seit 1970 um 108.000 (17%) hat Auswirkungen auf die Auslastung der dort vorhandenen Infrastruktur und die Ausstattung mit Läden und Dienstleistungseinrichtungen.

In den letzten Jahrzehnten haben sich erhebliche strukturelle Veränderungen im Altersaufbau der Hamburger Bevölkerung ergeben:

Altersgruppen von ... bis unter ... Jahren	Altersgliederung auf 1.000 Einwohner bezogen			Veränderung 1995 gegenüber	
	1961*	1970*	1995	1961	1970
0 bis unter 15	162	184	134	- 28	- 50
15 bis unter 30	221	188	200	- 21	+ 12
30 bis unter 45	184	207	238	+ 54	+ 31
45 bis unter 65	293	252	258	- 35	+ 6
65 und älter	140	169	170	+ 30	+ 1
Insgesamt	1.000	1.000	1.000		

^{*} Ergebnisse der Volkszählungsdaten

Der Überblick läßt erkennen, daß im Vergleich zu 1970 eine Zunahme der im erwerbsfähigen Alter stehenden Bevölkerung in der Gruppe der 15 bis 45-jährigen eingetreten ist, während die Gruppe der unter 15-jährigen

stark abgenommen hat. Der Anteil der über 65-jährigen blieb auf hohem Niveau nahezu konstant.

Planungsannahmen

Veränderungen der Bevölkerungszahl werden bestimmt durch die natürliche Bevölkerungsentwicklung mit den Geburten und Sterbefällen sowie durch die Wanderungsbewegungen mit den Zu- und Fortzügen und deren Rückwirkungen auf die natürliche Bevölkerungsentwicklung.

Der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung in Hamburg ist angesichts des Gestorbenenüberschusses der Deutschen seit mehr als zwei Jahrzehnten anhaltend negativ. Dies wird sich auch im Verlauf des Prognosezeitraums bis zum Jahr 2010 nicht ändern. Für diesen Zeitraum wird von einem Sterbeüberschuß der Deutschen in Höhe von rd. 147.000 ausgegangen, der allein durch den Geburtenüberschuß der Ausländer in Höhe von 49.000 gemildert werden kann. Der natürliche Bevölkerungssaldo wird sich bis zum Jahr 2010 somit auf - 98.000 belaufen. Die Stadt kann ihre Verluste aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung nur durch Zuwanderungen ausgleichen. Der geschätzte Wanderungssaldo bis zum Jahr 2010 geht in der Summe bei den Ausländern von + 99.000 aus, der durch den negativen Wanderungssaldo der Deutschen in Höhe von - 43.000 auf einen Saldo für die Bevölkerung insgesamt von 56.000 reduziert wird.

Insgesamt ergibt sich aus den Wanderungsbewegungen und der natürlichen Bevölkerungsentwicklung **für das Jahr 2010 eine voraussichtliche Einwohnerzahl Hamburgs von 1,664 Mio.**, die um rd. 44.000 unter dem Bestand von 1995 liegt.

Bei den vorgenannten Werten handelt es sich um die mittlere Variante einer Bevölkerungsprognose (Prognose des Basisdatenausschusses vom Mai 1996), deren Ergebnisse für das Jahr 2010 eine Bandbreite von 1,619 Mio. Einwohnern (untere Variante) und 1,709 Mio. Einwohnern (obere Variante) aufweisen. Den Ergebnissen der mittleren Variante wird aus heutiger Sicht die höchste Entwicklungswahrscheinlichkeit zugesprochen.

Die Bevölkerungsvorausschätzung für die Stadt ist eingebettet in eine Prognose für die Metropolregion Hamburg, nach der im Jahr 2010 rd. 3,423 Mio. Menschen in der gesamten Region leben werden. Das sind etwa 110.000 mehr als 1995. Da die Entwicklung der Einwohnerzahlen in Hamburg rückläufig sein wird, entfällt der zukünftige Zuwachs auf das Umland der Stadt.

Der Anteil der ausländischen Einwohner in Hamburg wird auch zukünftig aufgrund der aufgezeigten Zuwanderungen und natürlichen Bevölkerungsentwicklung weiter zunehmen. Er wird für das Jahr 2010 auf rd. 20 % geschätzt (rd. 337.000 Ausländer).*

Die Zunahme der Ausländerzahlen wird zusätzliche Maßnahmen für die Integration der neuen Bewohner erforderlich machen.

1.3.2 Wirtschaft

Die Umstrukturierungen der Wirtschaft in Hamburg in den vergangenen Jahrzehnten spiegeln sich in den folgenden Übersichten zur Verteilung des Bruttoinlandsproduktes und der Beschäftigten nach Wirtschaftsbereichen.

Jahr	Land- und Forstwirtschaft	Produzierendes Gewerbe	Handel und Verkehr	Dienstleistungen/ Staat	Insgesamt
1960	1	44	31	24	100
1970	1	38	28	33	100
1995	0	21	22	57	100

Jahr	Land- und Forstwirtschaft	Produzierendes Gewerbe	Handel und Verkehr	Dienstleistungen/ Staat	Insgesamt
1961	1	40	33	26	100
1970	1	35	33	31	100
1987	1	21	28	50	100

Quellen: Arbeitsstättenzählungen von 1961, 1970 und 1987

Die Übersichten verdeutlichen, in welchem starkem Umfang – insbesondere seit 1970 – die Bedeutung des „Dienstleistungsbereichs“ an der Bruttowertschöpfung und an der Entwicklung der Beschäftigtenzahlen zugenommen hat zu Lasten des Produzierenden Bereichs.

Ob und in welchem Umfang dieser Trend sich in den kommenden Jahren fortsetzen wird, ist heute nicht prognostizierbar.

Aufgrund der großen Bedeutung des Produzierenden Bereichs für die Wirtschaftskraft der Stadt insgesamt und als Basis für weitere Entwicklung des Dienstleistungsbereichs wird jedoch angestrebt, seine Position zu festi-

* Der Wert ist abhängig von der Entwicklung der Einbürgerungszahlen. Aussiedler werden in der Statistik als Deutsche gezählt.

gen und hierfür auch im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung die notwendigen flächenmäßigen Voraussetzungen zu schaffen.

1.4 Städtebauliches Grundkonzept des Flächennutzungsplans

1.4.1 Grundsätze zur Entwicklung der Stadtstruktur

1. Hamburg muß sich an der Schwelle zum 21. Jahrhundert neuen Herausforderungen stellen und seine Position im nationalen und internationalen Wettbewerb unter verschärften Rahmenbedingungen behaupten und ausbauen.

Hierfür sind die notwendigen stadtstrukturellen Voraussetzungen zu schaffen. Bei der Bewältigung der zukünftigen Aufgaben sollen die **Identität der Stadt** bewahrt und neue Entwicklungen mit den historisch gewachsenen räumlichen Ordnungen und Strukturen zum Nutzen Hamburgs verbunden werden.

2. Hamburg ist Kern einer bedeutenden Metropolregion. Ein stadtverträgliches Wachstum der Stadt setzt voraus, daß sich die Entwicklung in der gesamten Region ausgewogen vollzieht. Hierfür bedarf es einer **engen Kooperation mit den Nachbarländern** sowie einer abgestimmten Konzentration der Kräfte auf die zukünftigen Schwerpunkte der Regional- und Strukturpolitik. Nur so sind die Chancen der unmittelbaren Nähe der landschaftlich geprägten Kulturräume Schleswig-Holsteins und Niedersachsens und der Metropole Hamburg zum gegenseitigen Vorteil zu nutzen.

3. Grundlegende Leitvorstellung für die räumliche Entwicklung der Stadt und ihres Umlandes ist die **Achsenkonzeption** mit dem System der zentralen Standorte, den Hauptverkehrsnetzen und dem System der Dichteverteilung. Die Achsenkonzeption hat sich für die Entwicklung der Stadt im Prinzip bewährt und liegt deshalb als bedeutendes städtebauliches Ordnungselement dem Flächennutzungsplan weiterhin zugrunde. Basiselemente sind achsiale Strukturen für die Siedlungsentwicklung sowie das Freiraumverbundsystem. Äußere Achschwerpunkte sollen gestärkt werden und Entwicklungsimpulse in den weiteren Raum lenken.

Die zukünftige Siedlungsentwicklung in der Metropolregion bedarf – insbesondere vor dem Hintergrund knapper werdender Flächenreserven in Ham-

burg – einer besseren Steuerung u.a. durch eine in der Gesamtregion abgestimmte Flächenvorsorge und -sicherung für Wohnen und Gewerbe, Freizeit und Naherholung, für Naturschutz und Landschaftspflege sowie für die notwendige Infrastruktur einschließlich Wasserversorgung und Abfallwirtschaft.

4. Die historisch gewachsene sowie plangemäß ausgebaut **polyzentrale Struktur der Stadt** für die Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Gütern und Dienstleistungen erfüllt die ihr zugewiesenen Funktionen.

Das System der zentralen Standorte soll deshalb erhalten und ausgebaut werden.

Zentren bilden für die Wohnbevölkerung wichtige Orientierungs- und Identifikationsmerkmale, die besonderer Pflege bedürfen.

Von den zentrenbildenden Funktionen kommt neben den privaten Dienstleistungen, den öffentlichen Einrichtungen und kulturellen Angeboten dem Einzelhandel besondere Bedeutung zu. Ihm sind die erforderlichen Entfaltungsmöglichkeiten einzuräumen.

5. Die Flächenressourcen Hamburgs sind eng begrenzt. Bei zunehmenden Nutzungsansprüchen an die Stadfläche sind vernünftige Möglichkeiten **der inneren Entwicklung** vorrangig vor der Stadterweiterung zu prüfen. Durch eine bessere Ausnutzung untergenutzter Flächen und eine stadt- und umweltverträgliche Verdichtung von Wohn- und Gewerbegebieten sind die Ziele des sparsamen Umgangs mit dem Grund und Boden zu erfüllen.

6. Die **Stellung Hamburgs als Dienstleistungszentrum und als Standort moderner Produktionen** ist weiter auszubauen. Der Dienstleistungsbereich wird weiterhin der bedeutendste Wachstumsträger der Beschäftigungsentwicklung in Hamburg sein und die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt prägen. Hierfür sind ausreichende Entfaltungsmöglichkeiten bezogen auf Standorte und Flächenangebote einzuräumen. Ein leistungsfähiger Produzierender Sektor ist auch weiterhin Basis einer stabilen Wirtschaftsstruktur und für die positive Weiterentwicklung des Dienstleistungssektors unerlässlich. Zur Stützung der Umstrukturierungsprozesse in vielen Branchen des verarbeitenden Gewerbes sowie zur Neuansiedlung von Betrieben ist die Bereitstellung ausreichender Flächen, die den standörtlichen Nachfragestrukturen entsprechen, eine wichtige Voraussetzung.

Das planerische Grundkonzept des Flächennutzungsplans geht für Arbeitsstättengebiete davon aus, daß

Mischungen von Wohnen, Gewerbe, Handwerk und Dienstleistungen erhalten bleiben und in geeigneten Stadtbereichen auch neu entstehen sollen – wo dies ohne wechselseitige Beeinträchtigungen möglich ist.

7. Eine starke Wirtschafts- und Finanzkraft Hamburgs ist die wichtigste Voraussetzung für die **Bewältigung der gegenwärtigen Arbeitslosigkeit**. Dem Erhalt bestehender und der Schaffung neuer Arbeitsplätze kommt deshalb ein herausragender Stellenwert zu. Hierfür müssen Arbeitsstättenflächen in ausreichendem Umfang bezogen auf Größe, Lagequalitäten und zeitliche Verfügbarkeit bereitgestellt werden. Die im Regionalen Entwicklungskonzept gesteckten Ziele für die länderübergreifende Behandlung der drängenden wirtschaftlichen Probleme sind konsequent umzusetzen.
8. Die **Wohnfunktion in Hamburg** ist weiterhin umfassend auszubauen und zu fördern. Hierfür ist erst-rangig Wohnraum zur Deckung des Nachholbedarfs zu schaffen. Dies erfordert den Nachweis ausreichender Wohnbauflächen.

Potentiale für zusätzlichen Wohnungsbau sollen zur Flächenschonung und zur optimalen Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur in besonderem Maße im Rahmen der inneren Entwicklung erschlossen werden. Darüber hinaus müssen neue Wohngebiete ausgewiesen und planerisch aufbereitet werden, die in überschaubaren Einheiten die bestehenden Siedlungsflächen ergänzen. Die wesentlichen Potentiale hierfür liegen im Süden der Stadt.

9. Hamburgs **Charakter als grüne Metropole** am Wasser soll erhalten bleiben. Die umfassenden Frei- und Wasserflächen der Stadt, die Hamburg ein unverwechselbares Stadt- und Landschaftsbild verleihen, sollen gesichert und in Teilbereichen in ihrer Qualität verbessert werden. Dies gilt insbesondere für die innerstädtischen Grünflächen und für die Freiflächen in der Umgebung von Großsiedlungen. Leitbild für den Erhalt als grüne Metropole ist das im Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm verankerte Freiraumverbundsystem mit seinen Komponenten an Grün- und Parkanlagen, landwirtschaftlich genutzten Flächen, den Waldflächen und den naturnahen Landschaften. Die Versorgung der Bevölkerung mit Flächen für Freizeit und Erholung ist wesentlicher Bestandteil der Lebensqualität Hamburgs. Der für die Entwicklung der Stadt notwendige Verbrauch von Freiflächen darf die grundlegenden Funktionen der Erholung und des Naturhaushaltes nicht gefährden.

10. Die bestehende generell gut ausgebaute **soziale Infrastruktur** der Stadt ist in Teilbereichen zu ergänzen und entsprechend den zukünftigen Anforderungen leistungsfähig zu erhalten. Die Attraktivität einer Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort wird von einem ausgewogenen bedarfsgerechten Angebot an sozialen Einrichtungen entscheidend mitbestimmt. Dies wird im Wettbewerb der großen Wirtschaftsregionen ein Standortfaktor mit zunehmender Bedeutung sein. Der Flächennutzungsplan kann aufgrund seiner Darstellungssystematik die Standortsicherung für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur nur teilweise vorbereiten. Entsprechende Standortpläne werden deshalb von den Fachbehörden gesondert erstellt.

11. Die sich wandelnden **Verkehrsbedürfnisse** in der Metropolregion Hamburg bedürfen stadt- und umweltverträglicher Lösungen. Konzeptionen und Maßnahmen der Stadtplanung sollen die Inanspruchnahme und Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel fördern, Maßnahmen der Verkehrspolitik müssen in ihrem räumlichen Einsatz den unterschiedlichen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen Rechnung tragen, um eine stärkere Inanspruchnahme der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erreichen.

Die angestrebte Verminderung des Straßenverkehrs ist u. a. durch eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine stärkere Verknüpfung von Schiene und Straße zu erreichen. Der weitere Ausbau des Straßennetzes soll vorrangig der Ergänzung der Netzstruktur und dem Wirtschaftsverkehr dienen.

Der Flughafen Hamburg ist ein zentraler Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region und soll als leistungsfähiger und gleichzeitig umweltfreundlicher Metropolflughafen fortentwickelt werden. Dafür ist er städtebaulich besser in sein Umfeld zu integrieren.

1.4.2 Die Ordnungselemente für die räumliche Entwicklung der Stadt

Die wesentlichen städtebaulichen Leitvorstellungen für Hamburg und das Umland sind in ihren Grundzügen bereits seit den fünfziger Jahren zusammen mit den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen erarbeitet und in Empfehlungen bzw. Entschliefungen der Gemeinsamen Landesplanung als Ordnungselemente für die Entwicklung der Region verbindlich vereinbart worden (s.a. Punkt 2.1.2). Die Leitvorstellungen sind

im Entwicklungsmodell für Hamburg und Umland von 1969 enthalten und liegen dem Flächennutzungsplan von 1973 zugrunde. Es handelt sich dabei um die **Achsenkonzeption, das System der zentralen Standorte, die Verkehrsnetze** sowie das **System der Dichteverteilung**.

Die Achsenkonzeption

Nach der Achsenkonzeption soll der Hamburger Raum durch acht Regionalachsen, zwei städtische Hauptachsen und vier städtische Nebenachsen gegliedert werden. Damit wird das Ziel verfolgt, die Bebauung entlang der Achsen zu verdichten und offene Landschaftsräume bis an die Kernstadt heranreichen zu lassen. Die Achsenräume sollen zur Stärkung der Verkehrsgunst mit Hauptverkehrsstraßen ausgerüstet und zentral mit Schnell- bzw. Regionalbahnen erschlossen werden. Die dadurch bewirkte Standortgunst eröffnet weitgehende Möglichkeiten der Verdichtung von Bebauung. Das „**Dichtemodell**“, das im übertragenen Sinne auch auf den Achsen im niedersächsischen und schleswig-holsteinischen Umland angewandt wird, dient als Vorgabe für die Dichteverteilung von Wohnungen und Arbeitsstätten im Einzugsgebiet von Schnellbahnhaltestellen unter verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten und zur Pla-

nungs- und Arbeitsstätten und Schnellbahnbau (s.a. Punkt „Dichtekonzeption“, S. 12). Durch die angestrebte Zuordnung von Wohnquartieren und Arbeitsstätten auf den Achsen sollen verkehrsmindernde Wirkungen erzielt und großräumigen Funktionsteilungen von Wohnen und Arbeiten entgegengewirkt werden. Um eine bandförmige Entwicklung auf den Achsen im Umland zu vermeiden, werden die Siedlungsgebiete durch Grünzäsuren unterbrochen.

Ein wesentliches Ziel der Achsenkonzeption ist es, den starken Siedlungsdruck in der Randzone um Hamburg auf die Achsen in Richtung der **äußeren Achsen-schwerpunkte** zu lenken. Auf den Achsen selbst sollen Förderanreize die Entwicklung in den äußeren Achsen-schwerpunkten begünstigen. Die **Achsenzwischenräume** sind weitgehend von neuer Bebauung freizuhalten, um die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes insgesamt zu erhalten und zu verbessern. Achsenzwischenräume in Hamburg, die Landschaftsachsen, dienen dem Erhalt und der Sicherung der ökologischen Wirkungszusammenhänge der Landschaften Hamburgs mit denjenigen des Umlandes sowie der Funktionssicherung von Land- und Forstwirtschaft, des Stadtklimas, des Landschaftsbildes und der siedlungsnahen Erholung (s.a. Punkt 7.5 „Freiraumverbundsystem“).

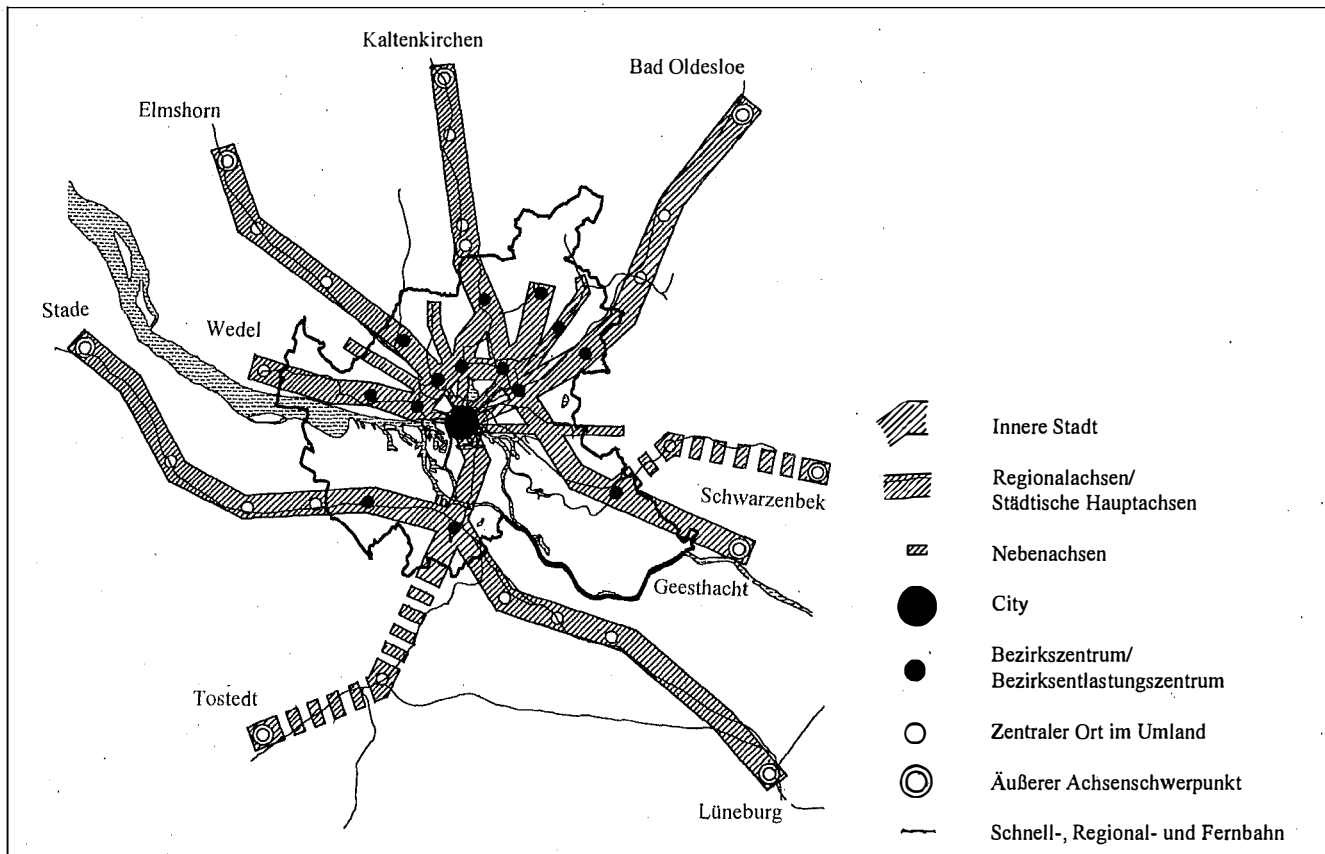


Abb. 1: Darstellung der Achsenkonzeption entsprechend dem Entwicklungsmodell für Hamburg und Umland, 1969

Die Achsenkonzeption unterscheidet folgende Typen von Achsen:

1. Regionalsachsen

- Hamburg-Eidelstedt - Halstenbek - Uetersen/ Tornesch - Elmshorn,
- Hamburg-Langenhorn - Norderstedt/Garstedt - Norderstedt/Mitte - Quickborn - Henstedt/ Ulzburg - Kaltenkirchen,
- Hamburg-Wandsbek - Ahrensburg/Großhansdorf - Bargteheide - Bad Oldesloe,
- Hamburg-Bergedorf - Reinbek - Schwarzenbek,
- Hamburg-Bergedorf - Wentorf - Geesthacht,
- Hamburg-Harburg - Neu Wulmstorf - Buxtehude - Horneburg - Stade - (- Cuxhaven),
- Hamburg-Harburg - Buchholz - Tostedt (-Rotenburg),
- Hamburg-Harburg - Winsen - Lüneburg (-Bad Bevensen - Uelzen),

2. Hauptachsen

- Hamburg-Altona - Elbvororte - Rissen/Wedel,
- Hamburg-Barmbek - Bramfeld - Poppenbüttel.

Die Regional- und Hauptachsen lassen sich innerhalb Hamburgs bis in die City hinein über Geschäftsbereiche besonders starker Aktivität verfolgen und weisen jeweils ein gewachsenes Bezirkszentrum mit überörtlicher Ausstrahlungskraft auf – alle auf Hamburg zuführenden Fernbahnlinien liegen innerhalb von Regionalachsen. Zur Nahverkehrsbedienung dieser Achsen dienen S-Bahnen und elektrifizierte Regionalbahnen. Die städtischen Hauptachsen werden von S-Bahnen erschlossen. Alle Regional- und Hauptachsen sind mit Hauptverkehrsstraßen, einige Regionalachsen mit Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen, ausgestattet.

- Nebenachsen

1. Altona - Bahrenfeld - Lurup - Schenefeld
2. Eimsbüttel - Lokstedt - Niendorf
3. Wandsbek - Farmsen/Berne - Walddörfer
4. Billstedt - Oststeinbek - Glinde.

Nebenachsen zweigen als Nebenäste von einer Regional- oder Hauptachse ab. Sie stehen in ihrer Bedeutung bezogen auf Einwohner, Beschäftigte, Arbeitsstätten und Gemeinbedarfseinrichtungen hinter den Regional- und Hauptachsen zurück. Zur Erschließung sind städtische Schnellbahnen und Hauptverkehrsstraßen vorhanden bzw. planerisch vorgesehen (s.a. Abb. 1).

Das System der zentralen Standorte

Ein bestimmendes Ordnungselement des Flächennutzungsplans ist das System der zentralen Standorte, das im System der zentralen Orte im Umland von Hamburg seine Entsprechung findet. Es bildet zusammen mit dem Ordnungselement „Straßen und Schnellbahnen“ die Grundlage der Achsenkonzeption.

Dieses System ist ein regionales Teilelement des über-regionalen bundesweiten Systems der zentralen Orte. Nach diesem System sind Hamburg und Harburg Oberzentren neben Lübeck, Lüneburg und Neumünster als weiteren Oberzentren der Metropolregion.

Da nur ein polyzentrisches System die vielfältigen Aufgaben des ausgedehnten großstädtischen Raumes erfüllen kann, wird Hamburg in ein System von zentralen Standorten untergliedert. Unter zentralen Standorten werden Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft verstanden. Zentrale Standorte sind infolge ihrer hohen Konzentration wesentlicher Einzelfunktionen auf den Gebieten des Handels, der Verwaltung, der Unterhaltung, der Bildung und des Verkehrs die Brennpunkte der städtischen Lebensfunktionen. Die großen, übergeordneten zentralen Standorte, die sich an leistungsfähigen Verkehrslinien herausgebildet haben, bilden zusammen mit diesen als strukturbestimmende Elemente das Grundgerüst der Achsenkonzeption.

Die Verteilung der unterschiedlichen Aufgaben der zentralen Standorte geht von der Annahme aus, daß in einem Ballungsraum die optimale Versorgung der Bevölkerung und auch die Unterbringung von wirtschaftsorientierten Dienstleistungen nur dezentralisiert erfolgen kann. Dabei ergibt sich eine Hierarchie der Zentren hinsichtlich ihrer Bedeutung:

Zentralität	Bezeichnung	Einwohner im Einzugsbereich
A	City	über 3 Mio. Einwohner
B 1	Bezirkszentrum	etwa 200.000 Einwohner
B 2	Bezirksentlastungszentrum	über 100.000 Einwohner
C	Stadtteilzentrum	etwa bis 50.000 Einwohner
D	Lokales Zentrum	etwa bis 20.000 Einwohner

Die im Entwicklungsmodell von 1969 sowie im Flächennutzungsplan von 1973 enthaltenen speziellen Funktionszuweisungen für die Zentren wie „Dienstleistungen für die Wohnbevölkerung“, „Wirtschaftsverwaltungen“ und „bevölkerungsorientierte staatliche Verwaltungszentren“ werden im Rahmen der Überar-

beitung des Flächennutzungsplans aufgegeben. Es wird zukünftig angestrebt, daß sich an allen zentralen Standorten eine vielseitige Mischung unterschiedlicher Nutzungen entwickelt, die bevölkerungs- und wirtschaftsorientierten Charakter haben. Hierdurch soll auch das Arbeitsplatzangebot insbesondere in den Zentren der äußeren Stadt erhöht werden, die häufig von ausgedehnten Wohnbereichen umgeben sind. Einer Verdrängung von bevölkerungsorientierten kleinen Dienstleistungsbetrieben durch großflächige Wirtschaftsverwaltungen in den zentralen Standorten soll jedoch weiterhin entgegengewirkt werden. Derartige Einrichtungen sollen zukünftig an allen verkehrsmäßig günstigen Standorten in der Stadt (z.B. Schnellbahn-Haltestellen) in guter Zuordnung zu Wohnsiedlungen und Infrastruktureinrichtungen entstehen. Hierzu gehören auch zentrale Standorte, soweit die Ansiedlung von Wirtschaftsverwaltungen bezogen auf Art und Maß des bestehenden Nutzungsgefüges verträglich vorgenommen wird. Die im Flächennutzungsplan von 1973 vorgesehene Planung von sog. City-Entlastungszentren (A2-Zentren), die konzentriert Wirtschaftsverwaltungen aufnehmen sollten, wird aufgegeben. Zum System der zentralen Standorte siehe auch Kapitel „6. Zentrale Standorte/Einzelhandel“.

Dichtekonzeption

Die Verteilung der baulichen Dichten orientiert sich am Dichtemodell, das im Zusammenhang mit dem Entwicklungsmodell Hamburg und Umland 1969 erarbeitet wurde. Es ist 1982 fortgeschrieben worden (Dichtemodell 1980).

Mit dem Dichtemodell wird im Sinne der Achsenkonzeption und des Systems der Zentralen Standorte eine möglichst gute Auslastung aller Infrastruktureinrichtungen, zu denen vor allem die Schnellbahnen gehören, angestrebt. Im Hinblick auf einen wirtschaftlichen Schnellbahnbetrieb und zur Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollen im Einzugsbereich von Schnellbahn-Haltestellen möglichst hohe Einwohner-, Beschäftigten- und Besucherzahlen erzielt werden. Dabei ist darauf zu achten, daß eine Vielfalt unterschiedlicher Nutzungen mit möglichst hohem Verkehrsaufkommen für die Schnellbahnen erhalten oder geschaffen wird. Berücksichtigt werden müssen jedoch erhaltenswerte städtebauliche Strukturen und Freiflächen von großer Bedeutung für die Stadtstruktur sowie für den Naturschutz und die Landschaftspflege.

Der Fußgängereinzugsbereich einer Schnellbahn-Haltestelle ist definiert durch einen Radius von 600 m um

den Mittelpunkt der Haltestelle. Er entspricht einer maximalen Fußwegezeit von etwa 10 Minuten.

Durch die im Dichtemodell enthaltenen grundsätzlichen Aussagen über Art und Maß der anzustrebenden Nutzungen im Einzugsbereich von Schnellbahn-Haltestellen werden die im Flächennutzungsplan dargestellten Zielvorstellungen für die Nutzungen im Stadtgebiet präzisiert. So sieht das Dichtemodell Baugebiete vor, die in der Regel ein hohes Verkehrsaufkommen für die Schnellbahnen bewirken. Innerhalb dieser Baugebiete soll darüber hinaus den Vorhaben Vorrang eingeräumt werden, die eine besonders starke Nachfrage nach dem öffentlichen Personennahverkehr erwarten lassen. Den Nutzungsarten ordnet das Dichtemodell verschiedene Bandbreiten für das Maß der Nutzung zu (s. Abb. 2), wobei für die Festsetzung im konkreten Einzelfall städtebauliche Einflußgrößen wie Wohnwertkriterien, erhaltenswerte oder änderungsbedürftige Siedlungs- oder Sozialstrukturen, die bestehende Infrastrukturausstattung und Erfordernisse des Umweltschutzes (sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege) zu beachten sind.

Dichtetypen - Art und Maß der baulichen Nutzung			
Art der baulichen Nutzung	Maß der baulichen Nutzung		
	Anzustrebende Bandbreiten für Geschosßflächenzahl (GFZ)*		
Baugebiete im Sinne der §§ 3, 4, 4a und 6 bis 9 der BauNVO	Dichtetyp 1	Dichtetyp 2	Dichtetyp 3
Wohngebiete			
- allgemeine (WA)	1,0-1,2	0,7-0,9	0,4-0,6
- reine (WR)			
- besondere (WB)			
Mischgebiete (MI)	1,0-1,2	0,7-0,9	0,4-0,6
Kerngebiete (MK)	1,5-2,4	1,0-1,5	0,6-0,8
Gewerbegebiete (GE)	0,8-2,4	0,6-2,0	0,6-1,5
Industriegebiete (GI)	6,0-9,0	3,0-6,0	1,5-3,0
Sondergebiete im Sinne der §§ 10, 11 der BauNVO und sonstige Nutzungen	Ergibt sich aus der angestrebten Nutzung		
*) bzw. Baumassenzahl (BMZ) bei „Industriegebiete“ (GI) Für Ausnahme- und Sonderregelungen findet § 17 Abs. 2 bis 10 BauNVO sinngemäß Anwendung			

Abb. 2: Dichtemodell 1980

Die verschiedenen Nutzungsarten kommen in den Einzugsbereichen der Schnellbahn-Haltestellen in unterschiedlichen Dichten vor. Sie werden eingeteilt in Einzugsbereiche mit Nutzungsarten

- hoher Dichte (Dichtetyp 1)
- mittlerer Dichte (Dichtetyp 2) und
- niedriger Dichte (Dichtetyp 3).

Die im Bereich der dicht bebauten inneren Stadt liegenden Einzugsbereiche weisen die höchsten Geschosßflächenzahlen auf (Dichtetyp 1), während die Werte in der äußeren Stadt - entsprechend dem vorhandenen Nutzungsbestand - niedriger liegen (Dichtetyp 2 und 3, siehe Abbildung 3). Für Siedlungsbereiche außerhalb

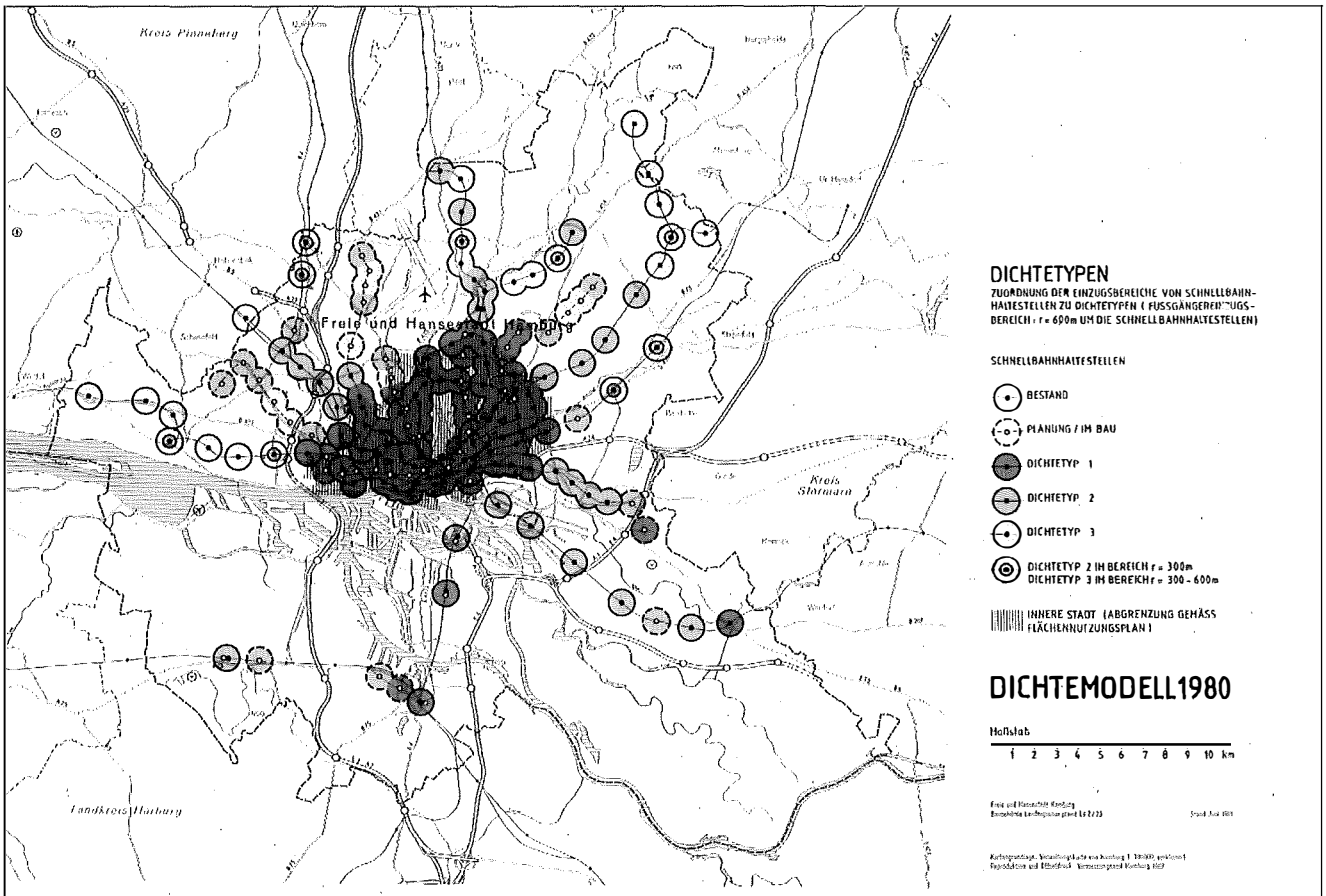


Abb. 3: Dichtemodell 1980

des 600 m-Radius der Schnellbahnhaltestellen sind je nach Buserschließung unterschiedliche Bebauungsdichten möglich. Außerhalb der durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossenen Gebiete ist eine verdichtete Bebauung zu vermeiden.

Wertung der Ordnungselemente für die räumliche Entwicklung der Stadt

Die Achsenkonzeption wurde Ende der sechziger Jahre als grundlegende Leitvorstellung den Planungen Hamburgs formal zugrundegelegt (Entwicklungsmodell Hamburg und Umland 1969, Flächennutzungsplan 1973). Die Entwicklungen in der Region vollzogen sich jedoch de facto bereits seit den fünfziger Jahren entsprechend diesen Vorstellungen. Die Achsenkonzeption wurde in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder auf ihre Tragfähigkeit als raumordnerische Zielvorstellung für Hamburg und Umland überprüft, zuletzt im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes 1994. Die Untersuchungen kamen stets zu dem Ergebnis, daß sich diese Konzeption als Grundlage für die Entwicklung von Stadt und Region bewährt habe und weiterhin zu verfolgen sei. Mehrere Erhebungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten belegen, daß es gelungen war, die Zunahme der Einwohnerzahlen weitgehend auf die Achsenräume zu konzentrieren. Dadurch wurde

der Flächenverbrauch für Siedlungszwecke in den Achsenzwischenräumen gering gehalten, so daß diese ihre Funktion als landwirtschaftliche Produktionsstandorte, Räume für die Erholung und ökologische Ausgleichsräume bewahren konnten. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entsprechend der Achsenkonzeption bewirkte, daß Wohnquartiere, Arbeitsstättergebiete und Versorgungszentren auf den Achsen gut miteinander verbunden und schnell erreichbar sind. Die Stellung des öffentlichen Personennahverkehrs wurde gestärkt. Zentrale Standorte in Hamburg und zentrale Orte im Umland sind entsprechend den ihnen zugewiesenen Versorgungsaufgaben weitgehend ausgebaut und können – zusammen mit den Angeboten der Nahversorgung – die Einwohner der Metropolregion mit Gütern und Dienstleistungen effektiv versorgen. Auf der Grundlage dieser Konzeption wurde das Entstehen von großflächigen Einkaufszentren außerhalb der Achsenräume „auf der grünen Wiese“ weitgehend verhindert. Die mit diesen Einrichtungen verbundenen negativen Auswirkungen bezogen auf den Flächenverbrauch, das Verkehrsaufkommen sowie auf den Einzelhandel in bestehenden Zentren konnten vermieden werden.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der Achsenkonzeption in den vergangenen Jahrzehnten soll sie auch zukünftig grundlegendes Ordnungselement für

die weitere Entwicklung der Stadt sein. Die Darstellung von Bau- und Freiflächen sowie der verkehrlichen und sonstigen Infrastruktur im Flächennutzungsplan baut deshalb weiterhin auf den Leitvorstellungen der Achsenkonzeption auf.

1.4.3 Innere Entwicklung und Mischnutzung

Innere Entwicklung

Neben den Ordnungselementen für die räumliche Entwicklung Hamburgs gehört eine stetige Innenentwicklung zu den wichtigen planerischen Leitzielen der Stadt. Die Begrenztheit der Flächen im Stadtstaat und der angestrebte schonende Umgang mit den noch vorhandenen Flächenreserven unterstreichen die Bedeutung aller Maßnahmen im Rahmen der inneren Entwicklung. Ziel ist es, einen Teil der zukünftig benötigten Flächen für die Deckung der Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsstätten durch eine bessere Ausnutzung untergenutzter Flächen und durch eine stadt- und umweltverträgliche Verdichtung des Siedlungsbestandes bereitzustellen. Die Möglichkeiten des Flächenrecyclings sind hierbei mit zu berücksichtigen.

Die Mobilisierung von Flächenreserven im Bestand ist jedoch in der Regel schwierig und zeitlich nur unter langfristigen Aspekten zu sehen. Eigentumsverhältnisse und Eigentümerinteressen, planungsrechtliche Voraussetzungen sowie die kleinräumliche Stadtverträglichkeit der Maßnahmen stehen der Umsetzung von potentiell gegebenen Verdichtungsmöglichkeiten häufig entgegen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß es die „klassische Baulücke“, also das freie Grundstück zwischen bebauten Bereichen, das problemlos genutzt werden kann, heute nur noch selten gibt. Die noch bestehenden Verdichtungsmöglichkeiten setzen überwiegend den Abriss vorhandener Bausubstanz und die Verlagerung von Nutzungen voraus oder die Schaffung der notwendigen planungsrechtlichen und erschließungstechnischen Voraussetzungen für die Errichtung von Anbauten oder für ergänzende Neubauten. Diese müssen jedoch stadtökologisch verträglich und sozialräumlich vertretbar sein. Die Umsetzung ist von der Investitionsbereitschaft der Eigentümer und der Zustimmung Betroffener abhängig.

Noch problematischer stellt sich die angestrebte Verdichtung auf gewerblichen Bauflächen dar. Hier führen ökonomische, betriebsorganisatorische und technische Gründe häufig zu relativ geringen Ausnutzungsdichten. Auch wenn eine Verdichtungsfähigkeit im betrieblichen Bereich gegeben ist, stellt sich ein größerer Flächen-

verbrauch vielfach finanziell günstiger dar, als die zusätzlichen finanziellen Aufwendungen für eine verdichtete Bebauung. Hierbei könnten jedoch branchenweise unterschiedliche Möglichkeiten bestehen. Sie sind vorerst durch differenzierte Untersuchungen zu prüfen, bevor realistische Angaben zu Verdichtungspotentialen in Gewerbegebieten gemacht werden können.

Die von der Stadtentwicklungsbehörde durchgeführten Untersuchungen zur Ermittlung der Möglichkeiten für Verdichtungen im Bestand zeigen aus rein baulich/räumlicher Sicht noch Potentiale – überwiegend für den Wohnungsbau – auf. In welchem Umfang und wann diese Potentiale bei realistischer Betrachtungsweise verfügbar gemacht werden können, soll durch weitergehende Untersuchungen geprüft werden. Quantitative Angaben über die Reserven im Rahmen der inneren Entwicklung sind deshalb zur Zeit nicht möglich.

Mischnutzung

Im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan von 1973 wurde bereits das Ziel formuliert, eine Mischung von Wohnungen und Arbeitsstätten in geeigneten städtebaulichen Situationen anzustreben. Diese Zielsetzung war einerseits durch die Wünsche vieler arbeitsplatzintensiver Betriebe nach Standorten in der Nähe von Wohngebieten und andererseits auch durch Wünsche von Bürgern nach wohngebietsnahen Arbeitsplätzen begründet. Die sich hieraus ergebende Dezentralisierung von Arbeitsplätzen wurde als geeignet angesehen, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten. Nutzungsmischung soll dabei jedoch nicht zu Beeinträchtigungen einzelner Nutzungen führen.

Diese Zielsetzung gilt im Prinzip auch heute noch. Die aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans im Rahmen der Bebauungsplanung ableitbaren unterschiedlichen Baugebiete erlauben entsprechend den Möglichkeiten der Baunutzungsverordnung die Schaffung vielfältiger Nutzungsstrukturen. Dabei wird eine stärkere Kombination von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung in kleinräumigen Einheiten jedoch nur in ausgewählten Bereichen der Stadt sinnvoll sein. Die Anforderungen vieler Nutzungen an ihr Umfeld bezogen auf den Grad möglicher Störungen oder die eigene Störempfindlichkeit schränken Umfang und Intensität von Nutzungsmischung erheblich ein. Das gilt in besonderem Maße für Arbeitsstättengebiete und -quartiere, in denen Störungen unterschiedlichen Grades zulässig sind als auch für Wohngebiete, die den Wünschen der Bewohner bezogen auf Ruhe und Erholung Rechnung zu tragen haben. Welche Kombina-

tionen von Nutzungen an welchen Standorten anzustreben sind, muß deshalb immer in Abhängigkeit der Aufgabenzuweisungen für die jeweiligen Standorte sowie der örtlichen Randbedingungen geklärt werden. Bestrebungen zur kleinteiligen Nutzungsmischung dürfen den Fortbestand von produzierenden und emittierenden Gewerbebetrieben nicht gefährden.

Nutzungsmischung darf nicht private Investitionen durch unverhältnismäßig hohe Aufwendungen technischer und wirtschaftlicher Art zur Gewährleistung funktionsgerechter, sicherer und störungsarmer Nachbarschaft der verschiedenen Nutzungen erschweren oder behindern. Vermieden werden müssen grundsätzlich auch haushaltswirksame Leistungen der öffentlichen Hand zur Veränderung vorhandener oder zur Schaffung neuer Infrastruktur, insbesondere von aufwendigen Verkehrsanlagen und von Gemeinbedarfsanlagen und -einrichtungen z.B. Grün- und Freiflächen, Schulen oder Kindertagesheimen.

Bei der Wahl der aus dem Flächennutzungsplan abzuleitenden Baugebiete ist in Verfolgung des Ziels der Nutzungsmischung darauf zu achten, daß Verdrängungsprozesse weder eingeleitet noch gefördert werden. Grundstücksbezogene Investitionen werden stets – bezogen auf die Art der Nutzung – von wirtschaftlichen Verwertungsinteressen bestimmt. In Baugebieten mit einem planungsrechtlich breiten Spektrum unterschiedlicher Nutzungsarten, werden sich deshalb die ertragsstärkeren Nutzungen zu Lasten der ertragsschwächeren durchsetzen. Diese Möglichkeiten bestehen z.B. in besonderem Maße in Mischgebieten.

Das städtebauliche Ziel der Nutzungsmischung wird nur dann umsetzungsfähig sein, wenn hierfür auch auf der instrumentellen Ebene entsprechende Möglichkeiten vorhanden und einsetzbar sind. Anderenfalls werden die Verwertungsinteressen die Realisierung der Ziele weiterhin erheblich erschweren.

1.4.4 Flächennutzungsplanung in Stufen

Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans wird in einem mehrstufigen Verfahren durchgeführt.

In einer ersten Phase wurden Aktualisierungen und Änderungen seiner Darstellungen vorgenommen, um den Plan inhaltlich kompatibel mit anderen Planwerken zu machen. Die im Mai 1997 von der Bürgerschaft beschlossenen Änderungen des Flächennutzungsplans stellen das Ergebnis des ersten Aktualisierungsschrittes dar.

Eine sektorial vertiefende Differenzierung der Darstellung des Flächennutzungsplans durch erläuternde Deckblätter (thematische Entwicklungsplanung), z.B. zu den Wohnbau- und Arbeitsstättenflächen oder zu ausgewählten Infrastruktureinrichtungen soll ab 1997 erfolgen. Diese Arbeitsphase dient einer weitergehenden Erläuterung der pauschalen Darstellungen des Plans. Der Flächennutzungsplan enthält z.Z. noch Darstellungen für Nutzungen, die aus heutiger Sicht einer weiteren Klärung bedürfen. Die hiermit zusammenhängenden Probleme sind jedoch noch nicht lösbar und erfordern weitere Untersuchungen. Derartige Flächen sind im Landschaftsprogramm als „Flächen mit Klärungsbedarf“ gekennzeichnet (s.a. Punkt 2.1.3). Es wird angestrebt, diese Flächen Zug um Zug planerisch aufzubereiten. Die Ergebnisse werden gegebenenfalls zu weiteren Änderungen des Flächennutzungsplans oder des Landschaftsprogramms im Rahmen der hierfür erforderlichen Verfahren führen.

Die Aktualisierung des Flächennutzungsplans ist angesichts der gewählten unterschiedlichen Arbeitsschritte als Planungsprozeß zu verstehen. Als Konsequenz aus dem Vorgehen ergibt sich, daß nicht immer zu allen stadtentwicklungsplanerischen Fragen Aussagen getroffen werden können. Aufgrund des außerordentlich dynamischen Strukturwandels, der vielfache Folgen für die Hamburger Stadtentwicklung hat, ist eine solche Offenheit der Planung in einer Reihe von Gebieten durchaus vertretbar. Auch in Zukunft wird die Entwicklung der Stadt zu weiteren Flächennutzungsplan-Änderungen führen. Dies könnte z.B. bei grundsätzlichen Umdispositionen der Flächeninanspruchnahme erfolgen, weil entweder Ersatz für nicht realisierbare Konzepte in anderen Stadtteilen zu suchen ist oder neue Ansprüche bzw. andere Prioritäten zu berücksichtigen sind.

Im Flächennutzungsplan werden die Ziele für die städtebauliche Entwicklung Hamburgs in den nächsten 10 bis 15 Jahren dargestellt. Das Bild vom künftigen Hamburg, das der Flächennutzungsplan entwirft, entspricht den heutigen Vorstellungen. Es muß neuen Entwicklungen stets angeglichen werden.

1.5 Flächennutzungsplan und Umweltbelange

Von einer Großstadt wie Hamburg gehen zwangsläufig Beeinträchtigungen und Belastungen der Umwelt und des Naturhaushaltes aus. Aufgabe des Flächennutzungsplans ist es, im Rahmen seiner Darstellungsmöglichkeiten zur Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt und zum Schutz und zur Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen beizutragen.

1.5.1 Darstellung der Ausgangslage*

Klima

Großräumig betrachtet zählt der Hamburger Raum zum atlantischen Klimabereich. Das Elbniederungsgebiet im Hamburger Raum weist jedoch einige klimatische Besonderheiten auf.

- Der **Niederschlag** fällt in Nordwestdeutschland überwiegend bei westlichen bis südwestlichen Winden. Unter dem Einfluß der dichten städtischen Bebauung im Bereich der Alstermündung bildet sich ein Niederschlagszentrum aus, das sich leewärts der Windrichtung mit den Hauptniederschlägen nach Nordost ausweitet.
- Es gibt zwei **Hauptwindrichtungen**:
 - westliche bis südwestliche Winde (diese Winde bilden den größten Anteil) und
 - östliche bis südöstliche Winde.Die westlichen bis südwestlichen Winde haben in der Regel höhere Windgeschwindigkeiten und wirken sich dadurch günstig auf das Ausbreitungsverhalten von Luftschadstoffen aus.
- Der Einfluß der Stadt auf die **Lufttemperatur** wird deutlich in der eigenen Wärmeproduktion der Industrie- und Wohnbauten. Besonders in den Stadtzentren kommt es zur Ausbildung von Wärmeinseln. Sie wird durch die Luftverschmutzung, die eine nächtliche Abstrahlung verhindert, sowie durch eine geringere Verdunstung begünstigt.

Luft

Die Belastung der Hamburger Luft hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich verringert. Dies gilt insbesondere für Schwefeldioxid, aber auch für Staub und Stickoxide und Stoffe wie Benzol, leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe und auch Dioxine.

In der räumlichen Verteilung der Luftschadstoffe weisen im allgemeinen das Industrie- und Hafengebiet sowie der Innenstadtbereich höhere Belastungswerte auf als die Randgebiete der Stadt. Darüber hinaus sind durch die wachsende Bedeutung des Kraftfahrzeugverkehrs für die Luftbelastung auch Gebiete und Straßenbereiche mit hoher Verkehrsdichte durch höhere Belastungswerte gekennzeichnet.

* Die Aussagen zu den Umweltgütern Klima, Luft, Boden, Grund- und Oberflächenwasser basieren auf dem Umweltatlas (1994) und dem Erläuterungsbericht des Hamburger Landschaftsprogramms. Ergänzt werden sie u.a. um Informationen aus Umweltberichten und Veröffentlichungen des Landesplanungsamtes.

Für ganz Hamburg gilt, daß bei den gasförmigen Luftverunreinigungen keine Überschreitungen von Grenzwerten der TA Luft oder der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte) zu verzeichnen sind. Dies gilt mit geringen Einschränkungen auch für staubförmige Luftverunreinigungen, bei denen es nur noch im unmittelbaren Einflußbereich von Industrie- und Gewerbeanlagen im Bereich Veddel/Peute sowie von Umschlaganlagen im unbewohnten Hafengebiet zu vereinzelt Grenzwertüberschreitungen kommt.

Lärm

Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben ergeben, daß die Belästigung der Bevölkerung durch Lärm stetig zunimmt und der Lärm als negativer Umweltfaktor den ersten Rang einnimmt. Wesentliche Belästigungen stellen der **Straßenverkehr** und der **Luftverkehr** dar.

- **Straßen/Schiene**nlärm
In großstädtischen Ballungsräumen hat sich die Lärmbelastung auf einem relativ hohen Niveau eingependelt. Diese bestehende Lärmvorbelastung stellt die städtebauliche Planung vor große Schwierigkeiten, ein vertretbares Maß an zumutbarer Lärmbelastung für Wohnbaugebiete und andere vergleichbare schutzwürdige Nutzungen (Kindergärten, Schulen etc.) zu bestimmen. Im Vordergrund steht hierbei eine möglichst ungestörte Nachtruhe, die – nach Ansicht von Lärmwirkungsforschern – bei einem Innenraumpegel von 35 bis 40 dB(A) gewährleistet ist. Dies setzt voraus, daß die Außenbelastung einen Wert von 49 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet. Die bestehende Verkehrslärmbelastung u.a. entlang der Hamburger Hauptverkehrsstraßen überschreitet die vorgenannten Werte in der Regel erheblich.
- **Fluglärm**
Der Flughafen Hamburg weist aufgrund seiner innerstädtischen Lage und seines gekreuzten Start- und Landebahnsystems eine große Anzahl von Lärmbetroffenen auf. Auf der Grundlage des Fluglärmschutzgesetzes wurden 1976 die Fluglärmschutzzone 1 >75 dB(A) und die Fluglärmschutzzone 2 >67 dB(A) bis 75 dB(A) festgesetzt. Es folgte im Jahr 1985 durch Senatsbeschluß die Einführung einer Fluglärmschutzzone 3 von 62 bis 67 dB(A) sowie die Festlegung eines stark fluglärmbelasteten Bereiches. Die Konturen dieses Bereiches wurden mit Beschluß des Senats vom 1. Oktober 1996 durch neue Bereiche mit Siedlungsbeschränkungen ersetzt. Danach werden fluglärmbelastete Bereiche entsprechend der Linie des mittleren Spitzenschallpegels von 87 dB(A) eines Airbus A 310 (Bereich 1) und einer Linie des energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) in Verbin-

dung mit mittleren Spitzenschallpegeln von 76 dB(A) für den westlichen und 78 dB(A) für den östlichen Teil der Start- und Landebahn 1 (Bereich 2) festgelegt.* Für diese Bereiche hat der Senat einen „Orientierungsrahmen für planerische Anforderungen an Wohnbauflächen im Fluglärmbereich“ beschlossen. Dieser regelt für die Bereiche u.a. die Zulässigkeit neuer Wohn-, Kern-, Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen, die Sicherung von planungsrechtlich bestehenden Wohnbau-, Kern- und Mischgebieten sowie die Behandlung von Flächen mit noch nicht realisiertem Wohnbaurecht.

Die FluglärmSchutz zonen nach dem FluglärmSchutzgesetz umfassen eine Fläche von ca. 1.800 ha und die Fläche der fluglärmbelasteten Bereiche beträgt ca. 850 ha, d.h. zusammen ergeben sich stadtplanerische Restriktionen für eine Fläche von ca. 2.650 ha. Auf dieser Fläche leben ca. 42.000 Menschen; sie verteilen sich ungefähr zu zwei Dritteln auf die FluglärmSchutzzone und zu einem Drittel auf die fluglärmbelasteten Bereiche. Besonders betroffen durch Fluglärm sind die beiden Bezirke Hamburg-Nord (21.000 Betroffene) und Eimsbüttel (20.000 Betroffene). Dieser Grad an FluglärmBetroffenheit macht deutlich, daß der stadtwirtschaftlich bedeutsame Verkehrsflughafen städtebaulich besser in sein Umfeld zu integrieren und dieses fluglärmverträglich umzugestalten ist.

Boden

Im Ballungsraum Hamburg ist der Boden seit Jahrzehnten Überprägungen und Belastungen ausgesetzt. Es handelt sich dabei im wesentlichen um Bodenversiegelung durch Überbauung und Abdeckung, Altablagerungen und Altstandorte und großflächige Schadstoffeinträge aus Luft und Wasser. Ein großer Anteil Hamburgs ist oberflächlich verdichtet oder abgedeckt, d.h. versiegelt. Die höchsten **Versiegelungsgrade** finden sich in der Innenstadt, im Hafen und in Industriegebieten (Versiegelungsgrad 90 - 100 %). Ebenfalls hochgradig versiegelt sind Harburg und Bergedorf in ihren Zentren und Bereiche um die Hauptverkehrsachsen (Versiegelungsgrad 60 - 100 %). Naturgemäß stellen die Harburger Berge, Klövensteen, Duvenstedter Brook, das Alte Land und die Vier- und Marschlande die größten unversiegelten Flächen dar (Versiegelungsgrad 0 - 10 %).

* Die FluglärmSchutz zonen sowie die Grenzen der fluglärmbelasteten Bereiche sind im Beiblatt „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ dargestellt.

Die Belastung des Bodens mit **Schadstoffen** resultiert zum einen aus immissionsbedingten Anreicherungen über den Luftpfad und findet sich vor allem im Oberboden. Der Schadstoffeintrag wurde über großräumige und flächenbezogene Untersuchungen erfaßt. Zum anderen ergeben sich Bodenverunreinigungen aus punktuellen Eintrag durch Altablagerungen und Altstandorte. In dem Hamburger Altlasthinweiskataster werden derzeit 1.825 Altlastverdachtsflächen geführt (Stand 30.11.1996). Das Altlasthinweiskataster wird laufend aktualisiert.

Großflächig erhöhte Belastungen im Oberboden finden sich für Arsen und Schwermetalle in Veddel, Rothenburgsort und Billbrook. Daneben gibt es Belastungsschwerpunkte auf einigen Spülfeldern oder Altlasten. Beständige chlororganische Verbindungen wie DDT, HCH oder PCB sind in weiten Teilen des Hamburger Stadtgebietes nachweisbar. Die im Hamburger Altlasthinweiskataster geführten Verdachtsflächen (Altablagerungen und Altstandorte) treten über die Stadt verteilt auf. Ballungen von Verdachtsflächen finden sich in Industriegebieten wie Eidelstedt und dem gesamten Hafengebiet.

Grundwasser

Das Trinkwasser wird ausschließlich aus Grundwasser gewonnen. Die wasserwirtschaftlich bedeutsamen Grundwasserleiter werden nach ihrer Tiefenlage in oberflächennahe und tiefe Grundwasserleiter unterteilt. Die tiefen Grundwasserleiter werden durch den teilweise mehr als 100 m mächtigen tertiären Glimmertone oder durch andere schwer durchlässige Trennschichten in weiten Teilen Hamburgs gegen Oberflächeneinflüsse geschützt. Bei den oberflächennahen Grundwasservorkommen sind solche Trennschichten nicht überall gleichmäßig entwickelt. Zum Teil fehlen sie völlig, so daß diese Grundwasserleiter besonders empfindlich gegenüber anthropogenen Einflüssen sind.

Das für die Trinkwasserversorgung genutzte Grundwasser stammt zu 1/3 aus den oberflächennahen, nicht ausreichend natürlich geschützten Vorkommen. Deshalb kommt den Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers vor den Auswirkungen von Boden- und Grundwasserunreinigungen weiterhin eine hohe Priorität zu, wie z. B. Ausweisen von Wasserschutzgebieten, Überwachen der Grundwasserbeschaffenheit, Berücksichtigen der Grundwasserschutzbelange bei der Bauleit- und Landschaftsplanung sowie Sanierung von Altlasten (Boden- und Grundwasser).

Ein wichtiger Faktor für planerische Maßnahmen und zur Erkundung der erschließbaren Grundwassermengen

gen ist die sogenannte Grundwasserneubildung, d. h. der Anteil des Niederschlagswassers, der in den Boden versickert und nicht oberirdisch abfließt oder verdunstet. Die Grundwasserneubildungsrate ist in Bereichen dichter Bebauung und in der Marsch wegen der geringen Wasserdurchlässigkeit der Böden niedrig (25 mm/a). Die höchsten Raten sind auf der Geest in unbesiedelten Randbereichen Hamburgs festzustellen (> 225 mm/a) z. B. Harburger Berge, Klövensteen.

Eine wichtige Grundlage für die Maßnahmen des vorbeugenden Grundwasserschutzes stellt das Überwachen der Grundwasserbeschaffenheit und der Grundwasserstände vor allem in den Gewinnungsgebieten der öffentlichen Wasserversorgung aber auch in anderen grundwasserempfindlichen Gebieten dar (z. B. festgestellte Wasserschutzgebiete Boursberg und Süderelbmarsch/Harburger Berge). Somit können mögliche Veränderungen in der Grundwasserqualität, z. B. aufgrund von Verunreinigungen durch Altlasten, Einsatz von Pestiziden usw. frühzeitig erkannt und Schwerpunkte für eventuell notwendige Gegenmaßnahmen festgelegt werden.

Oberflächengewässer

Die **Wasserqualität** der größeren Gewässer (Elbe, Tarpenbek, Wandse, Bille, Moorwettern, Seevekanal und größere Kanäle in den Vier- und Marschlanden) ist überwiegend als „kritisch belastet“ einzustufen.* Die Alster ist in großen Teilen ihres Laufes „mäßig belastet“. Überlaufende Mischwassersiele verschlechtern neben vorhandenen Einleitungen von Niederschlagswasser die Wasserqualität in der Alster und führen in Teilbereichen zu der Einstufung „kritisch belastet“. Einige Hafengebiete, Teile der Wandse und Bille und der Neuenfelder Hafen sind als „stark verschmutzt“ zu bezeichnen.

Die Gewässergüte ist in den vergangenen Jahren gestiegen. Der Bau des Klärwerks Köhlbrandhöft/Dradenau mit einer Nitrifikationsstufe, Sanierungsmaßnahmen bei Betrieben und der Anschluß an das Sietnetz haben insgesamt zu einer deutlichen Verbesserung der Gewässergüte in Hamburg beigetragen.

Arten- und Biotopschutz

Der Arten- und Biotopschutz ist ein wesentlicher Teil der natürlichen Lebensgrundlagen. Zur quantitativen und qualitativen Erfassung sind für Hamburg eine

*Die Gewässergüte wird über ein Kriterium erfaßt, das Rückschlüsse auf die Belastung mit häuslichen und industriellen Abwässern zuläßt, den biologischen Sauerstoffverbrauch. Die Bewertung erfolgt nach den von der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser ausgearbeiteten Kriterien.

flächendeckende Biotopkartierung sowie Artenkartierungen vorgenommen worden. Diese sind zusammen mit der naturschutzfachlichen Bewertung sowie den kartenmäßigen Darstellungen und textlichen Erläuterungen des Artenschutzprogramms in alle planerischen Abwägungen einzubeziehen. Folgende Ziele des Artenschutzprogramms sind für die bauleitplanerische Abwägung von besonderer Bedeutung:

- Flächendeckender Anspruch des Arten- und Biotopschutzes
 - Erhaltung, Sicherung und Pflege von Lebensräumen und Arten
 - Erhaltung und Wiederherstellung von Verbindungs- und Vernetzungselementen (Biotopverbundsystem).
- Detaillierte planerische und naturschutzfachliche Aussagen sind im Artenschutzprogramm enthalten.

1.5.2 Leitlinien

1. Belastungen der Umwelt wirken über Ländergrenzen hinweg. Der Erhalt und die Förderung eines einheitlichen und gesunden Natur- und Landschaftsraums ist nur zu erreichen, wenn Maßnahmen und Konzepte mit dem Hamburger Umland gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden.
2. Das Freiraumverbundsystem ist zu sichern und weiterzuentwickeln, um notwendige Kaltluftentstehungs- und Regenerationsräume für das Stadtklima und die Lufthygiene, Bereiche für Freizeit- und Erholung und Lebensräume für Tiere und Pflanzen zu schaffen und zu erhalten sowie die Ressourcen Boden, Wasser und Luft zu schützen.
3. Der Flächennutzungsplan soll durch geeignete strukturelle Gliederung des Stadtgebiets, durch die Bedeutung der Bestandsentwicklung neben der Stadterweiterung sowie durch eine stadtverträgliche Dichtentwicklung dem Leitbild des sparsamen Umgangs mit der Fläche Rechnung tragen. Durch Flächenrecycling sind aus den unterschiedlichsten Gründen brachliegende Flächen stadt- und umweltverträglich zu aktivieren, um die Überbauung von Landwirtschafts-, Wald- und Grünflächen nach Möglichkeit zu vermeiden.
4. Räume, die sich durch besondere ökologische Qualitäten und Entwicklungspotentiale auszeichnen, sind zu sichern.
5. Das Konzept der Verkehrsplanung, den öffentlichen Personennahverkehr zu Lasten des motorisierten

Individualverkehrs zu fördern, ist durch Elemente der Ordnungspolitik zu ergänzen, um lärmtechnische- und lufthygienische Verbesserungen zu erreichen.

6. Der Schadstoffeintrag in den Boden und das Grundwasser ist zu minimieren. Dies kann durch Sanierung bestehender Bodenverunreinigungen erfolgen, wird aber auch durch verkehrs- und klimapolitische Maßnahmen, Maßnahmen der Luftreinhaltung sowie Maßnahmen zugunsten einer möglichst umweltverträglichen Landwirtschaft erreicht, die einen Neueintrag in Zukunft begrenzen und vermeiden helfen.
7. Die Oberflächenentsiegelung ist zu fördern, denn sie wirkt sich positiv auf die Grundwasserneubildung, das Stadtklima und die Vielfalt möglicher Lebensräume aus. Sie ist insbesondere in Bereichen mit hohem Versiegelungsgrad zu betreiben, z. B. durch die Schaffung von Grünanlagen. In Gebieten mit natürlichen hohen Grundwasserständen sind evtl. Auswirkungen von Entsiegelungsmaßnahmen auf Bauwerke zu berücksichtigen.
8. Bei Lärmschutzmaßnahmen ist planerischen Maßnahmen (Schutzabstände, Freiflächen, nicht schutzwürdige Nutzungen) vor lärmtechnischen Maßnahmen der Vorrang zu geben.
9. Nach Aufgabe der Planungen für einen Ergänzungsflyghafen in Kaltenkirchen und angesichts steigender Flugbewegungszahlen für den Flughafen Hamburg ist das städtebauliche Leitbild für das Umfeld des Flughafens zu modifizieren, um dem angestrebten Ziel eines leistungsfähigen und gleichzeitig umweltfreundlichen Metropolflyghafens gerecht zu werden.

1.5.3 Umweltverträglichkeit der Planung

Der Flächennutzungsplan hat als vorbereitender Bauleitplan und in seiner Funktion als Raumordnungsplan grundsätzlich einen Gesamtausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen, Belangen und Fachplanungen, die sich auf das Hamburger Stadtgebiet richten, anzustreben. Hierzu gehören auch die Belange des Umweltschutzes sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Das Bauleitplanverfahren enthält bereits planungsbezogene Elemente einer Umweltverträglichkeitsprüfung: Im Rahmen der Änderungen des Flächennutzungsplans sind in den einzelnen Verfahrensschritten Behörden, Träger öffentlicher Belange und die Bürger zu beteiligen; ferner müssen bei der Abwägung die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege mit berücksichtigt werden.

Das Baugesetzbuch schreibt vor, daß bei der Aufstellung bzw. Änderung des Flächennutzungsplans eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sind. Es sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere des Naturhaushaltes, des Wassers, der Luft und des Bodens sowie das Klima zu berücksichtigen. Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden (§ 1 Abs. 5 Baugesetzbuch). Zur Anwendung der Eingriffsregelung bei der Aufstellung oder Änderung des Flächennutzungsplans nach Maßgabe des § 8 a Bundesnaturschutzgesetz siehe auch Kapitel 1.5.3.4.

Bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurden die vorgenannten Forderungen in folgenden Punkten in besonders hervorzuhebender Weise beachtet:

- **Sparsamer Umgang mit der Fläche**
Die städtebauliche Konzeption, die Siedlungsentwicklung vorrangig auf durch schienengebundene Verkehrsmittel erschlossene Achsenräume zu konzentrieren, wirkt der Zersiedlung ländlich geprägter Achsenzwischenräume entgegen. Die Ausschöpfung aller Möglichkeiten der inneren Entwicklung soll Stadterweiterungen auf das unabweisbare Maß begrenzen.
- **Sicherung und Entwicklung großräumiger Grün- und Klimaschneisen**
Die für den Luftaustausch und das Klima besonders wichtigen Freiräume in der Marsch werden gesichert. Eine früher in diesen Räumen geplante bauliche Nutzung wird im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans zurückgenommen wie z.B. im Süderelberaum und in den Vier- und Marschlanden (Billwerder).
- **Sicherung der bestehenden Grünflächen und -verbindungen**
Hamburgs Charakter als grüne Metropole am Wasser soll erhalten werden. Hierzu trägt die Neudarstellung von Grünflächen und Grünverbindungen mit überörtlicher Bedeutung für den Naturhaushalt, für die Erholung und für die Vernetzung des Grünsystems im Flächennutzungsplan bei. Die Entwicklung grüner Ufer entlang bedeutender Gewässer nimmt hierbei einen besonderen Stellenwert ein.
- **Bewahrung der ökologischen Ausgleichsfunktionen großer Freiräume**
Die Hamburger Feldmarken erfüllen als Achsenzwischenräume wichtige ökologische Ausgleichsfunktionen für die Stadt. Teilbereiche der Feldmarken waren

bisher für die aktive Freizeitnutzung der Bevölkerung vorgesehen. Der Flächennutzungsplan stellte hierfür „Grünflächen“ dar. Bei der Überarbeitung wurden diese Darstellungen zu einem Teil in „Flächen für die Landwirtschaft“ und „Naturbestimmte Flächen“ geändert. Hierdurch sollen das bestehende ökologische Gleichgewicht in diesen Räumen gesichert und die landwirtschaftlichen Nutzungen erhalten werden.

• **Stadtverträgliche Organisation des Verkehrs**

Die dem Flächennutzungsplan zugrundeliegenden städtebaulichen Ordnungselemente der Achsenkonzeption, des Dichtemodells und der zentralen Standorte stützen die umweltverträgliche Organisation der bestehenden und zukünftig noch zunehmenden Verkehrsbedürfnisse in Hamburg und in der Region. Der vorrangig vorgesehene Ausbau und die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die Modernisierung und Erweiterung der schienengebundenen Verkehrsnetze werden in der Stadt und in der Region dazu beitragen, daß die Hauptlast des Personenverkehrs in den zentralen Bereichen der Stadt weiterhin mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt wird.

1.5.3.1 Luftverunreinigungen

Frischluftschneisen als unbebaute und von Barrieren freie Schneisen sind für die Belüftung stark verdichteter oder überbauter Innenstadtbereiche von großer Relevanz. Durch die Frischluftschneisen werden kühle, schadstoffarme und feuchtere Flurwinde (im Geesthangbereich auch Hangwinde) zur Aufbesserung der stadtklimatischen und lufthygienischen Situation herangeführt. Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans werden bisher geplante Verbauungen von Frischluftschneisen im Süderelberaum und in der Vier- und Marschlanden teilweise wieder rückgängig gemacht. Bisher dargestellte gewerbliche Bauflächen in Moorburg und in Billwerder werden in „Flächen für die Landwirtschaft“ geändert. Hierfür sind auch Gründe der Trinkwasserförderung, der Grundwasserfunktion und des Biotopschutzes ausschlaggebend.

Begrünte Freiflächen und Wasserflächen tragen zur Verbesserung des Bioklimas durch Erhöhung der Luftfeuchtigkeit oder Verringerung der Temperaturen bei. Der Flächennutzungsplan berücksichtigt die Funktion auch kleiner Freiflächen für das Mikroklima durch eine differenzierte Darstellung.

Der städtebauliche Beitrag zur Vermeidung von Luftverunreinigungen kann durch Festsetzungen im Bebau-

ungsplan nach § 9 Abs. 1 Nr. 23 Baugesetzbuch getroffen werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß räumliche Belastungsschwerpunkte gegeben sind. Aus grundsätzlichen energetischen Gesichtspunkten wird darüber hinaus das Ziel verfolgt, durch Festsetzungen in den Bebauungsplänen den umweltschonendsten Energieträger – in Abhängigkeit von den vorhandenen Energieleitungssystemen – zum Einsatz zu bringen. Von besonderer Bedeutung sind hierbei zentrale Energieerzeugungsanlagen, die im Vergleich zu Einzelheizungen zu einer höheren Entlastung der Umwelt beitragen. Als kritisch sind nach wie vor die hohen Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs zu bewerten. Neben der stärkeren Ausrichtung der Verkehrsplanung an der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs sind zukünftig vor allem von der Verbesserung der Kraftfahrzeugtechnik entlastende Effekte zu erwarten.

1.5.3.2 Lärmschutz

Straßen- und Schienenlärm

Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von einer Straße oder einem Schienenweg ausgehen, gehört zu den Belangen, die bei der Verkehrswegeplanung ebenso wie bei der Planung von schutzbedürftigen Nutzungen an bestehenden Verkehrswegen berücksichtigt werden müssen.

Die Qualität gering verlärmter Bereiche als Aufenthaltsort des Menschen und Lebensraum für lärmempfindliche Tierarten darf nicht durch lärmemittierende Nutzungen verlorengehen. Eine Steuerung lärmemittierender Nutzungen sollte dazu führen, daß Schallpegelspitzen vermindert und Ruhepausen zwischen Schallereignissen gesichert und vergrößert werden. Die räumliche Bündelung von lärmemittierenden Nutzungen und die Herausnahme bzw. Aufgabe dieser Nutzungen aus sonst gering verlärmten Bereichen ermöglicht langfristig eine Zonierung von Stadtgebieten mit großflächig gering verlärmten Bereichen bis hin zu stärker verlärmten bandartigen Bereichen.

Der Flächennutzungsplan ist aufgrund seines Maßstabes und seiner Generalisierung nicht für die Darstellung von Lärmschutzmaßnahmen geeignet. Im Hinblick auf das Entwicklungsgebot für nachgeordnete Planstufen ist insbesondere dort, wo im Flächennutzungsplan an Hauptverkehrsstraßen Wohnbauflächen dargestellt sind, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auf eine Minderung des Verkehrslärms durch planerische Maßnahmen hinzuwirken. Hierzu gehören Überlegungen zur

Art und zum Maß der Nutzung entlang der Verkehrswege sowie zur Anordnung der Baukörper auf den Baugrundstücken. Die planerischen Maßnahmen sind durch die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes (Schutzwälle, -wände) und des passiven Lärmschutzes (Außenwände, Fenster) zu ergänzen.

Fluglärm

Ein innerstädtischer Flughafen mit einem gekreuzten Start- und Landebahnsystem schafft in den gewachsenen städtebaulichen Strukturen Probleme, die nur unter Abwägung aller berechtigten Interessen einer Lösung zugeführt werden können. Zusätzlich zu anderen Handlungsfeldern gilt es, die städtebaulichen Aktivitäten im Flughafenumfeld zu steuern. Grundlage hierfür sind u.a. die mit Beschluß des Senats vom Oktober 1996 neu festgelegten fluglärmbelasteten Bereiche, in denen der Orientierungsrahmen für planerische Anforderungen an Wohnbauflächen zur Anwendung kommen soll (s.a. Pkt. 1.5.1 „Fluglärm“). Er soll – neben anderen Faktoren (z.B.: Bedeutung des Flughafens als Wirtschaftsfaktor) – in einer teilträumlichen Entwicklungsplanung für „Fuhlsbüttel“ Berücksichtigung finden.

Da die neu festgelegten flugbelasteten Bereiche sowie der oben genannte Orientierungsrahmen für die Überarbeitung des Flächennutzungsplans noch nicht vorliegen, mußten Fragestellungen in Zusammenhang mit der Fluglärmproblematik im Sammelverfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans zurückgestellt werden. Es ist beabsichtigt, eine Überprüfung der Darstellungen des Flächennutzungsplans auf der Grundlage der neuen Senatsbeschlüsse nun einzuleiten. Änderungen des Flächennutzungsplans, die sich hieraus gegebenenfalls ergeben werden, sind in zukünftig einzuleitenden Verfahren durchzuführen.

1.5.3.3 Berücksichtigung von Bodenverunreinigungen bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans

Im Hamburger Altlasthinweiskataster sind alle Verdachtsflächen mit einer vagen Ersteinschätzung des Gefährdungspotentials erfaßt. Der Untersuchungsstand der einzelnen Flächen ist unterschiedlich, so daß allein aus der Aufnahme in das Altlasthinweiskataster kein Kennzeichnungserfordernis nach § 5 Abs. 3 Nr. 3 Baugesetzbuch für den Flächennutzungsplan abgeleitet werden kann. Somit sind Bodenuntersuchungen zur gesicherten Feststellung einer Bodenbelastung und zur Realisierung einer beabsichtigten Nutzung erforderlich. Die Erheblichkeit einer Bodenbelastung bemißt sich danach, ob

sie nach Art, Menge oder Beschaffenheit gesundheits-, luft-, wasser- oder bodengefährdend ist. Sie ist ferner abhängig von der geplanten Darstellung.

Bei den Änderungen des Flächennutzungsplans wurden Altlasten in drei Kategorien unterteilt:

A Flächen mit Deponien

Deponien wurden auf der Basis vorliegender Untersuchungen hinsichtlich ihres Gefährdungspotentials eingeschätzt. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans wurden hinsichtlich ihrer Verträglichkeit mit den Deponien abgeglichen.

B Flächen mit gesichertem Nachweis einer Bodenverunreinigung und abgeschlossener Untersuchung

Es handelt sich um Flächen mit Altlasten, die bereits auf der Grundlage detaillierter Untersuchungen nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 Baugesetzbuch in Bebauungsplänen gekennzeichnet sind. Diese Kennzeichnungen werden im Beiblatt zum Flächennutzungsplan „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ dargestellt.

C Flächen, für die lediglich eine Aussage im Altlasthinweiskataster vorliegt

Für diese Flächen wurde geprüft, ob in Abhängigkeit der geänderten Nutzungsart des Flächennutzungsplans und der Beschaffenheit der Altlast ein Untersuchungsbedarf besteht. War dies der Fall, wurden die Untersuchungen auf der Basis von Aktenrecherchen, Luftbilddauswertungen sowie von Erfassungen der Vornutzungen durchgeführt.

In folgenden Fällen wurde für die Ebene des Flächennutzungsplans trotz Altlastverdacht kein Untersuchungsbedarf gesehen:

- Änderung einer Gewerblichen Baufläche in Hafengebiet, die Nutzung ändert sich nicht.
- Änderung in eine Gründarstellung (parkähnliche Grünverbindung), sofern es sich dabei um die Schließung einer Grünverbindung handelt und die Flächenausdehnung gering ist.
- Änderung von Gemischten Bauflächen in Grünflächen, da diese bezüglich der Empfindlichkeit gegenüber einer Bodenverunreinigung vergleichbar sind.
- Änderung von Wohnbauflächen in Gemischte Bauflächen, in Gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentrum für die Wohnbevölkerung und die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen

gesichert werden soll und in gewerbliche Bauflächen; in diesen Fällen wird eine Änderung von einer empfindlichen Nutzungsart in eine weniger empfindliche vorgenommen.

- Änderung in die Darstellung einer Grünfläche bei Vorliegen einer Schwermetallbelastung; sie stellt die dargestellte Nutzungsart „Grünfläche“ nicht grundsätzlich in Frage. Die Ausgestaltung der Grünfläche im einzelnen muß jedoch in Abhängigkeit von Bodenuntersuchungen erfolgen.

Die im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung durchgeführten Recherchen entbinden nicht von Untersuchungen bei nachfolgenden Verfahren. Auf der Ebene des Flächennutzungsplans sind lediglich besonders schwerwiegende und mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zu sanierende Altlastverdachtsflächen ein Planungshindernis (z.B. Altdeponie Georgswerder). Im allgemeinen findet die Konfliktbewältigung auf der Ebene des Bebauungsplans statt. Die Recherchen haben für einige Änderungen des Flächennutzungsplans ergeben, daß auf der nachfolgenden Verfahrensebene für die betroffenen Flächen Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans werden hierdurch jedoch nicht in Frage gestellt.

1.5.3.4 Anwendung der Eingriffsregelung nach § 8a Absatz 1 Bundesnaturschutzgesetz

Aufgrund der Änderungen des Flächennutzungsplans sind Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten. Sie entstehen insbesondere durch die Überbauung von bisher bestehenden Grün- und Freiflächen, die durch den Flächennutzungsplan vorbereitet und mit der aus ihm entwickelten verbindlichen Bauleitplanung konkret festgesetzt wird. Nach den Vorschriften des § 8a Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes* ist daher bereits auf der Ebene der Bauleitplanung über die nach der Eingriffsregelung erforderliche Vermeidung von Beeinträchtigungen sowie über die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu entscheiden.

Die Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen erfolgt im Flächennutzungsplan durch die enge Orientierung an den voraussichtlichen Bedarfen und die Abstimmung mit dem Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm. Ausgleichsmaßnahmen für die

unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild dienen der Beseitigung der entstandenen Beeinträchtigungen bzw. der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes. Sie beinhalten daher sowohl funktional als auch räumlich eine enge Bindung an die Situation von Natur und Landschaft am Ort des Eingriffs, so daß die Ausgestaltung und Sicherung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen vorrangig der verbindlichen Bauleitplanung vorbehalten bleibt. Entsprechende Festsetzungen sind aus allen Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelbar.

In vielen Fällen werden aufgrund der besonderen ökologischen Bedeutung von zu bebauenden Flächen Ausgleichsmaßnahmen im erforderlichen Umfang nicht möglich sein. Dies ist bei der Abwägung über die Inanspruchnahme zu berücksichtigen. Auf den im Landschaftsprogramm als „Flächen mit Klärungsbedarf“ gekennzeichneten Flächen lassen sich die Entwicklungsziele des jeweiligen Milieus bei einer Inanspruchnahme der Flächen nach Maßgabe der kraft Gesetzes vorrangigen Darstellung des Flächennutzungsplanes nicht hinreichend realisieren. Wegen des besonders bedeutsamen ökologischen und freiraumplanerischen Potentials dieser Flächen wird dieser Konflikt durch die Kennzeichnung „Flächen mit Klärungsbedarf“ im Landschaftsprogramm hervorgehoben. Für die Inanspruchnahme solcher Flächen ist im Rahmen aktueller Untersuchungen jeweils zu prüfen, ob und inwieweit im Hinblick auf die Aussagen des Landschaftsprogramms die getroffene Abwägungsentscheidung zugunsten der mit der Darstellung des Flächennutzungsplans einhergehenden planerischen Zielsetzung noch Bestand hat. Soweit sich dabei ergibt, daß die baulichen Belange nicht mehr überwiegen, ist der Flächennutzungsplan entsprechend dem Landschaftsprogramm zu ändern.

Ersatzmaßnahmen sind vorzusehen, wenn Eingriffe nicht ausgeglichen werden können, die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege aber dennoch gegenüber den baulichen Belangen zurückstehen müssen. Es handelt sich hierbei um Maßnahmen, die die durch den Eingriff zerstörten Werte und Funktionen des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes im betroffenen Raum in möglichst ähnlicher Art und Weise wiederherstellen. Auch wenn also ein räumlicher und funktionaler Zusammenhang mit dem Eingriff erforderlich ist, liegen die Ersatzmaßnahmen oft nicht in unmittelbarer Nähe des Eingriffs. Daher enthält die vom Flächennutzungsplan vorgegebene Struktur von Bau- und Freiflächen auch den Rahmen für eine sachgerechte örtliche Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die verbindliche Bauleitplanung. Manche

* ab 1.1.1998: Eingriffsregelung nach Bundesnaturschutzgesetz in der Fassung vom 12. März 1987 (Bundesgesetzblatt I Seite 890), zuletzt geändert am 18. August 1997 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2081, 2110) und Baugesetzbuch in der Fassung vom 27. August 1997 (Bundesgesetzblatt I Seite 2142).

der im Flächennutzungsplan enthaltenen Freiflächen, z.B. der Moorgürtel Neugraben-Fischbek und der Bereich der Alten Süderelbe, sind bereits für Ersatzmaßnahmen für größere Eingriffe in Anspruch genommen worden. Dabei sind die Aussagen des Landschaftsprogramms und Artenschutzprogramms zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege zur Grundlage zu machen, die sowohl räumlich als auch inhaltlich die Erfordernisse für Natur und Landschaft auf fachlichem Hintergrund beinhalten.

Der Flächennutzungsplan stellt größere Erweiterungen von Bauflächen u.a. in den Stadtteilen Bergedorf, Lohbrügge, Billwerder, Allermöhe, Neugraben-Fischbek, Gut Moor, Wilhelmsburg und Finkenwerder dar. Für in diesem Zusammenhang notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eröffnet der Flächennutzungsplan in gewissem Umfang auch Entwicklungsmöglichkeiten im direkten räumlichen Zusammenhang.

Darüber hinaus enthält der Flächennutzungsplan aber auch Räume, die besonders geeignet sind für die Durchführung von Ersatzmaßnahmen für Eingriffe im naturräumlichen Zusammenhang. Hier können auch Ersatzmaßnahmen für verschiedene Eingriffe konzentriert werden, um eine größere Wirkung für den Naturhaushalt im Vergleich zu mehreren vereinzelt und räumlich isolierten Maßnahmen zu erreichen. Dabei

gehen manche Flächen, z.B. innerhalb überörtlicher Grünverbindungen, aufgrund ihrer Größe oder Funktion für Ersatzmaßnahmen über den Geltungsbereich einzelner Bebauungspläne hinaus. Die nachstehend genannten geeigneten Räume für Ersatzmaßnahmen für durch den Flächennutzungsplan vorbereitete Eingriffe dienen als Leitlinie für die verbindliche Bauleitplanung. Sie befinden sich vorrangig im Zusammenhang mit den größeren Freiflächen der Stadt. Sie sind bei Eingriffen im räumlichen und funktionalen Zusammenhang für die in Abwägung mit der im Flächennutzungsplan dargestellten Art der Bodennutzung, wie z. B. Landwirtschaft, festzusetzenden Ersatzmaßnahmen insbesondere heranzuziehen. Diese Räume bieten aber auch Möglichkeiten für Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen, die nicht durch die Bauleitplanung vorbereitet, sondern durch fachplanungsrechtliche Genehmigungsverfahren zugelassen werden:

- Billwerder/Allermöhe (Verbindung Boberg - Dove Elbe - Gose Elbe)
- Vier - und Marschlande
- Wilhelmsburg (Verbindung Georgswerder - Süderelbe)
- Moorburg
- Eidelstedt/Stellingener Feldmark
- Lemsahl-Mellingstedter Feldmark
- Rissen/Sülldorfer Feldmark

2. Planungsebenen und Darstellungen

2.1 Planungsebenen

2.1.1 Rechtsgrundlage

Hamburg ist Land der Bundesrepublik Deutschland und Einheitsgemeinde. Daher nimmt Hamburg die durch das Baugesetzbuch den Gemeinden übertragene städtebauliche Planung, darunter die vorbereitende Bauleitplanung, in eigener Verantwortung wahr und ist zugleich für die bundesrechtlich geregelten Programme und Pläne der Raumordnung im Land Hamburg entsprechend dem Raumordnungsgesetz (ROG) in der Fassung vom 28. April 1993 (Bundesgesetzblatt I Seite 630), zuletzt geändert am 23. November 1994 (Bundesgesetzblatt I Seiten 3486, 3489)*, zuständig.

Rechtsgrundlage des Flächennutzungsplans als vorbereitender Bauleitplan ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (Bundesgesetzblatt I Seite 2254), zuletzt geändert am 20. Dezember 1996 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2049, 2076).** Das Hamburger Gesetz über die Feststellung von Bauleitplänen und ihre Sicherung (Bauleitplanfeststellungsgesetz) in der Fassung vom 4. April 1978 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 89), zuletzt geändert am 25. Juni 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 261, 264); legt Zuständigkeiten für die Durchführung der einzelnen Verfahrensschritte fest.

2.1.2 Der Flächennutzungsplan im System der Raumordnung und Regional- und Landesplanung

Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 5 des Raumordnungsgesetzes ersetzt der Flächennutzungsplan im Land Hamburg die Programme und Pläne der Raumordnung. Diese müssen diejenigen Ziele der Raumordnung und Landesplanung enthalten, die räumlich und sachlich zur Verwirklichung der in § 1 des Gesetzes genannten Ziele und der in § 2 genannten Grundsätze der Raumordnung erforderlich sind.

Der Flächennutzungsplan trägt diesen Anforderungen dadurch Rechnung, daß er in seinen Leitlinien die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, die Vorgaben der gemeinsamen Landesplanung sowie die Ziele der Stadt-

entwicklungsplanung aufnimmt und diese für das gesamte Stadtgebiet in ein Konzept der nutzungsstrukturellen Gliederung umsetzt und in generalisierter Form darstellt. Der Erläuterungsbericht verdeutlicht die dem Plan zugrundeliegenden entwicklungsplanerischen Grundsätze und Ziele. Der Flächennutzungsplan ist als ersetzender Raumordnungsplan mit Bund und Ländern abzustimmen.

Für den Fall, daß eine räumliche Planung über die Landesgrenzen hinaus erforderlich ist, sieht das Raumordnungsgesetz vor, daß die betroffenen Länder die geplanten Maßnahmen im gegenseitigen Einvernehmen treffen. Die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen betreiben bereits seit den fünfziger Jahren eine intensive gemeinsame Landesplanung. Die Modalitäten der räumlichen Zusammenarbeit und der Abstimmung sind auf der Grundlage von Entschlüssen und Empfehlungen der Gremien der Gemeinsamen Landesplanung institutionalisiert.

Die Empfehlungen zur raumordnerischen und funktionellen Gliederung der Region haben ihren Niederschlag in den Landes- und regionalen Raumordnungsplänen und -programmen der Nachbarländer und im hamburgischen Flächennutzungsplan gefunden. In Schleswig-Holstein sind dies der Landesraumordnungsplan in der Fassung von 1979 (eine Neufassung ist in Vorbereitung) sowie der Regionalplan I für die vier Hamburg-Randkreise von 1987 mit der Teilfortschreibung von 1992; eine Neufassung ist in Vorbereitung. In Niedersachsen gilt die Neufassung des Landesraumordnungsprogramms von 1994. Für die benachbarten Landkreise liegen regionale Raumordnungsprogramme vor und zwar für Harburg von 1986, Lüneburg von 1990 und Stade von 1983. Neufassungen der regionalen Raumordnungsprogramme in Anpassung an das Landesraumordnungsprogramm von 1994 sind in Vorbereitung.

Im November 1991 haben die Landesregierungen von Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen beschlossen, ihre Zusammenarbeit in der Metropolregion zu verstärken und auf eine neue, langfristige Grundlage zu stellen. Dazu ist ein länderübergreifendes **Regionales Entwicklungskonzept** mit einem Leitbild, Orientierungsrahmen und Handlungsrahmen erarbeitet worden, das die grundsätzlichen räumlichen Festlegungen, Eckwerte und Prognosedaten zur Entwicklung u.a. von Bevölkerung, Wirtschaft, Wohnen, Verkehr, Naturschutz, Naherholung und Umwelt enthält.

Im April 1994 haben die drei Landesregierungen in einer gemeinsamen Kabinettsausschußsitzung Leitbildentwurf und Orientierungsrahmen zur Kenntnis ge-

* ab 1.1.1998: Raumordnungsgesetz in der Fassung vom 18. August 1997 (Bundesgesetzblatt I Seiten 2081, 2102).

** ab 1.1.1998: Baugesetzbuch in der Fassung vom 27. August 1997 (Bundesgesetzblatt I Seite 2142).

nommen und die Lenkungsgruppe beauftragt, den Handlungsrahmen zu erarbeiten. Er wurde 1996 vorgelegt und beschlossen.

Das Regionale Entwicklungskonzept ersetzt weder Raumordnungspläne und -programme noch Flächennutzungspläne. Es ist Orientierung und Rahmen für diese nach wie vor in den drei Ländern und nach den jeweiligen Zuständigkeiten zu erstellenden Pläne und Programme. Rechtliche Bindungswirkungen und Anpassungspflichten für kommunale Gebietskörperschaften entstehen nur aufgrund landesrechtlich verankerter Instrumente. Für die Überarbeitung des Hamburger Flächennutzungsplans wurden die für die Stadt relevanten Aussagen des Regionalen Entwicklungskonzeptes als Orientierungsrahmen berücksichtigt.

Nach § 2 Abs. 2 des Baugesetzbuchs sind die **Bauleitpläne benachbarter Gemeinden** aufeinander abzustimmen. Das bedeutet, daß die Flächennutzungspläne aller an Hamburg angrenzenden Nachbargemeinden ebenso wie Änderungen des Hamburger Flächennutzungsplans, soweit Grenzbereiche betroffen sind, gegenseitig mit Land, Kreis, Gemeinden und Hamburg abzustimmen sind. Das gleiche gilt auch für die jeweiligen Bebauungspläne im Grenzbereich. Über diese bundesgesetzlich festgelegte Regelung hinaus hat der Gemeinsame Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein im Dezember 1976 eine Empfehlung zur Abstimmung von Bauleitplänen Hamburgs und der schleswig-holsteinischen Gemeinden im Nachbarräum von Hamburg verabschiedet, nach der Bauleitplanungen von überörtlicher Bedeutung, die raumbedeutsame Auswirkungen auf das Gebiet Hamburgs bzw. der schleswig-holsteinischen Nachbarräume haben, auch außerhalb des Grenzbereichs abzustimmen sind. Hierzu gehören insbesondere Planungen in Zentren sowie von Verbraucher- und Fachmärkten mit überregionaler Bedeutung. Für nicht vom Baugesetzbuch erfaßte Fachplanungen nach Sondergesetzen wie u.a. dem Bundesfernstraßengesetz oder dem Luftverkehrsgesetz sowie für sonstige raumbedeutsame Planungen hat der Gemeinsame Landesplanungsrat Hamburg/Schleswig-Holstein im November 1978 eine Entschließung verabschiedet, die die zuständigen Fachressorts in den beiden Ländern beauftragt, sich gegenseitig frühzeitig zu unterrichten und die Planungen erforderlichenfalls miteinander abzustimmen.

In der Gemeinsamen Landesplanung Hamburg/Niedersachsen wurden keine über die gesetzlich vorgeschriebenen Abstimmungen hinausgehende Vereinbarungen getroffen, da die siedlungsstrukturelle Verflechtung zwischen den beiden Ländern im Vergleich mit Schleswig-Holstein gering ausgeprägt ist.

2.1.3 Die Stellung des Flächennutzungsplans zu anderen Planungsebenen

Das Hamburger Planungssystem

Das Hamburger Planungssystem umfaßt die Einbindung in die Bundesraumordnung durch das Raumordnungsgesetz, die Ebene der Gemeinsamen Landesplanung mit den Ländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen und die auf dem Baugesetzbuch und dem Hamburgischen Naturschutzgesetz beruhenden Verfahren der Bauleitplanung und der Landschaftsplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne, Landschaftsprogramm einschl. Artenschutzprogramm, Landschafts- und Grünordnungspläne). Zum Planungssystem gehören ferner Stadtentwicklungspläne (Stadtentwicklungskonzept und teilräumliche sowie thematische Entwicklungspläne) sowie Fachplanungen (u. a. Verkehr, Ver- und Entsorgungseinrichtungen). Während es sich bei Stadtentwicklungsplänen um informelle Planungen handelt, beruhen Fachplanungen vielfach auf besonderen Gesetzen wie z.B. Wasserhaushaltsgesetz, Abfallwirtschaftsgesetz.

Der Flächennutzungsplan ist mit diesen Planungen vernetzt. Er orientiert sich an den Vorgaben der Bundesraumordnung und an der Gemeinsamen Landesplanung, wird ergänzt durch das Stadtentwicklungskonzept, das Landschaftsprogramm sowie Fachplanungen und entfaltet Bindungswirkungen unterschiedlicher Art für die nachfolgenden Planungsebenen.

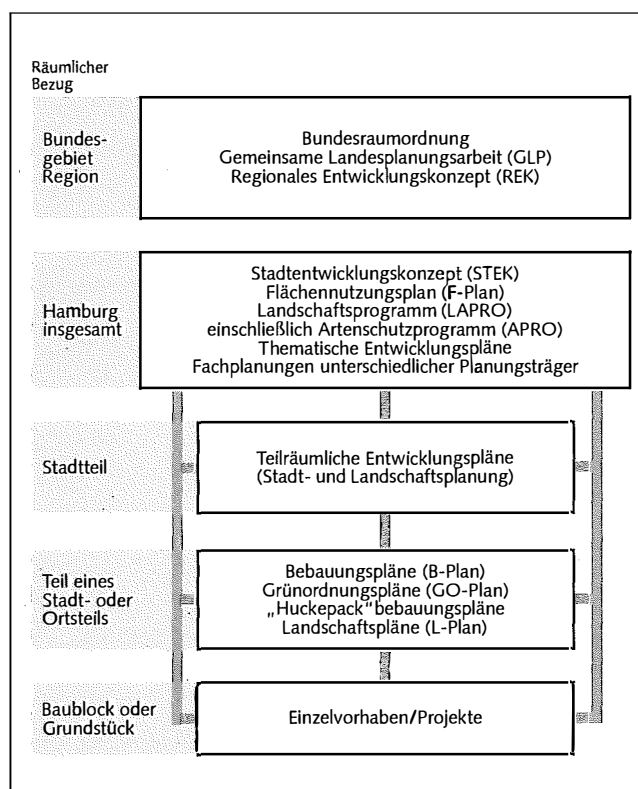


Abb. 4: Hamburger Planungssystem

Gemeinsame Landesplanung/Regionales Entwicklungskonzept

Die in der Gemeinsamen Landesplanung vereinbarten raumordnerischen Konzepte, die von Senat und Bürgerschaft der Stadt beschlossen wurden, sind ein zu berücksichtigender Orientierungsrahmen für den Flächennutzungsplan. Sie gehören zu den Ordnungselementen der Stadt, die dem Flächennutzungsplan von 1973 zugrunde liegen. Die im Regionalen Entwicklungskonzept gemeinsam von den Ländern erarbeiteten Aussagen zur zukünftigen Gestaltung der Metropolregion (Leitbild, Orientierungsrahmen und Handlungsrahmen) wurden im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans berücksichtigt und insbesondere in seine textlichen Erläuterungen als raumordnerische Komponenten einbezogen.

Stadtentwicklungskonzept

Der Senat hat im Januar 1997 ein Stadtentwicklungskonzept für Hamburg beschlossen. Es enthält Leitbild, Orientierungsrahmen und räumliche Schwerpunkte für die längerfristige Entwicklung Hamburgs unter wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Aspekten. Prognosedaten und Programmvorgaben für alle politischen Handlungsbereiche will das Konzept nicht formulieren. Es unterscheidet sich damit von Zielen und Aufgabenstellungen des Regionalen Entwicklungskonzeptes und des Flächennutzungsplans. Flächennutzungsplan und Stadtentwicklungskonzept sind einander ergänzende Planungsinstrumente, wobei das Stadtentwicklungskonzept als informeller Plan bezogen auf Aussageschwerpunkte, auf Differenzierung der Aussagen sowie auf Zeithorizonte und Darstellungen andere Möglichkeiten hat als der Flächennutzungsplan, dessen Inhalte durch die Regelungen des Baugesetzbuches weitgehend vorgegeben sind.

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurden grundlegende Aussagen des Stadtentwicklungskonzeptes z. B. zur flächenschonenden Stadtentwicklung berücksichtigt.

Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm

Das Hamburgische Naturschutzgesetz (HmbNatSchG) vom 2. Juli 1981 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 167), zuletzt geändert am 11. Juni 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seiten 205, 213) schreibt die Aufstellung eines Landschaftsprogramms einschließlich eines Artenschutzprogramms vor.* Es wurde am 22. Mai 1997 von der Bürgerschaft beschlossen.

Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan (§ 1 Abs. 2 BauGB) stellt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar. Der Inhalt des Plans ist gesetzlich mit einem offenen Darstellungskatalog (§ 5 Abs. 2 BauGB) geregelt, der jedoch insofern eingeschränkt wird, als es sich in jedem Fall um Darstellungen mit bodenrechtlichem Charakter handeln muß. Das Bodenrecht ist grundsätzlich abschließend durch das Baugesetzbuch geregelt.

Das Landschaftsprogramm stellt die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Beachtung des Flächennutzungsplans dar (§ 3 HmbNatSchG). Der Inhalt des Programms ist in § 3, Abs. 2 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes definiert (Bestandsaufnahme, Bewertung, Entwicklungsziele, Leitlinien). Im Rahmen der Bauleitplanung und insbesondere für den Flächennutzungsplan sind die Darstellungen und sonstigen Aussagen des Landschaftsprogramms die fachliche Grundlage für eine sachgerechte Einstellung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägungsprozesse der einzelnen Planungsentscheidungen.

Die Inhalte des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms sind gemeinsame Grundlage für die teilräumliche Stadtentwicklungsplanung und planungsrechtlicher Rahmen für die Entwicklung von Bebauungs-, Landschafts- und Grünordnungsplänen.

Die Darstellungen und sonstigen Aussagen des Landschaftsprogramms müssen den Flächennutzungsplan beachten. Dementsprechend müssen die Darstellungen von Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm widerspruchsfrei sein. Dies bedeutet, daß im Landschaftsprogramm entsprechend seinem Regelungszweck darzustellende Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht dazu führen dürfen, daß einzelne nach dem Flächennutzungsplan vorgesehene Arten der Bodennutzung faktisch nicht mehr zu realisieren wären. Soweit Entwicklungsziele des Landschaftsprogramms zur Natur und zur Landschaft einzelne Arten der Bodennutzung in qualitativer Hinsicht betreffen, ist dies planungsrechtlich unbedenklich.

Verbleibt zwischen den Darstellungen des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms eine Diskrepanz, z.B. in Fällen, in denen mit einer Fläche zusammenhängende Probleme z. Z. nicht geklärt werden können, so bestimmt sich die Art der Bodennutzung

* Die nachfolgenden Aussagen zum Landschaftsprogramm schließen jeweils das Artenschutzprogramm mit ein.

stets nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans. Alle Fälle divergierender Darstellungen werden im Landschaftsprogramm als „Fläche mit Klärungsbedarf“ gekennzeichnet (35 Flächen).

Eine widerspruchsfreie Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf diesen Flächen ist nur bei Änderung des Flächennutzungsplans möglich. Durch Kennzeichnung der Flächen im Landschaftsprogramm als „Flächen mit Klärungsbedarf“ werden die Entwicklungsziele des Landschaftsprogramms insoweit rechtsunverbindlich gestellt, als sie nur im Rahmen einer Entscheidung über eine Änderung des Flächennutzungsplans in die Abwägung einzubeziehen sind. Bei der Entwicklung von Bebauungsplänen aus dem Flächennutzungsplan können die Aussagen des Landschaftsprogramms zu den „Flächen mit Klärungsbedarf“ vor einer Änderung des Flächennutzungsplans nur insoweit in die Abwägung eingestellt werden, als sie einer Realisierung der vorgegebenen Art der Bodennutzung nicht entgegenstehen.* Dementsprechend gilt für das Verhältnis der Darstellungen des Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms:

- Die Darstellung des Flächennutzungsplans für die strittigen Flächen gelten solange weiter, bis der Flächennutzungsplan geändert wird.
- Die im Landschaftsprogramm dargestellten Entwicklungsziele, die mit den Flächennutzungsplandarstellungen nicht im Einklang stehen, (z.B. Maßnahmen für die Pflege der z. Z. vorhandenen Landschaft) gelten solange, bis die Darstellungen des Flächennutzungsplans entweder realisiert werden sollen oder der Flächennutzungsplan zugunsten eines anderen Nutzungsziels geändert wird, wobei die Erkenntnisse des Landschaftsprogramms zur Natur und Landschaft in die Abwägung einzubeziehen sind. Die Darstellungen im Landschaftsprogramm sind dann entsprechend den Ergebnissen des Abwägungsprozesses gegebenenfalls anzupassen.

Thematische Entwicklungsplanung

Thematische Entwicklungspläne sind Fachpläne zum Flächennutzungsplan. Sie werden als Teil der Bauleitplanung die „bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke“ vorbereiten und leiten. Im einzelnen haben sie die **Nutzungskategorien** des Flächennutzungsplans zu differenzieren und im Hinblick auf die voraussehbaren Bedürfnisse zu bilanzieren sowie gesamtstädtische Zielsetzungen themenspezifisch zu vertiefen

* Auf die Ausführungen zu den Flächen mit Klärungsbedarf auf Seite 22 wird verwiesen.

(z.B. zu Fragen des Wohnens, des Arbeitens oder des Einkaufens). Themen und Bearbeitungsweise werden entsprechend den anstehenden **gesamtstädtischen Fragestellungen** festgelegt. Im Einzelfall kann es sich auch nur um verbale Darlegungen handeln (z.B. Leitlinien für den Einzelhandel).

Die Pläne sind notwendige Steuerungsinstrumente auf der Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung. Für die Verwaltung und die politischen Entscheidungsträger

stellen sie einen Orientierungsrahmen dar. Sie können durch Senatsbeschluß als Entwicklungsziele für das gesamte Stadtgebiet verbindliche Grundlage für weitere Planungen werden.

Teilräumliche Entwicklungsplanung

Zwischen der gesamtstädtischen, die Grundzüge der Planung darstellenden Flächennutzungsplanung im Maßstab 1 : 20.000 und der parzellenscharfen Bebauungsplanung im Maßstab 1 : 1.000 ist in einer Stadt der Größenordnung Hamburgs die zusätzliche Ebene einer teilräumlichen Entwicklungsplanung erforderlich. Sie ist Bestandteil der vorbereitenden Bauleitplanung. Sie wurde früher als Stadtteilentwicklungsplanung bezeichnet mit dem Programmplan als Kernaussage.

Wesentliche Aufgabe der teilräumlichen Entwicklungsplanung ist die Koordinierung von übergeordneten Zielen und Leitbildern mit den Anforderungen kleinräumiger Planungen und Projekte. Dabei geht es um die Formulierung von Rahmenvorgaben, um städtische Gesamtinteressen bei der kleinräumigen Stadtentwicklung zu wahren. Aufgabe dieses Instrumentes ist es ferner, auf der Grundlage kleinräumiger Bilanzierungen die Infrastrukturplanung vorzubereiten sowie frühzeitig über Ziele für Teilbereiche der Stadt zu informieren und hierüber mit den am Planungsprozeß Beteiligten Konsens herzustellen.

Teilräumliche Entwicklungsplanungen entfalten Bindungswirkungen nur innerhalb der Verwaltung.

2.1.4 Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan im Sinne des Baugesetzbuchs

Der Flächennutzungsplan stellt als vorbereitender Bauleitplan für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar (§ 5 Abs. 1 BauGB). Seine Darstellungen sind für alle

am Verfahren beteiligten Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, bindend. Gegenüber dem Bürger entwickelt der Flächennutzungsplan keine unmittelbare Rechtswirkung. Eine mittelbare Betroffenheit ergibt sich für den Bürger bei der Genehmigung von Vorhaben im „Außenbereich“ gemäß § 35 BauGB. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans sind hier bei der Abwägung als öffentlicher Belang zu werten.

Die Geltungsdauer eines Flächennutzungsplans ist gesetzlich nicht geregelt. Der Flächennutzungsplan von 1973 ging davon aus, daß sich die ihm zugrundeliegenden Basisdaten sowie seine wesentlichen Planungsziele nach einer Laufzeit von etwa 10 bis 15 Jahren weitgehend geändert haben. Der Flächennutzungsplan ist kein statisches – einmal beschlossenes und nicht wieder veränderbares – Planungsinstrument. Vielmehr soll er sich neuen Erkenntnissen sowie den Änderungen der politischen Zielsetzungen anpassen. Dieses ist im Rahmen der Aktualisierung und Überarbeitung des Flächennutzungsplans erfolgt. Vor dem Hintergrund der Prognosen und Bedarfsannahmen, die der Überarbeitung zugrunde liegen, wird als Planungshorizont des Flächennutzungsplans 1997 das Jahr 2010 ins Auge gefaßt (s.a. Pkt. 1.4.4 Flächennutzungsplanung in Stufen).

2.1.5 Entwickeln von Bebauungsplänen aus dem Flächennutzungsplan

Um seiner Funktion als städtebaulicher Ziel- und Leitplan gerecht werden zu können, stellt der Flächennutzungsplan nach § 5 Abs. 1 des Baugesetzbuchs die beabsichtigte Art der Bodennutzung lediglich in den Grundzügen dar. Er läßt für die Aufstellung und die Durchführung der aus ihm zu entwickelnden Bebauungspläne genügend planerischen Spielraum.

Verbindliche Festsetzungen für die Bebauung werden erst durch die Bebauungspläne getroffen, die nach § 8 Abs. 2 des Baugesetzbuchs aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind. Dabei müssen die Darstellungen des Flächennutzungsplans differenziert und aus den dargestellten Bauflächen die Baugebiete entwickelt werden, wie z. B. reine Wohngebiete und allgemeine Wohngebiete aus den Wohnbauflächen. Ergibt sich im Abwägungsprozeß für die weitere Ausplanung, daß von den Grundzügen des Flächennutzungsplans abgewichen werden soll, so ist eine förmliche Änderung dieses Plans erforderlich. Im übrigen stellt der Flächennutzungsplan aber einen elastischen Rahmen dar, der den notwendigen Spielraum für die Anpassung an die Entwicklungen gewährleistet. Deshalb sind im Flächennutzungsplan – soweit keine topographischen Grenzen

gegeben sind – die Abgrenzungen der einzelnen Nutzungen (z.B. Wohnbauflächen von gemischten Bauflächen) generalisiert. Einzelheiten, die erst im Maßstab der Bebauungspläne beurteilt werden können, sind nicht dargestellt. Auch Flächennutzungen von geringer Größenordnung sind nicht gesondert berücksichtigt. Vielmehr sind im Flächennutzungsplan die einzelnen Flächen entsprechend der in den folgenden Grundsätzen angeführten Schwellenwerten zu größeren Einheiten zusammengefaßt und nach der vorherrschenden allgemeinen Art der Nutzung dargestellt worden. Im Flächennutzungsplan sind Gemeinbedarfs- sowie Ver- und Entsorgungseinrichtungen nur dargestellt, wenn ihnen in hohem Maße überörtliche Bedeutung zukommt. Den Bebauungsplänen bleibt es vorbehalten, die im Flächennutzungsplan nicht dargestellten Einrichtungen unter Beachtung der informellen Aussagen aus den Entwicklungsplänen festzusetzen sowie die genaue Lage und Größe der dargestellten Einrichtungen festzulegen.

Der Beschränkung des Planinhalts des Flächennutzungsplans auf die Grundzüge der Planung entspricht auch die verwendete Kartengrundlage (vereinfachte Digitale Stadtkarte im Maßstab 1 : 20.000), die keine topographischen Einzelheiten und Grundstücksgrenzen enthält.

Für die Entwicklung von Bebauungsplänen aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans sind folgende **Grundsätze** maßgebend:

1. Aus den Bauflächen des Flächennutzungsplans können die ihnen zugeordneten Baugebiete der Bau-nutzungsverordnung (BauNVO)* entwickelt werden. Andere Baugebiete und andere Flächen kleiner als 3 ha können entwickelt werden, wenn Funktionen und Wertigkeit der Baufläche sowie die Anforderungen des Immissionsschutzes nach dem dargestellten städtebaulichen Gefüge gewahrt bleiben (z. B. Entwicklung von Gewerbegebieten kleiner als 3 ha aus dargestellter Wohnbaufläche).

Isoliert liegende bebaute Flächen mit weniger als 20 Häusern (sogenannte „Splitterflächen“) stellt der Flächennutzungsplan nicht gesondert dar; über ihre Ausweisung kann nur auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung entschieden werden.

2. Aus den Bauflächen sind lokale Einrichtungen oder Anlagen des Gemeinbedarfs sowie der Ver- und Entsorgung, die ausschließlich oder überwiegend auf die

* Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (Bundesgesetzblatt I Seite 133), zuletzt geändert am 22. April 1993 (Bundesgesetzblatt I Seiten 466, 479)

nähere Umgebung bezogen sind, wie z. B. Schulen, Jugendheime, Kindertagesheime und Kirchen zu entwickeln. Dies gilt ebenso für lokale Ladenzentren und für Flächen für Nahversorgungsgewerbe, das heißt für Dienstleistungsbetriebe, die Lieferungen und Leistungen für die Nahversorgung der Bevölkerung erbringen.

3. Grünflächen übergeordneter Bedeutung werden dargestellt. Grünflächen, die kleiner als 3 ha sind oder bei einer Größe von über 3 ha nur lokale Funktionen erfüllen, sind in die umgebenden Nutzungen einbezogen und erst in der Bebauungsplanung zu entwickeln. Dies gilt nicht für Grünflächen lokaler Bedeutung, die in Zusammenhang mit übergeordneten Grünflächen stehen. Sie werden im Flächennutzungsplan dargestellt.
4. Aus Frei- und Grünflächen können grundsätzlich keine Baugebiete entwickelt werden, es sei denn, daß es sich um untergeordnete Grenzkorrekturen handelt, die aufgrund der Generalisierung der Darstellungen des Flächennutzungsplans erforderlich werden. In Ausnahmefällen können untergeordnete Flächen für den Gemeinbedarf entwickelt werden, die angrenzenden Wohnbauflächen zugeordnet sind (z.B. Freiflächen von Schulen oder Kindertagesheimen).

2.2 Verfahrensschritte für die Änderung des Flächennutzungsplans

2.2.1 Gesetzliche Regelungen

Die Verfahrensschritte zur Aufstellung bzw. zur Änderung des Flächennutzungsplans sind im Baugesetzbuch und im Hamburgischen Gesetz über die Feststellung von Bauleitplänen und ihre Sicherung geregelt.

Danach beschließt der Senat die Aufstellung bzw. Änderung des Flächennutzungsplans und die Auslegung seines Entwurfs bzw. des Entwurfs seiner Änderungen nach § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuchs (§ 1 Abs. 1 Bauleitplanfeststellungsgesetz). Die Beteiligung der Bürger nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch führen die Bezirksämter durch ihre Bezirksversammlungen durch (§ 1 Abs. 2 Bauleitplanfeststellungsgesetz). Der Flächennutzungsplan nach den §§ 5 bis 7 des Baugesetzbuchs wird durch Beschluß der Bürgerschaft festgestellt (§ 2 Abs. 1 Bauleitplanfeststellungsgesetz). Der Beschluß der Bürgerschaft wird vom Senat im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt verkündet (§ 2 Abs. 2 Bauleitplanfeststellungsgesetz).

2.2.2 Durchführung des Verfahrens

Die Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr hatte im Mai 1993 beschlossen, daß zur Angleichung der Instrumente Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm (Entwurf) einschl. Artenschutzprogramm der Flächennutzungsplan zu aktualisieren und zu überarbeiten sei. Sie entschied sich gegen eine Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, da die dem Plan zugrundeliegenden Ordnungselemente für die Entwicklung der Stadt weiterhin aktuell sind und die vorhersehbaren Bedürfnisse Hamburgs im Rahmen der Darstellungen des Plans erfüllt werden können.

Die Senatskommission beschloß deshalb, daß die Entwürfe des überarbeiteten Flächennutzungsplans und des Landschaftsprogramms gemeinsam in den vorgeschriebenen Verfahrensschritten abzustimmen seien und legte hierfür im Juni 1994 einen Zeitplan fest.

Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans führte zusätzlich zu den bereits laufenden Änderungsverfahren zu 375 Entwürfen für weitere Änderungen. Die verwaltungsinternen Vorentwürfe der beiden Planungsinstrumente wurden im Frühjahr 1995 von den ehrenamtlichen Gremien der Bezirksverwaltungen für die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gebilligt. Die öffentlichen Plandiskussionen gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch fanden in den Monaten Mai und Juni 1995 statt. Parallel erfolgte die offizielle Fachabstimmung mit Behörden, Bezirksämtern und den Trägern öffentlicher Belange entsprechend § 4 Baugesetzbuch. Die benachbarten Gebietskörperschaften wurden im Rahmen der Frühabstimmung beteiligt.

Die Stellungnahmen der am Planungsprozeß beteiligten Träger öffentlicher Belange wurden in der zweiten Jahreshälfte 1995 zur Vorbereitung der öffentlichen Auslegung des überarbeiteten Flächennutzungsplans zusammen mit dem Entwurf des Landschaftsprogramms erörtert. Der Senat stimmte Ende Februar 1996 der öffentlichen Auslegung der Entwürfe zu, die in der Zeit vom 25. April bis 31. Mai 1996 gem. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch durchgeführt wurde.

Parallel wurden die Entwürfe den Behörden des Bundes, den Landesplanungsbehörden der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen sowie allen Nachbargemeinden zur Abstimmung übergeben.

Ferner hat der Senat die Entwürfe der Planwerke der Bürgerschaft zugeleitet. Damit wurde für die bürgerschaftlichen Ausschüsse die Möglichkeit geschaffen, sich frühzeitig mit den Planwerken als dem Ergebnis

der Abwägung der Belange der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf der Grundlage der Behördenabstimmung, der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zu befassen.

Die in der öffentlichen Auslegung vorgebrachten Bedenken und Anregungen wurden geprüft und in die Abwägung öffentlicher und privater Belange einbezogen. Ein Ergebnis dieser Prüfung war, daß über die bereits bei der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorgetragenen Änderungswünsche hinaus nur wenige wesentlich neue, zuvor nicht bereits erwogene Aspekte vorgelegt wurden. Da viele Bedenken und Anregungen insbesondere örtliche Interessen betrafen, denen vorrangig übergeordnete Ziele und Bedarfsaspekte gegenüber stehen, ergaben sich für die meisten Entwürfe der Änderungen des Flächennutzungsplans nur wenige Änderungsbedarfe bzw. konnten nur wenige Änderungswünsche berücksichtigt werden. Vielfach waren deshalb fallweise nur redaktionelle Korrekturen erforderlich, die der Klarstellung der Planaussagen dienten. Sie bezogen sich auf Grenz-, Lage- und Nutzungskorrekturen und auf die Behebung von Zeichenfehlern.

Für drei Änderungen des Flächennutzungsplans im Bezirk Bergedorf (Stadtteile Kirchwerder und Ochsenwerder) führte die Abwägung unter Einbeziehung der geäußerten Bedenken und Anregungen zu Ergebnissen, die eine zweite öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 Baugesetzbuch erforderlich machten. Sie wurde in der Zeit vom 1. November 1996 bis zum 6. Dezember 1996 durchgeführt.

Anregungen und Bedenken zur Deichrandbebauung in den Vier- und Marschlanden führten ferner zu dem Abwägungsergebnis, die bestehende Situation in Teilabschnitten vorerst genauer zu untersuchen, bevor weitere Bauflächen im Flächennutzungsplan dargestellt werden. Aufstellungsbeschlüsse für entsprechende Flächennutzungsplanänderungen wurden Mitte des Jahres 1997 gefaßt.

Aufgrund von Bedenken und Anregungen zu dargestellten Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter in Cranz, Neuenfelde und Francop wurde ein Verfahren nach § 3 Abs. 3 Satz 2 Baugesetzbuch durchgeführt, um Wohnbauflächen im Bereich des Neuenfelder Fährdeichs zu ergänzen.

Einige der bisher im Sammelverfahren betriebenen Änderungen werden zukünftig entweder ganz oder für Teilflächen als Einzelverfahren durchgeführt. Die ent-

sprechenden Planverfahren konnten im Sammelverfahren nicht zum Abschluß gebracht werden, so daß ein Beschluß der Bürgerschaft über diese Änderungen erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist. Hierbei handelt es sich um Änderungen bzw. um Teile von Änderungen in den Bezirken Hamburg-Mitte, Altona, Wandsbek und Bergedorf.

Der Senat hat am 4. Februar 1997 über die nicht berücksichtigten Bedenken und Anregungen aus den öffentlichen Auslegungen sowie der Abstimmung mit den benachbarten Gebietskörperschaften entschieden und die jetzt abgestimmten Entwürfe des überarbeiteten Flächennutzungsplans sowie des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm der Bürgerschaft zur abschließenden Beratung überwiesen.

Die Bürgerschaft hat nach mehrmonatigen Beratungen in den Ausschüssen für Stadtentwicklung und Umwelt am 22. Mai 1997 die im Sammelverfahren betriebenen 375 Änderungen des Flächennutzungsplanes beschlossen. Der Beschluß über die einhundertundsechste bis vierhundertundachtzigste Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg ist am 28. Mai 1997 im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 158ff. veröffentlicht worden. Im Anschluß an den Beschluß der Bürgerschaft zum Sammelverfahren sind noch in der 15. Legislaturperiode sechs weitere Änderungen des Flächennutzungsplans (vierhundertundeinundachtzigste bis vierhundertundsechundachtzigste Änderung) in Einzelverfahren beschlossen worden.

Der überarbeitete Flächennutzungsplan, dessen Umstellung auf eine neue Kartengrundlage mit genaueren Darstellungen sowie der neue Erläuterungsbericht wurden am 22. Oktober 1997 im Hamburgischen Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 485 neu bekannt gemacht.

2.3 Darstellungssystematik

2.3.1 Bestandteile des Plans

Der Flächennutzungsplan besteht aus der Planzeichnung im Maßstab 1 : 20.000 sowie dem Beiblatt „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“, ebenfalls im Maßstab 1 : 20.000. Gemäß § 5 Abs. 5 des Baugesetzbuchs wird dem Flächennutzungsplan ein Erläuterungsbericht beigelegt.

2.3.2 Kartengrundlage

Die Planzeichnung des Flächennutzungsplans beruht auf der Digitalen Stadtkarte (DISK), mit dem Maßstab

1 : 20.000. Die gewählte Fassung der DISK enthält keine Grundstücksgrenzen, sondern lediglich wesentliche Strukturelemente der Stadt wie Gewässer, Parkanlagen, ausgewählte Hauptverkehrsstraßen und Bahnlinien. Sie sind durch Beschriftung kenntlich gemacht. Mit dieser Kartengrundlage wird unter Verzicht auf eine grundstücksscharfe Darstellung ein für den Planinhalt angemessener Genauigkeitsgrad erreicht.

Die Digitale Stadtkarte als Plangrundlage ersetzt die bisherige Kartengrundlage des Flächennutzungsplans, die für eine zukünftige EDV-gestützte Bearbeitung des Plans nicht geeignet war. Da die DISK genauere kartographische Angaben (Bestandsdarstellungen) enthält als die frühere Kartengrundlage, ergeben sich auch für den Flächennutzungsplan genauere Abbildungen der Darstellungen, wie z. B. des genaueren Verlaufs von Straßen, Bahnlinien und Wasserläufen sowie der Belegenheit von Wasserflächen.

Die Planzeichnung des Flächennutzungsplans wird im Maßstab 1 : 20.000 herausgegeben.

2.3.3 Systematik der zeichnerischen Darstellungen

Darstellungsumfang und Art der Darstellung

Der Flächennutzungsplan stellt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen in den Grundzügen dar (§ 5 Abs. 1 BauGB). Der Inhalt des Plans ist gesetzlich mit einem offenen Darstellungskatalog geregelt (§ 5 Abs. 2 BauGB), der in Abhängigkeit von der planerischen Konzeption der Gemeinde ausgeschöpft bzw. ergänzt werden kann. Folgende Regelungen zum Darstellungsumfang des Hamburger Flächennutzungsplans gelten generell:

- Bauflächen sowie Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen und Ver- und Entsorgungseinrichtungen mit überörtlicher Bedeutung werden flächenhaft dargestellt, wenn sie eine zusammenhängende Fläche von mindestens 3 ha aufweisen. Erfahrungsgemäß sind nur Darstellungen oberhalb dieses Schwellenwertes für Hamburg von stadtstruktureller Bedeutung.
- Der Flächennutzungsplan stellt nur die allgemeine Art der baulichen Nutzung dar (Bauflächen). Die Gliederung der Bauflächen in Baugebiete erfolgt im Rahmen der teilsräumlichen Stadtentwicklungsplanung und der verbindlichen Bauleitplanung.

Weitere spezielle Regelungen zum Darstellungsumfang werden bei den einzelnen Nutzungskategorien aufgeführt.

Bauflächen

Es werden zwei Arten von **Wohnbauflächen** im Sinne der Baunutzungsverordnung dargestellt:

- Wohnbauflächen, aus denen folgende Baugebiete entwickelt werden können
 - Reine Wohngebiete (§ 3 BauNVO),
 - Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO),
 - Besondere Wohngebiete (§ 4 a BauNVO).
- Wohnbauflächen, bei denen zusätzlich der parkartige Charakter durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll. Es handelt sich um sehr locker bebaute Gebiete in besonderer landschaftlicher Lage, für die in Bebauungsplänen u.a. Mindestgrundstücksgrößen, Begrenzungen der bebaubaren Flächen oder Bepflanzungsbindungen festgesetzt werden sollen.

Bauflächen, in denen sowohl Wohnnutzungen als auch dörfliche Nutzungen vorkommen, werden als **Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter** dargestellt. Auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und auf der Grundlage detaillierter Untersuchungen des Nutzungsbestandes können aus diesen Darstellungen sowohl Dorf- als auch Wohngebiete unter Beachtung gegenseitiger Rücksichtnahme von dörflicher Nutzung und Wohnen entwickelt werden.

Diese im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans neu aufgenommene Nutzungskategorie eröffnet die Möglichkeit, die bauliche Entwicklung in ländlichen Gebieten mit Gemengelage von Dorf- und Wohnnutzung zu ordnen und einer Zersiedlung der Landschaft entgegenzuwirken.

Für Siedlungsbereiche mit einem großen Anteil an Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe stellt der Flächennutzungsplan **Dorfgebiete** dar. Gegenüber den Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter überwiegt in den Dorfgebieten die dörfliche Nutzung mit eindeutiger Zuordnung zur Landwirtschaft. Aus ihnen können im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung nur Dorfgebiete entwickelt werden mit Ausnahme der Möglichkeiten im Rahmen der Schwellenwertregelungen.

Es werden zwei Arten von **gemischten Bauflächen** dargestellt:

- „Gemischte Bauflächen“ haben überwiegend den Charakter von Mischgebieten (§ 6 BauNVO). Sie

sind in den Bereichen dargestellt, in denen eine Nutzungsmischung aus Wohnen und nicht wesentlich störenden Arbeitsstätten, die mit dem Wohnen verträglich sind, z. B. Büronutzungen und Dienstleistungsbetriebe, angestrebt wird.

- „Gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“ weisen den Charakter von Kerngebieten (§ 7 BauNVO) auf. Sie haben in der Regel eine hohe Nutzungsintensität und -dichte sowie einen hohen Nutzungsanteil konsumorientierter Dienstleistungen. Ihre Darstellung im Flächennutzungsplan kennzeichnet das System der zentralen Standorte.

Bei den **gewerblichen Bauflächen** wird nicht zwischen Gewerbe- und Industriegebieten unterschieden. Diese Differenzierung ist Aufgabe der Bebauungsplanung. Dabei sind unterschiedliche Störungsgrade durch eine kleinräumliche Gliederung sowie durch Festsetzung von Immissionsschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Das Gebiet des Hamburger Hafens ist Gegenstand einer Sonderplanung nach dem Hafentwicklungs-gesetz*, die im Flächennutzungsplan nachrichtlich als **Hafen** übernommen wird. Der ebenfalls als Hafen dargestellte Bereich „Neuwerk/Scharhorn“ ist nicht Gegenstand des Hafentwicklungs-gesetzes.

Für bauliche Nutzungen, die sich von den vorgenannten Nutzungskategorien erheblich unterscheiden, stellt der Flächennutzungsplan **Sonderbauflächen** dar. Die jeweilige Zweckbestimmung (überregionaler Fachmarkt, Campingplatz, Einrichtung für den Umweltschutz) wird durch Lagesymbole kenntlich gemacht.

Gemeindebedarfsflächen

Für Gemeindebedarfseinrichtungen mit überörtlicher Bedeutung und mit einer Größe von mehr als 3 ha stellt der Flächennutzungsplan **Flächen für den Gemeindebedarf** und **Flächen für den Gemeindebedarf, die nicht oder nur geringfügig bebaut werden sollen**, dar. Kleinere Standorte von übergeordneter Bedeutung werden durch Lagesymbole gekennzeichnet. Innerhalb einer zusammenhängenden Gemeinbedarfsfläche wird jeweils pro Einrichtungstyp nur ein Symbol dargestellt (z.B. Zusammenfassen von mehreren unterschiedlichen Forschungsinstituten auf einer Fläche).

Gemeinbedarfseinrichtungen, die grundsätzlich im Flächennutzungsplan nicht dargestellt werden (z.B. Einrichtungen des zivilen Bevölkerungsschutzes) können abweichend von der generellen Regelung dargestellt

werden, wenn sie innerhalb von Freiflächen liegen. Hierdurch wird auf Einrichtungen hingewiesen, die von den Funktionen der Freiflächen in besonderem Maße abweichen, die jedoch aufgrund von speziellen Randbedingungen dort ihren Standort haben müssen. Das gilt auch für einige Einrichtungen der Ver- und Entsorgung.

Als Standorte von übergeordneter Bedeutung sind die folgenden Typen von Einrichtungen mit Flächen bzw. Lagesymbolen gekennzeichnet:

- **Verwaltung:** Rathaus, Bezirksämter, Gerichte (z.B. Landes-, Amtsgericht, Gericht von internationaler Bedeutung).
- **Gesundheitswesen:** Krankenhäuser überörtlicher Bedeutung, die im Krankenhausplan der Freien und Hansestadt enthalten sind.
- **Forschung und Lehre:** Universitäten, Fachhochschulen, übergeordnete Forschungseinrichtungen, Berufliche Schulzentren.
- **Kultur:** Museen, Theater und Veranstaltungsorte von überragender Bedeutung, besondere Kultureinrichtungen von gesamtstädtischem Rang sowie herausragende Gedenkstätten.
- **Sport:** Sporthallen mit gesamtstädtischer Bedeutung.
- **Rundfunk und Fernsehen:** Einrichtungen mit überregionalen Funktionen.
- **Post- und Fernmeldedienst:** Standorte mit zentralen Funktionen der Bereiche Postdienst und Telekom.
- **Marktwesen:** Standorte gesamthamburgischer Bedeutung.
- **Landesverteidigung:** Kasernen, zentrale Verwaltungen und sonstige Einrichtungen.
- **Sonstige übergeordnete Einrichtungen für den Gemeinbedarf:** Polizei, Jugendherberge, Justizvollzug, Kraftfahrzeugverkehr.

Der Flächennutzungsplan stellt örtliche Einrichtungen nicht dar, da Prüfung und Abstimmung dieser zahlreichen Einzelstandorte auf der Ebene von thematischen sowie teilräumlichen Entwicklungsplänen sinnvoller durchgeführt werden können.

Ver- und Entsorgung

Ver- und Entsorgungsanlagen mit überörtlicher Bedeutung und mit einer Größe von mehr als 3 ha stellt der Flächennutzungsplan als **Flächen für Versorgungsanlagen oder die Verwertung oder die Beseitigung**

* Hafentwicklungs-gesetz (HafenEG) vom 25. Januar 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 19), zuletzt geändert am 27. August 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 417)

von Abwasser und festen Abfallstoffen dar. Kleinere Standorte mit überörtlicher Bedeutung werden durch Lagesymbole gekennzeichnet.

Als Standorte von übergeordneter Bedeutung sind die folgenden Typen von Einrichtungen mit Flächen bzw. Lagesymbolen gekennzeichnet:

- **Wasserversorgung:** Wasserwerke
- **Anlagen zur Abwasserbeseitigung:** Großkläranlagen, Abwasserübergabestellen und Großbetriebsplätze mit überörtlicher Bedeutung.
- **Anlagen zur Abfallverwertung und -entsorgung:** Müllverbrennungsanlagen, Regionalbetriebshöfe, Flächen für die Zwischenlagerung von Reststoffen sowie für abfallwirtschaftliche Aktivitäten, Flächen ehemaliger Deponien, die noch keiner anderen Nutzung zugeführt werden können.
- **Energieversorgung:** Kraftwerke/Fernheizwerke, zentrale Stromlastverteilungsanlagen, Erdgasübernahmestationen.

Freiflächen

Der Flächennutzungsplan unterscheidet zwischen **Grünflächen, Wald, Flächen für die Landwirtschaft, naturbestimmten Flächen** und **Wasserflächen**.

Grünflächen dienen überwiegend der Erholung und der Freizeit. Zu den Grünflächen gehören Allgemeine Grünflächen (Parkanlagen, Spielplätze, Zoologische-, Botanische- und Historische Gärten), Sportfreianlagen und Kleingärten. Friedhöfe werden ebenfalls den Grünflächen zugerechnet.

Der Flächennutzungsplan stellt Grünflächen mit überörtlicher Bedeutung und mit einer Größe von mehr als 3 ha dar, ferner Grünflächen mit lokaler Bedeutung, die in Zusammenhang mit überörtlichen Grünflächen stehen. Isoliert liegende Grünflächen mit lokaler Bedeutung werden auch dann nicht dargestellt, wenn sie größer als 3 ha sind.

Dagegen werden Grünverbindungen überörtlicher Bedeutung immer dargestellt unabhängig von ihrer flächenmäßigen Größe. Verfügen sie über keine oder keine im Maßstab des Flächennutzungsplans darstellbare Fläche, erfolgt eine Darstellung in symbolischer Breite.

Besondere Zweckbestimmungen von Grünflächen werden durch Lagesymbole gekennzeichnet (Friedhof, Schwimmbad/Badegewässer, Sportfreianlage, Segelfluggelände). Das Symbol „Sportfreianlage“ kennzeichnet überregional bedeutsame Sportanlagen.

Abschirmungen – insbesondere entlang von Verkehrsanlagen – stellt der Flächennutzungsplan in der Regel nicht dar. Dieser Gesichtspunkt ist im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen zu beachten.

Die im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen für **Wald** und für die **Landwirtschaft** beinhalten in geringem Umfang auch andere Freiflächenutzungen; dieser Umfang kann örtlich über den Schwellenwert von 3 ha hinausgehen. So enthalten die Darstellungen für Wald auch größere Lichtungen oder Wiesen während die Flächen für die Landwirtschaft auch Waldinseln beinhalten können. Ergänzend machen das Landschaftsprogramm und das Artenschutzprogramm detaillierte Aussagen.

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wird zur weiteren Differenzierung der Darstellungen für Freiflächen die neue Nutzungskategorie **„naturbestimmte Flächen“** eingeführt. Sie ermöglicht, ausgewählte Freiräume, die vorrangig dem Zweck der Naturbestimmtheit vorbehalten bleiben sollen, gesondert von den Grünflächen darzustellen.

Der Darstellungsinhalt ergibt sich in der Abgrenzung zur Nutzungskategorie „Grünfläche“ gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 des Baugesetzbuchs: Während „Grünfläche“ in erster Linie für Erholungs- und Freizeit Zwecke zur Verfügung stehen soll, steht bei „naturbestimmten Flächen“ vorrangig der Zweck im Vordergrund, die Flächen einer natürlichen, dem Menschen allenfalls nachrangig bzw. mittelbar dienenden Entwicklung zu überlassen (z.B. Heide, Moor). Dabei muß auf der Ebene des Flächennutzungsplans unentschieden bleiben, ob für dieses Ziel bestimmte Maßnahmen eingesetzt werden sollen oder ob die Fläche der natürlichen Sukzession überlassen bleiben kann. Die neue Kategorie steht nicht in Konkurrenz zur Landwirtschaft oder zu Wald, wobei naturbestimmte Flächen auch Anteile von Wald enthalten können. Extensive Erholungsformen, z. B. Wandern, bleiben jedoch möglich. Ein Zusammenhang mit einer Nutzung von Flächen für die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besteht nicht. In geeigneten Fällen können naturbestimmte Flächen ebenso wie jede andere Darstellung auch für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung oder im Rahmen von Genehmigungsverfahren in Anspruch genommen werden. Der Katalog des § 5 Abs. 2 des Baugesetzbuchs wird mit der Einführung dieser Nutzungskategorie für die Darstellungen im Hamburger Flächennutzungsplan erweitert.

Naturbestimmte Flächen werden nur dargestellt, wenn ihre Flächengröße 3 ha überschreitet. Stehen sie in

Zusammenhang mit anderen Freiflächen wie z.B. Wald, Flächen für die Landwirtschaft und Grünflächen werden die Abgrenzungen in enger Anlehnung an das Landschaftsprogramm dargestellt.

Auf Besonderheiten der Darstellung naturbestimmter Flächen wird unter Punkt 7.5 eingegangen.

Bei den **Wasserflächen** stellt der Flächennutzungsplan Bundeswasserstraßen, sonstige Gewässer erster Ordnung und einige Gewässer zweiter Ordnung dar. Sonstige Wasserflächen werden bei einer Größe von mehr als 3 ha dargestellt.

Verkehr

Der Flächennutzungsplan stellt **Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen mit Anschlußstellen** sowie **sonstige Hauptverkehrsstraßen** einschließlich der Tunnelanlagen dar. Die Breite der Straßen ist aus Darstellungsgründen symbolisch gewählt und entspricht nicht der tatsächlichen Breite. Sie sagt nichts über den Ausbaustandard der Straßen aus (s. a. Kapitel 10.4 „Verkehr“).

Im Bahnnetz stellt der Flächennutzungsplan **Schnell- und Fernbahnen mit Bahnhöfen** sowie **Flächen für Bahnanlagen** dar. Er unterscheidet nicht nach ober- oder unterirdischer Trassenführung. Alle Bahnen haben nur eine Liniensignatur, Anschlußgleise u.ä. sind nicht dargestellt. Park- und Ride-Anlagen sind durch Lagesymbole gekennzeichnet.

In Arbeitsstättengebieten und im Hafen stellt der Flächennutzungsplan übergeordnete Trassen und Flächen für den Güterverkehr dar.

Der **Flughafen** Hamburg sowie die in Aussicht genommene Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr nach dem Luftverkehrsgesetz werden nachrichtlich übernommen. Landeplätze werden durch Lagesymbole gekennzeichnet.

2.3.4 Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke

Der Flächennutzungsplan soll nach § 5 Abs. 4 des Baugesetzbuchs einen Überblick über Planungen und insbesondere über Nutzungsbeschränkungen aufgrund anderer gesetzlicher Regelungen bieten. Hierbei handelt es sich vor allem um Planungen auf der Grundlage anderer Fachplanungsgesetze als dem Baugesetzbuch wie z. B. nach dem Hamburgischen Naturschutzgesetz oder

dem Luftverkehrsgesetz. Diese Darstellungen nehmen an der Rechtswirkung des Flächennutzungsplans nicht teil.

Der Umfang von Planungen, die als nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke in den Flächennutzungsplan zu übernehmen sind, hat sich in den vergangenen Jahren stark vergrößert. Durch ihre Aufnahme in den Flächennutzungsplan würde die Klarheit und Eindeutigkeit der Darstellungen des Plans leiden. Sie werden deshalb überwiegend in einem Beiblatt zum Flächennutzungsplan dargestellt und in Anhang I zu diesem Erläuterungsbericht näher beschrieben.

Das Beiblatt „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ ist Bestandteil des Flächennutzungsplans. Es wurde zusammen mit den Änderungen des Flächennutzungsplans der Bürgerschaft vorgelegt.

Das Beiblatt enthält folgende Darstellungen:

Nachrichtliche Übernahmen

- Festgesetzte Wasserschutzgebiete nach § 19 Wasserhaushaltsgesetz in Verbindung mit § 27 Hamburgisches Wassergesetz.
- Festgesetzte Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie Naturdenkmale nach §§ 16, 17 und 19 des Hamburgischen Naturschutzgesetzes.
- Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer nach dem Gesetz zur Einführung eines Nationalparks Hamburgisches Wattenmeer*
- Denkmalgeschützte Gesamtanlagen und Gebäudegruppen gemäß §§ 2, 6 und 7 des Denkmalschutzgesetzes (Rechtskräftig geschützte Bodendenkmäler, archäologische Vorbehaltsflächen sowie Gebiete mit hoher Fundplatzdichte sollen zukünftig in einem weiteren Deckblatt zum Flächennutzungsplan kartiert werden, s.a. Erläuterungen im Anhang I.)
- Das Hafengebiet* (inkl. Hafennutzungs- und Hafenerweiterungsgebiet Zone I und II) nach § 2 Hafenerwicklungsgesetz.
- Hauptdeichlinie* (inkl. Sperrwerke und Schleusen) sowie Hochwasserschutzanlagen hinter Sperrwerken und an tidefreien Gewässern und Dämme, die den Hochwasserabfluß beeinflussen, die planfestgestellt, plangenehmigt oder in der 5. Durchführungsverordnung zum Hamburgischen Wassergesetz aufgeführt sind.
- Überschwemmungsgebiete* nach Rechtsverordnung des Senats gemäß §§ 52 und 53 des Hamburgischen Wassergesetzes.
- Flächen für den Luftverkehr* nach dem Luftverkehrsgesetz

- Bauschutzbereiche nach den §§ 12 und 17 des Luftverkehrsgesetzes
- Fluglärmschutzzonen nach dem Fluglärmgesetz sowie nach den Beschlüssen des Senats.
- Gebiete mit städtebaulichen Erhaltungsverordnungen nach § 172 Abs. 1 Nr. 2 des Baugesetzbuchs.
- Schutzzonen des Senders Moorfleet.
- Hochspannungsfreileitungen (380 kV und 110 kV)
- Richtfunktrassen der Deutschen Telekom.

Die mit * gekennzeichneten nachrichtlichen Übernahmen sind in Anpassung an Landesraumordnungspläne mit deren flächendeckender Darstellung ebenfalls im Flächennutzungsplan dargestellt. Sie sind für die Stadt von großer Bedeutung bzw. verdeutlichen planerische Sachverhalte.

Kennzeichnungen

- Flächen mit Altlasten.
Nach § 5 Abs.3 Nr. 3 des Baugesetzbuchs sollen für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, im Flächennutzungsplan gekennzeichnet werden. Die Kennzeichnung setzt die gesicherte Kenntnis einer Bodenbelastung voraus.

Vermerke

Im Beiblatt zum Flächennutzungsplan wird vermerkt, daß im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum 4. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaus vom 15.11.1993 die „Hafenquerspange“ mit der Bewertung „vordringlicher Bedarf“ enthalten ist.

Ebenfalls vermerkt sind geplante Wasserschutzgebiete sowie geplante Natur- und Landschaftsschutzgebiete.

3. Wohnen

3.1. Ausgangslage

Hamburg verfügt über ein breit gefächertes Angebot unterschiedlicher Wohnformen und -qualitäten mit einem deutlichen Schwerpunkt im Mietwohnungsbereich: Die von den starken Bevölkerungszuwächsen der letzten Jahre ausgelöste Nachfrage konnte durch den Wohnungsneubau nicht gedeckt werden. Besonders einkommenschwächere Teile der Bevölkerung haben Schwierigkeiten, ihre Wohnbedürfnisse auf dem Wohnungsmarkt zu realisieren. Die Deckung des zur Zeit bestehenden Nachholbedarfs sowie des längerfristig abschätzbaren Wohnungsbedarfs erfordert die Sicherung neuer und die konsequente Ausschöpfung der noch vorhandenen Potentiale der Stadt für den Wohnungsbau.

3.1.1. Quantitative Aspekte der Wohnungsversorgung

In der Metropolregion Hamburg gab es 1994 rund 1.48 Mio. Wohnungen; davon befanden sich 26 % im schleswig-holsteinischen und 19 % im niedersächsischen Umland und 55 % in Hamburg. Trotz der Zunahme der Wohnungszahl seit 1987 um rund 107.000 in der Region hat die Wohnbauentwicklung nicht mit der Bevölkerungsentwicklung Schritt gehalten. Dies war hauptsächlich durch die starke Zunahme der Einwohnerzahlen in Hamburg bedingt.

Die Zahl der Einwohner in Hamburg betrug 1995 rd. 1.708.000; die Zahl der Haushalte wird auf etwa 882.000 geschätzt. In Wohngebäuden und Nichtwohngebäuden sowie in Wohnheimen befanden sich rd. 825.000 Wohnungen. Unter Berücksichtigung von sonstigen Wohneinheiten in Gebäuden, abzüglich nicht erfaßter Wohnungsabgänge seit der Wohnungs- und Gebäudezählung von 1987, ergibt sich ein Gesamtwohnungsbestand von **838.000 Wohneinheiten**.

Die Zahl der Haushalte, die eine eigene Wohnung nachfragen, ist bei der Abschätzung des Bedarfs eine entscheidende Größe. Auch muß berücksichtigt werden, daß ein funktionsfähiger Wohnungsmarkt eine ausreichende Fluktuationsreserve haben muß, um die Versorgung der Bevölkerung in ausreichendem Maße sicherzustellen. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergab sich 1995 ein rechnerischer Nachholbedarf von **23.000 bis 26.000 Wohnungen**.

Die durchschnittliche Personenzahl/Wohnung betrug 1995 rd. 2, die durchschnittliche Haushaltsgröße lag

bei 1,9 Einwohner/Haushalt. Die Nettowohnfläche pro Einwohner betrug rd. 34 m². Die bisherige erhebliche Zunahme der Nettowohnfläche/Einwohner von 25 m² 1970 auf 34 m² 1995 wird sich – wenn auch in abgeschwächter Form – in Zukunft fortsetzen. Sie könnte zu einer zusätzlichen Nachfrage nach Wohnungen führen, die allerdings nur schwer abschätzbar ist.

Die Zunahme von 1 m² Wohnfläche pro Einwohner bewirkt rein rechnerisch z.B. bei einer Einwohnerzahl von rd. 1,7 Mio und einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 71 m² einen zusätzlichen Bedarf an rd. 24.000 Wohnungen. Das Wachstum der Wohnfläche pro Einwohner wurde bisher – neben den zunehmenden Flächenansprüchen pro Einwohner – wesentlich durch die starke Zunahme der Einpersonenhaushalte beeinflusst, die als zusätzliche Nachfrager am Wohnungsmarkt auftraten.

3.1.2 Qualitative Aspekte der Wohnraumversorgung

Hamburg hat im Vergleich zu anderen Großstädten einen **geringen Altbaubestand** an Wohnungen. Nur etwa 27 % der 838.000 Wohnungen ist noch aus der Zeit vor 1949 erhalten (rd. 230.000 Wohnungen). Der modernisierungsbedürftige Altbaubestand und ein modernisierungsbedürftiger Neubaubestand, (überwiegend Wohnungen der fünfziger bis siebziger Jahre) ist aufgrund fehlender Daten schwierig einzuschätzen.

Während Ausstattungsdefizite durch Modernisierungen weitgehend abgebaut sind, werden Maßnahmen zur Einsparung von Ressourcen (Energie/ Wasser) zunehmend wichtiger. Die Bedeutung des Altbaubestandes sowie des Bestandes aus der ersten Nachkriegszeit für den Wohnungsmarkt liegt besonders in dem immer noch relativ günstigen Mietniveau.

Rund 70 % der Hamburger Wohnungen wurden nach dem 2. Weltkrieg gebaut, davon ein wesentlicher Teil in Großwohnsiedlungen. Einige dieser Siedlungen aus den sechziger und frühen siebziger Jahren weisen heute Mängel in der städtebaulichen und baulichen Qualität der Wohnanlagen sowie in der Gestaltung des Wohnumfeldes auf.

Der **Anteil der Mietwohnungen** am gesamten Wohnungsbestand liegt im Vergleich zu anderen Großstädten mit rd. 80 % hoch. Durch einen in den vergangenen Jahren höheren Eigentumsanteil im Neubau sowie durch die Umwandlung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen nimmt die Eigentumsquote langsam zu.

Die polyzentrale Struktur Hamburgs sowie ein gut ausgebautenes öffentliches Nahverkehrsnetz sichern generell eine **gute Versorgung der Wohngebiete** mit Gütern und Dienstleistungen. Hiervon ausgenommen sind monofunktional ausgerichtete Wohngebiete mit geringer Dichte und einige Großsiedlungen überwiegend im Bereich der äußeren Stadt.

Die wünschenswerte enge Zuordnung von Wohnungen und Arbeitsstätten ist überwiegend im Bereich der inneren Stadt gegeben, da sich hier und in hafennahen Bereichen die Mehrzahl der Arbeitsplätze Hamburgs konzentriert.

Die Ausstattung mit wohnungsbezogenen Grün- und Freiflächen weist in einigen Bereichen der inneren Stadt Defizite auf.

3.2 Entwicklungstendenzen und Annahmen zum Flächenbedarf

Der künftige quantitative Wohnungsbedarf setzt sich zusammen aus dem **Nachhol-**, dem **Ersatz-** und dem **Neubedarf**.

Der **Nachholbedarf**, der sich aus der Gegenüberstellung der wohnungsmarktrelevanten Haushalte und der notwendigen Fluktuationsreserve an Wohnungen einerseits und der Zahl der vorhandenen Wohnungen andererseits ergibt, beträgt in Hamburg **23.000 bis 26.000** Wohnungen (Stand 1995, s. Pkt. 3.1.1).

Der **Ersatzbedarf** gibt an, wie viele Wohnungen bis zum Jahr 2010 aus dem Bestand ausscheiden werden. Er umfaßt den Abgang an Wohnungen durch Abriß, Zusammenlegung und Zweckentfremdung. Der langfristig ermittelte Wohnungsabgang in Hamburg lag bei über 1.000 Wohnungen pro Jahr. Aufgrund der Altersstruktur des Hamburger Wohnungsbestandes wird mit einem Anstieg der Abgangsquote gerechnet (2.000 Wohnungen pro Jahr). Danach ergibt sich bis zum Jahr 2010 ein zu ersetzender Wohnungsabgang in Höhe von **rd. 25.000 Wohnungen.***

Die Höhe des **Wohnungsneubedarfs** ist abhängig von der Veränderung der Zahl der Einwohner und der Haushalte sowie der Einkommensentwicklung. Der aus Nachhol-, Ersatz- und Neubedarf bis 2010 errechnete **Wohnungsbedarf insgesamt beträgt rund**

30.000 bis 60.000 Wohnungen. Für die Metropolregion (inkl. Hamburg) wird der Wohnungsbedarf bis zum Jahr 2010 auf bis zu 190.000 Wohnungen geschätzt.

Zum Zeitpunkt der Aktualisierung des Flächennutzungsplans wird davon ausgegangen, daß sich die Zahl der Einwohner bis zum Jahr 1998 auf 1.713 Mio. erhöhen wird. Eine sichere Prognose bis zum Jahr 2010 kann nicht gegeben werden.

Einschätzungen über diese Entwicklung umfassen sowohl die Variante stagnierender als auch sinkender Bevölkerungszahlen. Möglich ist aber auch, daß Hamburg aufgrund der Entwicklungen in der EU und in Osteuropa mit weiteren Zuwanderungen rechnen muß. Tritt dieser Fall ein, bedarf es der Aktivierung neuer Flächen für den Wohnungsbau ggf. auch über den Umfang hinaus, der im jetzigen Flächennutzungsplan dargestellt ist.

3.3 Leitlinien

1. Zur Verbesserung der Wohnungsversorgung in der Metropolregion Hamburg ist nach Erkenntnissen des Jahres 1995 der Neubau von bis zu 190.000 Wohnungen erforderlich. In Hamburg werden bis zu 60.000 Wohnungen benötigt.
2. Potentiale für zusätzlichen Wohnungsbau sollen zur Flächenschonung und zur optimalen Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur vorrangig im Rahmen der inneren Entwicklung erschlossen werden. Hierzu gehören Verdichtungsmaßnahmen und Möglichkeiten im Rahmen des Stadtumbaus insbesondere in den Einzugsbereichen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs.
3. Die Realisierung des Wohnungsneubauvolumens erfordert darüber hinaus, neue Wohngebiete planerisch aufzubereiten und zu erschließen. Sie sollen in überschaubaren Einheiten die bestehende Siedlungsfläche ergänzen und müssen den Flächenbedarf der sozialen Infrastruktur sowie der lokalen Grünflächenversorgung in dem notwendigen Umfang berücksichtigen.
4. Großflächige Siedlungsbereiche, die nur dem Wohnen dienen, sollen vermieden werden. Der Wohnungsanteil in vorhandenen gemischt genutzten Bereichen ist deshalb zu sichern. Bereits bestehende großflächige Wohngebiete sollen – soweit möglich – durch eine Ergänzung durch Arbeitsstätten mit dem Ziel der Nutzungsmischung weiterentwickelt werden.

* Etwa 50 % der abhängigen Wohnungen können auf den vorhandenen Grundstücken wieder errichtet werden.

5. Eine breit gefächerte öffentliche Förderung eines großen Anteils des Wohnungsneubaus wird angestrebt, um ausgewogene Sozialstrukturen in der Stadt zu erhalten oder zu sichern. Parallel sind auch Möglichkeiten für Eigentumswohnungen und -häuser sowie für frei finanzierte Mietwohnungen für mittlere und höhere Einkommensgruppen zu schaffen.
6. Die Leitlinien bedürfen der Anpassung bei wichtigen Veränderungen der Grundannahmen.

3.4 Planungen/Darstellungen

3.4.1 Grundzüge des Wohnstättenkonzeptes

Dichtekonzept

Die grundsätzlichen planerischen Leitvorstellungen für die baulichen Dichten der Wohngebiete in Hamburg sind im Dichtemodell 1980 niedergelegt (s. Pkt. 1.4.2).

Danach sollen für den Bereich der inneren Stadt sowie für die Kernbereiche von Bergedorf und Harburg, die durch Schnellbahnen sehr gut erschlossen sind, die nach der Baunutzungsverordnung möglichen Obergrenzen für das Maß der Nutzung ausgeschöpft werden. Bei Vorliegen besonderer städtebaulicher Gründe können sie nach Maßgabe des § 17 der Baunutzungsverordnung auch überschritten werden. Für die Wohnnutzung in bestehenden und geplanten Einzugsbereichen von Schnellbahnen in der äußeren Stadt sind Geschoßflächenzahlen von 0,7 bis 0,9 (Dichtetyp 2) und von 0,4 bis 0,6 (Dichtetyp 3) vorgesehen. Die konkrete Festlegung der Dichte ist unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse vorzunehmen. Diese im Dichtemodell 1980 vorgesehenen Werte für das Maß der Nutzung sind auch aus heutiger Sicht sinnvoll und realistisch und eröffnen ausreichende Entwicklungsspielräume für die verbindliche Bauleitplanung.

Vorgesehene große Erweiterungen des Siedlungsbestandes durch neue Wohnquartiere liegen zum überwiegenden Teil im Einzugsbereich von bestehenden oder geplanten Schnellbahnhaltestellen. Bei der anzustrebenden guten Qualität der zu schaffenden städtebaulichen Struktur können für diese durch den ÖPNV optimal erschlossenen Quartiere hohe bauliche Dichten vorgesehen werden.

Die außerhalb der Einzugsbereiche von Schnellbahnen liegenden Siedlungsbereiche sind in Hamburg durch das Bussystem gut mit Dienstleistungszentren und Arbeitsstättengebieten verbunden und darüber hinaus

durch das System der Park- und Ride-Anlagen an das Schnellbahnnetz angebunden. Bei zukünftigen Ergänzungen des Wohnungsbestandes ist auch in diesen Quartieren die Möglichkeit höherer Dichten zu prüfen, um das planerische Ziel des sparsamen Umgangs mit der Fläche und des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Erweiterung der Stadt zu stützen.

Sicherung des Wohnungsbestandes

Ein großer Anteil des Hamburger Wohnungsbestandes wurde in den Jahren zwischen 1920 und 1970 geschaffen. Dieser ältere Wohnungsbestand versorgt mit unterschiedlich ausgestatteten Wohnungen hauptsächlich mittlere und niedrige Einkommensschichten mit preisgünstigem Wohnraum. Bauliche, städtebauliche und wohnungspolitische Maßnahmen sollen deshalb am Erhalt und an der Sicherung dieses Bestandes orientiert werden.

Die citynahen Wohngebiete sind einem starken Umnutzungsdruck durch Betriebe des Dienstleistungssektors ausgesetzt. Ziel ist es auch hier, den vorhandenen Wohnraum zu erhalten; die rechtlichen Möglichkeiten zur Verhinderung von Zweckentfremdung von Wohnraum sollen auch zukünftig voll ausgeschöpft werden.

Erhalt der Nutzungsmischung

Umfangreiche Wohnquartiere besonders im Bereich der inneren Stadt, aber auch an Standorten mit guter Erschließung in der äußeren Stadt, sind mit Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben durchmischt. Diese Mischungen sollen aus wirtschaftlichen, verkehrlichen und stadtstrukturellen Gründen erhalten bleiben. Hierbei ist in besonderem Maße einer Verdrängung von produzierenden Betrieben sowie von Handwerksbetrieben für die Nahversorgung entgegenzuwirken.

Innere Entwicklung

Die Siedlungsflächen der Stadt beinhalten teilweise noch Potentiale für den Wohnungsbau. Ihr Umfang ist von den unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen abhängig. Möglichkeiten bieten u.a. Zeilenbauten und Siedlungen der fünfziger Jahre, funktional gemischte Siedlungsbereiche sowie locker bebaute Einfamilienhausgebiete. Bei Maßnahmen der Nachverdichtung müssen Aspekte der vorhandenen Infrastrukturausstattung und -auslastung, der Grünflächenversorgung und der ökologischen sowie der städtebaulichen Qualität und der Sozialstruktur beachtet werden. Zu den Möglichkeiten der Mobilisierung von Flächenreserven im Bestand s.a. Punkt 1.4.3.

Räume des Stadtumbaus

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans werden für einige bebaute oder untergenutzte Bereiche neue Nutzungsmöglichkeiten unter Einfluß des Wohnens dargestellt. Hierzu gehören vor allem Flächen, die aufgrund der Umorganisation der Bundeswehr für neue Nutzungen freigegeben worden sind, sowie die angestrebten Umstrukturierungen in einigen hafennahen Bereichen.

Stadterweiterung

Der geschätzte Wohnungsbedarf kann durch Ausschöpfung der Potentiale im Rahmen der inneren Entwicklung bei weitem nicht abgedeckt werden. Zur Sicherung der künftigen Wohnungsversorgung wird deshalb die Inanspruchnahme bisher unbebauter Flächen erforderlich. Neue Quartiere auf diesen Flächen sollen möglichst in enger Verflechtung von Wohnungen mit Arbeitsstätten entwickelt werden. Die angestrebte städtebauliche Qualität, Grundstücksgrößen, architektonische Gestaltung und die Ausstattung mit Grün- und Freiflächen sollen den neuen Siedlungsgebieten eine eigene Identität verleihen.

3.4.2 Bestandsdarstellungen

Zur Darstellungssystematik der im folgenden erläuterten Nutzungsarten wird auf die grundsätzlichen Ausführungen in Kapitel 2.3.3 verwiesen.

Der Grundsatz, die vorhandene Wohnnutzung zu erhalten, führt zu folgenden Darstellungen im Flächennutzungsplan:

- Überwiegend wohngenutzte Bereiche werden als „**Wohnbauflächen**“ dargestellt. Wohnbauflächen sind nicht ausschließlich für eine Nutzung mit Wohngebäuden vorgesehen. In ihnen sind ebenfalls die nicht gesondert dargestellten Gemeinbedarfseinrichtungen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Flächen für Nahversorgungsgewerbe sowie Grünflächen mit örtlicher Bedeutung, die nicht in Zusammenhang mit überörtlichen Grünverbindungen stehen und andere Flächen unter dem Schwellenwert von 3 ha enthalten.

Der Umfang der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen beträgt 21.013 ha.

- Wohnbauflächen an den Geesthängen nördlich der Elbe sind als „**Wohnbauflächen, deren parkartiger Charakter durch besondere Festsetzungen ge-**

sichert werden soll“ dargestellt (181 ha). Hiermit soll bereits im Flächennutzungsplan auf die besondere Situation dieser sehr locker bebauten Gebiete, die in Verbindung mit ausgedehnten öffentlichen Grünflächen und dem Nordufer der Elbe ein für Hamburg typisches, in der Struktur einmaliges, großes zusammenhängendes Erholungsgebiet darstellen, hingewiesen werden.

- Für wohngenutzte Bereiche, die sich in Gemeinlagen mit dörflichen Nutzungen befinden, stellt der Flächennutzungsplan neu „**Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter**“ dar. Aus der Darstellung von „Baugebieten mit Dorf- oder Wohngebietscharakter“ sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung und auf der Grundlage detaillierter Untersuchungen des Nutzungsbestandes sowohl Dorf- als auch Wohngebiete unter Beachtung gegenseitiger Rücksichtnahme von dörflicher Nutzung und Wohnen zu entwickeln.

Die Nutzungskategorie „Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter“ wird in folgenden Bereichen dargestellt:

- Vier- und Marschlande
- Cranz, Neuenfelde, Francop
- Finkenwerder
- Neugraben
- Fischbek
- Wilhelmsburg
- Sülldorf

Der Flächennutzungsplan stellt insgesamt 746 ha Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter dar.

- Mischungen aus Wohn- und Arbeitsstättennutzungen werden als „**gemischte Bauflächen**“ dargestellt.

Diese Bereiche sind vielfach durch einen hohen Grad der Mischung von Wohnungen, nicht wesentlich störenden Gewerbe- sowie Dienstleistungsbetrieben gekennzeichnet. Mit der Darstellung gemischter Bauflächen wird das Ziel verfolgt, den spezifisch städtischen Charakter dieser vielseitig strukturierten Gebiete zu bewahren. Dies bedeutet, daß die Funktionen Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen gleichrangig nebeneinander erhalten werden sollen. Der Flächennutzungsplan stellt gemischte Bauflächen überwiegend im dichtbebauten Bereich der inneren Stadt dar.

- Gemischt genutzte Flächen mit vorwiegend Kerngebietscharakter, jedoch mit eingemischter Wohnnutzung, werden als „**gemischte Bauflächen, deren**

Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll"

dargestellt. Diese Nutzungskategorie kennzeichnet im Flächennutzungsplan die zentralen Standorte (s.a. Pkt. 6.). Zu den in Bebauungsplänen festzusetzenden besonderen Kriterien gehören auch Bestimmungen über Wohnnutzungen in den Obergeschossen von Geschäftsbauten. In diesem Zusammenhang ist auch die Anordnung des Senats zu sehen, daß bei der Neuausweisung von Kerngebieten möglichst mehr als 20 % der Geschoßfläche für Wohnnutzungen vorzusehen ist und daß bei der Erteilung von Ausnahmen und Befreiungen sowie bei der Vergabe städtischer Grundstücke die Nutzungsmischung zugunsten des Wohnens verändert wird. Die Aspekte der Infrastrukturausstattung und -auslastung sind insbesondere im Hinblick auf die Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schulen und Kindertagesheime zu beachten.

3.4.3 Bestandssicherung und Stadterneuerung

Die Instandsetzung und Modernisierung des vorhandenen Wohnraums ist eine wesentliche Voraussetzung für die Bestandssicherung. Durch Maßnahmen der Stadterneuerung wurden in den vergangenen 20 Jahren eine Vielzahl von Stadtquartieren heutigen Standards weitgehend angepaßt. Praktisch abgeschlossen sind die Stadterneuerungsmaßnahmen in Rahlstedt, Billstedt, in Harburg und in der Neustadt. In den Wohn- und Mischgebieten aus der Gründerzeit in Wilhelmsburg, St. Georg, Rothenburgsort, Ottensen und im nördlichen Schanzenviertel ist die Erneuerung bereits sehr weit fortgeschritten. Einige Gebiete haben heute eine Qualität gewonnen, die sie zu bevorzugten Wohn- und Arbeitsvierteln der Stadt macht. Andere Siedlungsbereiche wiesen im Laufe der Zeit Mängel auf, so daß sie in das Programm für Stadterneuerungsmaßnahmen neu aufgenommen wurden. Hierzu zählen Großwohnanlagen der sechziger und siebziger Jahre wie Steilshoop, Mümmelmannsberg und Kirchdorf-Süd.

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans werden Gebiete der Stadterneuerung nicht mehr gekennzeichnet. Im Zeitablauf der voraussichtlichen Geltungsdauer des Flächennutzungsplans werden sich die Festlegungen von Sanierungs- und Stadterneuerungsgebieten vielfach ändern, so daß eine stets aktuelle Angabe der entsprechenden Kennzeichnungen nicht gewährleistet werden kann.

Citynahe Stadtteile besonders in der inneren Stadt stellen mit ihrem umfangreichen Bestand an älteren

Wohngebäuden bevorzugte Wohnlagen dar. Dies führt zu einem starken Entwicklungsdruck auf diese Bereiche, der sich u.a. durch Luxusmodernisierungen, durch die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen sowie durch die vermehrte Nutzung von Wohnraum für berufliche Zwecke äußert. Um den vorhandenen Wohnraum in den Stadtteilen der inneren Stadt insbesondere für mittlere und niedrige Einkommensschichten zu sichern, wurden bereits für eine Reihe besonders gefährdeter Bereiche Verordnungen nach § 172 (1) Abs. 2 Baugesetzbuch erlassen. Ziel ist es, bei behutsamer Modernisierung des Wohnungsbestandes die Zusammensetzung der vorhandenen Wohnbevölkerung zu erhalten. Erhaltungsverordnungen wurden für folgende Bereiche* erlassen:

- Hohnerkamp
- Nördliches Eimsbüttel/Hoheluft-West
- Südliche Neustadt
- Barmbek-Süd/Uhlenhorst

Der Einsatz des Instrumentes der Erhaltungsverordnung ist auch weiterhin zur Sicherung preiswerten Wohnraumes geboten. Ferner sind auch zukünftig bei der Beurteilung der Zulässigkeit einer Berufsausübung in Wohnräumen (freie und ähnliche Berufe nach § 13 der Baunutzungsverordnung) strenge Maßstäbe anzulegen.

3.4.4 Bestandsentwicklung

Baulücken, Dachausbau, Verdichtung

Innerhalb der vorhandenen Wohngebiete bestehen noch Bebauungsmöglichkeiten durch Schließung von **Baulücken** oder auf baulich untergenutzten Grundstücken. Wie in Kapitel 1.4.3 ausgeführt, ist die Mobilisierung derartiger Flächenreserven im Bestand in der Regel schwierig und zeitlich nur unter langfristigen Aspekten zu sehen. Rechtliche Hindernisse, Nutzungsbeschränkungen oder finanzielle Erwägungen der Eigentümer stehen einer zügigen Verwertung der Grundstücke häufig entgegen. Konkrete Aussagen über Umfang und Zeitpunkt der Nutzung dieser Reserven können deshalb nicht gemacht werden.

Bei der Schließung von Baulücken ist insbesondere im Bereich der dicht bebauten inneren Stadt zu prüfen, ob ein Teil der in Frage kommenden Flächen zur Ab-

* Die Grenzen der Erhaltungsgebiete sind im Beiblatt zum Flächennutzungsplan „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ dargestellt.

deckung des Nachholbedarfs an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, wohnungsnahen Grünflächen, Kinderspielplätzen und Sportflächen benötigt wird. Baulücken sind hier häufig die einzig verfügbaren Reserven, um vorhandene Defizite auszugleichen.

Auf der Grundlage von Untersuchungen des Wohnungsbestandes wird davon ausgegangen, daß durch den **Ausbau von Dachgeschossen** überwiegend der Wohngebäude vor dem 1. Weltkrieg und der Siedlungen der Zwischenkriegszeit etwa 10.000 Wohnungen zusätzlich geschaffen werden können. In den Jahren 1993 bis 1995 waren jeweils Genehmigungen für rd. 1.200 Wohnungen in Dachgeschossen erteilt worden. Die Kapazitäten in Dachgeschossen für zusätzliche Wohnungen sind jedoch begrenzt, so daß zukünftig mit abnehmenden Werten im Dachgeschoßausbau zu rechnen ist. Auch ist bei der Bewertung dieses rechnerischen Potentials zu berücksichtigen, daß die tatsächliche Verfügbarkeit dieser Ausbaumöglichkeiten wesentlich davon abhängig ist, ob und in welcher Zeit dieses Ziel bei den betroffenen Mietern durchgesetzt werden kann.

Die Möglichkeiten einer weitergehenden **Verdichtung** im Rahmen der inneren Entwicklung (An- und Erweiterungsbauten, Überbauung von Stellplatzanlagen, Verdichtung von Einfamilienhausgebieten) werden zur Zeit durch vertiefende Untersuchungen ausgelotet. Die vorliegenden globalen Ergebnisse lassen darauf schließen, daß Verdichtungspotentiale für den Wohnungsbau auch unter Beachtung ökologischer Aspekte vorhanden sind (s.a. Kapitel 1.4.3.).

Die Inanspruchnahme von Baulücken sowie eine weitere Verdichtung im Rahmen der Inneren Entwicklung für den Bau von Wohnungen bis zum Jahre 2010 ist nicht mehr sehr ergiebig. Ob die in den letzten Jahren gewonnenen Erfahrungswerte weiterhin gelten, nach denen pro Jahr bis zu 1.500 Wohnungen im Rahmen der inneren Verdichtung geschaffen werden können, ist nicht abschätzbar.

Ergänzung vorhandener Wohngebiete

Über die Erschließung von Wohnungspotentialen der inneren Entwicklung hinaus können durch Ergänzung vorhandener Baugebiete auf bisher noch nicht oder untergenutzter Flächen Reserven für den Wohnungsbau in erheblicher Größenordnung bereitgestellt werden, für die der Flächennutzungsplan wie bisher bzw. im Rahmen seiner Überarbeitung neu „Wohnbaufläche“ darstellt. Ergänzungsflächen mit einem Neubaupotential für mehr als 300 Wohneinheiten bestehen im:

Bezirk Hamburg-Mitte:	Legienstraße, nördlich Finkenwerder Landscheide.
Bezirk Altona:	Blomkamp/Knabeweg.
Bezirk Eimsbüttel:	Emil-Andresen-Straße.
Bezirk Hamburg-Nord:	Diekmoor.
Bezirk Wandsbek:	Hoisdütteler Straße/Auf der Strenge, Immenhorstweg.
Bezirk Harburg:	Minnerweg.

Insgesamt können auf Ergänzungsflächen etwa **17.000 zusätzliche Wohnungen** bis zum Jahr 2010 errichtet werden. Für die Flächen ist – soweit nicht vorhanden – verbindliches Planrecht zu schaffen, die Erschließung ist vorzubereiten.

Stadtumbau

Einige vielfach bereits genutzte und gut erschlossene Teilbereiche der Stadt können neuen Nutzungen unter Einschluß des Wohnens zugeführt werden. Hierzu gehören überwiegend von der Bundeswehr aufgegebenen Flächen, aber auch Lagerflächen und Verkehrsbrachen. Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans werden diese Bereiche – abweichend von den bisherigen Darstellungen – u.a. als Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, gewerbliche Bauflächen und Grünflächen dargestellt. Für die meisten Gebiete des Stadtumbaus sind erste Konzepte in der Erarbeitung, die im Verlauf der Projektplanung weiter zu konkretisieren sind. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans geben die gegenwärtig angestrebte planerische Zielsetzung wieder. Sie sind gegebenenfalls im Zuge der Weiterentwicklung der Vorhaben zu korrigieren. Von den im Flächennutzungsplan dargestellten Bereichen des Stadtumbaus weisen folgende ein Neubaupotential von mehr als 300 Wohnungen auf:

Bezirk Hamburg-Mitte:	Steinbeker Straße
Bezirk Hamburg-Mitte/ Altona:	Nördliches Elbufer.
Bezirk Wandsbek:	Bohnenkaserne, Am Husarendenkmal.
Bezirk Harburg:	Scharnhorstkaserne, Harburger Binnenhafen.

Die Flächen des Stadtumbaus enthalten insgesamt ein Neubaupotential von etwa **6.000 Wohnungen**.

3.4.5 Stadterweiterung

Der zu erwartende Wohnungsbedarf bis zum Jahr 2010 kann nur zu einem Teil durch Maßnahmen der inneren Entwicklung und des Stadtumbaus bzw. auf Ergänzungs-

flächen bestehender Wohngebiete gedeckt werden. Für die Deckung des darüber hinausgehenden Bedarfs sind Erweiterungen des Stadtgebietes vorgesehen. Die hierfür erforderlichen Wohnbauflächen sind überwiegend bereits im Flächennutzungsplan dargestellt; sie werden im Rahmen der Überarbeitung des Plans um vier weitere Gebiete ergänzt.

Als Stadterweiterungsmaßnahme wird die Schaffung einer neuen Siedlungseinheit mit mehr als 1.000 Wohnungen bezeichnet. Die Stadterweiterungsflächen liegen überwiegend im Südwesten und Südosten sowie zu einem geringen Teil im Osten der Stadt. Sie sind Bestandteil von Regional- und städtischen Achsen und durch Schnellbahnen mit ausbaufähigen Netzteilen sehr gut erschlossen. Eine gute Anbindung an das Netz der Hauptverkehrsstraßen ist vielfach bereits gegeben oder geplant. Die Flächen stehen in enger Verbindung zu weiträumigen Erholungsgebieten. Ein größerer Anteil der Erweiterungsflächen befindet sich im Eigentum der Stadt, so daß eine schnelle Verfügbarkeit gegeben ist.

Im Rahmen der Stadterweiterung ist vorgesehen, zwei neue größere Siedlungsgebiete zu schaffen bzw. zu erweitern:

– Bezirk Bergedorf

Im Raum Billwerder/Allermöhe wurde bereits ein erster Bauabschnitt des neuen Stadtteils Ende der achtziger Jahre fertiggestellt („Allermöhe Ost“). Er umfaßt rd. 3.800 Wohnungen.

Ein zweiter, westlich angrenzender Bauabschnitt („Allermöhe West“) befindet sich in der Realisierungsphase, die gegen Ende des Jahrzehnts abgeschlossen sein wird. Es sind insgesamt rund 5.700 Wohnungen vorgesehen, etwa 2.600 Wohnungen sind im Bau.

Die planerischen Vorarbeiten für den dritten Bauabschnitt (Billwerder“), nördlich der Bahn gelegen, sind eingeleitet. Beabsichtigt ist die Errichtung von etwa 3.000 Wohnungen. Mit dem Beginn der Bauarbeiten ist erst um die Jahrhundertwende zu rechnen.

– Bezirk Harburg

Im Raum Neugraben-Fischbek stellt der Flächennutzungsplan umfangreiche noch nicht genutzte Wohnbauflächen dar. Für den Bereich nördlich des Zentrums Neugraben und der S-Bahntrasse, westlich der Francoper Straße wird zur Zeit ein erstes Baugebiet mit 3.000 Wohnungen planerisch vorbereitet.

Mit der stufenweisen Umsetzung wird voraussichtlich in 1997 begonnen.

Die westlich angrenzenden noch nicht genutzten Bauflächen können aufgrund schwieriger hydrogeologischer Verhältnisse und des hochwertigen Landschaftsraums nicht in vollem Umfang baulich genutzt werden. Die abschließende Festlegung von Wohnbaugebieten zusammen mit einem neu einzurichtenden Schnellbahnanschluß erfordert noch weitere Untersuchungen. Im Landschaftsprogramm ist für Teile der noch nicht genutzten Wohnbauflächen nördlich der Bahntrasse deshalb „Fläche mit Klärungsbedarf“ dargestellt. Langfristig angestrebt wird der Bau von 4.000 Wohnungen. Mit einer Umsetzung ist erst im kommenden Jahrzehnt zu rechnen.

Kleinere neue Stadtquartiere mit 1.000 bis 1.500 Wohnungen, die keine selbständigen Stadtteile bilden werden, sondern vorhandene Siedlungsgebiete ergänzen, sind vorgesehen bzw. im Bau:

- Bezirk Hamburg-Mitte: Haferblöcken/
Fuchsbergredder
- Bezirks Wandsbek: Trabrennbahn/Hundere
rennbahn (etwa 900 von
insges. 1.600 Wohnun-
gen sind im Bau)
- Bezirk Bergedorf: Reinbeker Redder,
Brookdeich/Curslacke
r Neuer Deich

Das Planrecht für die vorgenannten Projekte besteht bzw. wird zur Zeit vorbereitet.

Durch Maßnahmen der Stadterweiterung können insgesamt noch **rd. 17.000 Wohnungen** geschaffen werden.

3.4.6 Wohnungsbilanz

Der bis zum Jahr 2010 geschätzte Wohnungsbedarf beträgt 30.000 bis 60.000 Wohnungen (s. Pkt. 3.2). Der überarbeitete Flächennutzungsplan enthält Reserven für den Wohnungsbau in einer Größenordnung von rd. 40.000 Wohnungen (nur Flächen, die den Bau von 50 Wohnungen und mehr erlauben). Dies zwingt dazu, alle vorhandenen Flächenreserven auszuschöpfen.

Würde sich die Zahl der Einwohner und Haushalte stärker entwickeln, als bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans unterstellt, ist die Bereitstellung neuer Flächen unabdingbar.

4. Arbeitsstätten

4.1 Ausgangslage

4.1.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Hamburg zählt zu den größten industriellen Ballungsräumen Deutschlands; dominierender Schwerpunkt der wirtschaftlichen Leistung der Stadt ist jedoch der Dienstleistungsbereich, dessen Beitrag zur Bruttowertschöpfung mehr als drei Viertel ausmacht. Ein Viertel davon entfällt auf die Bereiche Handel und Verkehr, auf die die Hamburger Wirtschaft traditionell ausgerichtet ist.

Die Zahl der Beschäftigten in der Stadt betrug 1995 rd. 910.000 (davon etwa 255.000 Einpendler), die ein Bruttoinlandsprodukt von 135 Mrd. DM erwirtschafteten.

Eine wichtige Basis für die günstige Entwicklung des Dienstleistungsbereichs in Hamburg ist der breit gefächerte Industriesektor der Stadt. Dieser Sektor war in den vergangenen zwanzig Jahren in besonderem Maße umfangreichen Umstrukturierungsprozessen unterworfen, die auch mit einem erheblichen Abbau von Arbeitsplätzen verbunden waren. Die betrieblichen Anstrengungen zur Bewältigung des Strukturwandels im produzierenden Bereich wurden stets von der Stadt wirtschaftspolitisch begleitet mit dem Ziel, technologieintensive Produktionen neu anzusiedeln und zu unterstützen. Ein wichtiges Instrument hierfür ist ein nach Lage, Größe und Standortqualität breites Angebot an verfügbaren städtischen Arbeitsstättenflächen, um Ansiedlungs- und Erweiterungswünschen gerecht zu werden. Auf diesem Sektor zeichnen sich jedoch seit längerer Zeit Engpässe ab, die Unternehmen zur Abwanderung veranlaßt sowie die Neuansiedlung von Betrieben erschwert haben.

Die Arbeitslosenquote der Stadt von 10,5 % (Mai 1995, etwa 76.000 Arbeitslose) entspricht dem durchschnittlichen Bundeswert (alle Länder); sie liegt jedoch unter den Quoten anderer Großstädte. Arbeitslosigkeit betrifft einen großen Teil der Hamburger Bevölkerung und stellt deshalb eine der drängendsten wirtschaftspolitischen Herausforderungen dar.

Durch die wiedergewonnene Lagegunst Hamburgs im Schnittpunkt der Warenströme zwischen den Märkten Mittel-, Nord- und Osteuropas sowie durch die bevorstehende Realisierung des beschlossenen europäischen Wirtschaftsraums hat sich die Position der Stadt als

Ausgangs-, Metropol- und Endpunkt wirtschaftsräumlicher Verknüpfungen verbessert. Als positive Standortfaktoren tragen hierzu auch ein hoch spezialisiertes Angebot an Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, eine Vielzahl von Forschungs- und Informationseinrichtungen sowie attraktive Kultur- und Freizeitangebote bei.

Aufgrund der intensiven Verflechtungen Hamburgs mit seinem Umland wird auf der Grundlage des Regionalen Entwicklungskonzepts eine intensivere Kooperation zur Lösung wirtschaftlicher Probleme angestrebt. Es besteht die Zielsetzung, die Bereitstellung und Erschließung neuer Gewerbe- und Industriegebiete sowie die Wiederaufbereitung alter Arbeitsstättenflächen stärker zu koordinieren. Hierdurch sollen die beim Flächenangebot in der gesamten Metropolregion vorhandenen Kostenvorteile gegenüber vergleichbaren Ballungsräumen langfristig gesichert und zur Stärkung der Wirtschaftskraft der Region eingesetzt werden.

4.1.2 Produzierender Bereich

Im produzierenden Bereich der Hamburger Wirtschaft arbeiteten 1995 etwa 200.000 Menschen. Davon waren rd. 140.000 im Verarbeitenden Gewerbe, die übrigen im Baugewerbe und im Energiesektor beschäftigt. (Die Werte beinhalten auch diejenigen Beschäftigten, die Dienstleistungstätigkeiten im produzierenden Bereich ausüben.)

Hamburg ist Sitz zahlreicher Großunternehmen: rund 50 Industriebetriebe haben 500 und mehr Beschäftigte; der Industriebereich insgesamt wird jedoch überwiegend durch kleine und mittlere Firmen geprägt. Viele Unternehmen nutzen die distributiven und logistischen Angebote des Hafens und dokumentieren damit ihre Fernabsatzorientierung.

Der notwendige Anpassungsprozeß im Produzierenden Bereich führte zu einem großen Verlust an Arbeitsplätzen. Die Zahl der Beschäftigten in diesem Bereich sank von 1970 mit rd. 350.000 auf etwa 200.000 in 1995 (Abnahme von mehr als 40 %). Der Flächenbedarf stieg jedoch stets weiter an: die erforderliche Modernisierung von Produktionsabläufen und die gewonnene strukturelle Flexibilität der Betriebe, die sich durch Auslagerung, Eingliederung und Restrukturierung von Betriebsteilen auszeichnet, erfordert ein höheres Flächenangebot als bisher. Aufgrund der eng begrenzten Flächenreserven der Stadt kam es in der Vergangenheit hierbei immer wieder zu Engpässen. Der Flächennutzungsplan enthält zwar noch nicht genutzte gewerbliche Bauflächen; diese Flächen können vielfach aufgrund

ihrer hochwertigen ökologischen Funktionen nur schwer planerisch für eine gewerbliche Nutzung aufbereitet und erschlossen werden.

Die bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete der Stadt weisen in unterschiedlichem Umfang noch Kapazitäten an untergenutzten oder brachliegenden Flächen auf (zur Zeit etwa 55 ha). Diese Reserven sind erfahrungsgemäß bei anstehenden Erweiterungen, Um- oder Neuansiedlungen von Betrieben kaum einsetzbar.

An einigen Standorten des Produzierenden Gewerbes – insbesondere in Cityrandlagen – haben sich die Branchenstrukturen weitgehend verändert. Die Zunahme von Dienstleistungsfunktionen, auch innerhalb des Verarbeitenden Gewerbes, hat die Umstrukturierung dieser Standorte zu Dienstleistungsbereichen begünstigt. Hierdurch verdrängte produzierende Betriebe treten als zusätzliche Nachfrager am angespannten Gewerbeflächenmarkt auf.

Einige Hamburger Industrie- und Gewerbegebiete weisen bezogen auf Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität Defizite auf. Ihre Ausstattung mit kleineren Versorgungseinrichtungen sowie ihre Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr aber auch die Situation des ruhenden und fließenden Individualverkehrs sind häufig unbefriedigend.

4.1.3 Dienstleistungsbereich

Im tertiären Sektor der Hamburger Wirtschaft arbeiteten in 1995 rd. 705.000 Beschäftigte, 77 % aller Beschäftigten der Stadt. Zum tertiären Sektor zählen die Bereiche Handel und Verkehr (232.000 Beschäftigte), Private Dienstleistungen (303.000 Beschäftigte) und der Staat, private Haushalte und Organisationen ohne Erwerbscharakter (171.000 Beschäftigte).

Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich sind zum überwiegenden Teil Büroarbeitsplätze, auf die im folgenden vor allem eingegangen wird (zu den Flächen des Einzelhandels s. Pkt. 6). Der Bestand an Büroflächen betrug 1995 grobgeschätzt 11,5 Mio. m² Bruttogeschoßfläche; das entsprach einer Nettofläche von etwa 9,4 Mio. m². Die geschätzte Zahl der Büroarbeitsplätze lag bei etwa 490.000; der Flächenanspruch pro Bürobeschäftigten zwischen 23 m² und 24 m² Bruttogeschoßfläche.*

* Quelle: Angaben von Maklerfirmen

1995 waren in Hamburg etwa 540.000 m² Bürofläche nicht vermietet, 5,8 % des Nettoflächenbestandes. Eine Leerstandsquote bis zu 3 % gilt als notwendig für das Funktionieren des Büroflächenmarktes. In 1995 waren etwa 350.000 m² Büroflächen im Bau.*

Die Büroflächen in Hamburg konzentrieren sich überwiegend auf die City und ihre Randgebiete (rd. 45%) und auf den übrigen Bereich der inneren Stadt (rd. 30%). Die Büroflächen in der äußeren Stadt (rd. 25%) verteilen sich auf eine Vielzahl einzelner Standorte. Außerhalb der City sind die Büroflächen vielfach integriert in dicht bebaute Wohn- und Mischgebiete wie z.B. in der inneren Stadt und in den zentralen Bereichen von Bergedorf und Harburg.

Als größere monostrukturierte Bürostandorte wurden die City-Nord in Winterhude und die City-Süd in Hammerbrook errichtet. Ihre Planung folgte einer Konzeption, die vorsah, den Flächenbedarf großer Unternehmensverwaltungen an besonderen, verkehrlich gut erschlossenen Standorten zu decken. Hierdurch wurden Verdrängungsprozesse in Gemengelage vermieden und den Unternehmen die Möglichkeit geboten, ihre häufig räumlich getrennten Firmenteile in einem Gebäude zu vereinen. (Siehe hierzu auch Punkte 1.4.2 und 4.4.1).

4.2 Entwicklungstendenzen und Annahmen zur Flächennachfrage

4.2.1 Produzierender Bereich

Entwicklungen

Das Verarbeitende Gewerbe wird zukünftig einem sich verschärfenden Wettbewerb zwischen den Wirtschaftsregionen ausgesetzt sein, da die Unternehmen auf dem europäischen Binnenmarkt aus Kostengründen Verwaltungs- und Produktionseinheiten zusammenfassen und ihre Standortwahl regionsübergreifend treffen können. Darüber hinaus ist aufgrund der Veränderungen in Mittel- und Osteuropa und der beachtlichen Arbeitskostenvorteile in diesen Ländern mit einer verstärkten Verlagerung einfacher Produktionen aus Hamburg und der Region zu rechnen.

Zur Bewältigung der zukünftigen Anforderungen müssen die Umstrukturierungsprozesse im Verarbeitenden Gewerbe weitergeführt werden. Sie sind nur dann reibungslos zu vollziehen, wenn die hierfür erforderlichen zusätzlichen Gewerbeflächen verfügbar sind und für die Erweiterung, Verlagerung und Neuansiedlung

von Betrieben eingesetzt werden können. Die Verfügbarkeit von geeigneten Industrie- und Gewerbeflächen wird deshalb zukünftig als Standortfaktor für Hamburg und die Region zunehmend an Bedeutung gewinnen. Sie ist wesentliche Voraussetzung für den Erhalt bestehender und die Schaffung neuer Arbeitsplätze und damit auch ein entscheidender Faktor für den notwendigen Abbau der Arbeitslosigkeit.

Flächenanforderungen in erhöhtem Umfang sind in den kommenden Jahren auch für die Lösung von Ver- und Entsorgungsproblemen zu erwarten. Insbesondere die Unternehmen der Abfallwirtschaft und der Entsorgung spielen eine ständig an Bedeutung zunehmende Rolle in der Hamburger Wirtschaftsstruktur. Die Flächenbedarfe dieser Unternehmen sind auf dem privaten Markt nur begrenzt zu decken.

Hinweis zur Arbeitsstättenstatistik und zur Baunutzungsverordnung:

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Entwicklungen der Wirtschaftsbereiche nach der Systematik der Arbeitsstättenstatistik beschrieben. Diese ist nicht identisch mit den Kategorien der Baunutzungsverordnung, die nicht nach Wirtschaftsbereichen, sondern hauptsächlich nach dem Grad der von Betrieben verursachten Störungen und nach der für betriebliche Nutzung bzw. für gemischte Nutzung zuträglichen Nutzungsdichte differenziert. Da im Flächennutzungsplan die Erkenntnisse zu den zukünftigen wirtschaftlichen Entwicklungen in die Darstellungen von Bauflächen umzusetzen sind, werden im folgenden die wichtigsten Zweckbestimmungen der aus den gewerblichen Bauflächen zu entwickelnden Gebiete erläutert:

Aus gewerblichen Bauflächen im Flächennutzungsplan können nach der Baunutzungsverordnung im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Gewerbegebiete und Industriegebiete entwickelt werden.

Gewerbegebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Betrieben, darüber hinaus sind Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude ausdrücklich zugelassen. Wohnnutzung ist im Gewerbegebiet weder allgemein noch ausnahmsweise zulässig, nur Betriebswohnungen können zugelassen werden.

Industriegebiete dienen ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind.

Annahmen zur Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen

Die **zukünftige Nachfrage** nach gewerblichen Bauflächen über größere Zeiträume ist nicht prognostizierbar, da die Abschätzung der hierfür maßgeblichen Einflußfaktoren mit sehr großen Risiken behaftet ist. Die Nachfrage in den einzelnen Wirtschaftsbereichen wird unterschiedlich sein und auch andere planerische Nutzungskategorien außer den gewerblichen Bauflächen betreffen wie z.B. gemischte Bauflächen sowie gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll. Aufgrund bisheriger Erfahrungen wird davon ausgegangen, daß der Rückgang einer Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen aus einem Teil der Branchen durch neue Nachfrage anderer Branchen in der Regel kompensiert wird. Es ist ferner zu erwarten, daß flächenbedarfsmindernde Effekte, z.B. durch reduzierte Lagerhaltung, durch flächenbedarfssteigernde mehr als ausgeglichen werden.

Festgestellt werden kann, daß für das erwartete weitere Wirtschaftswachstum und für die Bewältigung des Strukturwandels sowie für die Belange der Abfallwirtschaft gewerbliche Bauflächen in größerem Umfang zukünftig nachgefragt werden. Da zur Zeit nicht erkennbar ist, daß sich die bisherige langjährige Nachfrage nach städtischen gewerblichen Bauflächen in den kommenden Jahren verringern wird, orientiert sich die Stadt für die künftige Nachfrageentwicklung an dem vorliegenden Erfahrungswert beim Verkauf städtischer Grundstücke im Rahmen der Wirtschaftsförderung. Er betrug durchschnittlich etwa **30 ha Nettobaufläche pro Jahr**.

Um ausreichende Wahlmöglichkeiten nach den betrieblichen Erfordernissen z.B. bezogen auf Standorte und Größe der Grundstücke sicherzustellen, muß der Bestand an verfügbaren gewerblichen Bauflächen deutlich über der erwarteten jährlichen Nachfrage liegen.

Es wird davon ausgegangen, daß bis zum Jahr 2010 städtische gewerbliche Bauflächen in einer Bandbreite von **400 bis 450 ha Nettobauland** nachgefragt werden. Darüber hinaus besteht eine Nachfrage nach privaten gewerblichen Bauflächen, die quantitativ jedoch nicht abschätzbar ist. Die jährliche Nachfrage nach privaten und städtischen Bauflächen wird jedoch deutlich über 30 ha liegen. Der Flächennutzungsplan muß hierfür entsprechend Vorsorge tragen.

In die bisherige Vergabe städtischer Gewerbeflächen waren auch Grundstücke einbezogen, die durch Aufbereitung brachliegender Flächen gewonnen werden konnten. Im Rahmen der Laufzeit des Flächennutzungsplans bis zum Jahr 2010 wird dies weiterhin der Fall sein.

Für die Metropolregion Hamburg wird im Regionalen Entwicklungskonzept davon ausgegangen, daß aufgrund der erwarteten Zunahme des Arbeitsplatzangebotes sowie zur Deckung der Flächennachfrage für die Erweiterung, Verlagerung und Neuansiedlung von Betrieben jährlich ein Volumen von 120 ha an zusätzlichen gewerblichen Bauflächen benötigt wird (Netto-Bauland). Hiervon entfallen auf Hamburg 30 ha, auf das nördliche Umland bis zu 60 ha und auf das südliche Umland 30 ha. Mit dem überarbeiteten Flächennutzungsplan will Hamburg eine planerische Aufbereitung von jährlich 30 ha an städtischen vergabereifen gewerblichen Bauflächen ermöglichen und damit seinen Verpflichtungen im Rahmen des Regionalen Entwicklungskonzepts nachkommen.

4.2.2 Dienstleistungsbereich

Entwicklungen

Wachstumsträger der wirtschaftlichen Dynamik Hamburgs werden auch zukünftig die Dienstleistungstätigkeiten in allen Wirtschaftsbereichen sein.

Der in den vergangenen Jahren stark expandierende Sektor der privaten Dienstleistungen, der sowohl einfache Angebote für die Bevölkerung und die Wirtschaft als auch spezielle hochwertige produktionsorientierte Dienstleistungen umfaßt, wird seine dominierende Stellung weiter ausbauen. Hamburg geht von einer zunehmenden Konzentration der konsum- und der unternehmerorientierten Dienstleistungen, von Forschung und Entwicklung sowie aller Bereiche der „Wissensproduktion“ aus. Die Stadt ist führendes deutsches Medienzentrum mit hervorragenden Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung des Kommunikations- und Informationsbereichs.

Hinweis zur Arbeitsstättenstatistik und zur Baunutzungsverordnung:

Analog zu den gewerblichen Bauflächen werden im folgenden zum besseren Verständnis der Unterschiede zwischen der Systematik der Arbeitsstättenstatistik und den Kategorien der Baunutzungsverordnung die wichtigsten Zweckbestimmungen der Baugebiete erläutert, die aus den im Flächennutzungsplan dargestellten ge-

mischten Bauflächen und gemischten Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung* entwickelt werden können. Aus gemischten Bauflächen des Flächennutzungsplans können in der Bebauungsplanung Mischgebiete und Kerngebiete entwickelt werden, aus gemischten Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung Kerngebiete.

Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie den zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Nicht störende Gewerbebetriebe sind im Kerngebiet ausdrücklich zugelassen. Wohnnutzung ist im Kerngebiet zwar nicht generell zulässig, im Bebauungsplan können jedoch Regelungen über die Zulässigkeit von Wohnnutzung oder gar die Pflicht, in bestimmten Geschossen oder zu einem gewissen Anteil Wohnnutzung vorzusehen, getroffen werden (s. a. Pkt. 3.4.2: Gemischt genutzte Flächen mit vorwiegendem Kerngebietscharakter).

Zur Nachfrage nach gemischten Bauflächen und nach gemischten Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung (Nachfrage nach Büroflächen)

Die positiven Entwicklungen im Dienstleistungssektor können bis zum Jahr 2010 mit einer Zunahme der Zahl der Beschäftigten verbunden sein, die auf über 50.000 geschätzt wird. Nicht alle im Dienstleistungssektor Tätigen benötigen einen Büroarbeitsplatz. Die Zunahme der Büroarbeitsplätze wird deshalb mit nur rd. 35.000 angenommen**.

Neben der Entwicklung der Bürobeschäftigung ist der durchschnittliche Flächenanspruch pro Mitarbeiter die zweite maßgebliche Bestimmungsgröße für den Büroflächenbedarf. Der durchschnittliche Flächenverbrauch pro Bürobeschäftigten liegt bei Neubauten zwischen 25 m² und 35 m² Bruttogeschosßfläche. Der Flächennutzungsplan geht von einem mittleren Wert pro neuem Mitarbeiter von 30 m² aus. Die Zunahme der Büroarbeitsplätze würde danach mit einer Nachfrage nach zusätzlichen Büroflächen in Höhe von 1.05 Mio. m² verbunden sein (etwa 70.000 m² pro Jahr).

* Als „gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung“ werden verkürzt die im Flächennutzungsplan dargestellten „Gemischten Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden sollen“ beschrieben.

** Büroflächen in Hamburg – zukünftige Nachfrage nach Kerngebieten, Müller Consult GmbH, Hamburg 1992

Der zur Zeit vorhandene durchschnittliche Flächenanspruch pro Bürobeschäftigten von 23 bis 24 m² könnte aufgrund weiter steigender technischer und betrieblicher Anforderungen zunehmen. Diese Zunahme wird bezogen auf den gesamten Büroflächenbestand von 11,5 Mio. m² mit etwa 1 % pro Jahr veranschlagt und beträgt etwa 115.000 m² Bruttogeschosßfläche.* Hierbei muß jedoch davon ausgegangen werden, daß dieser Bedarf nicht gleichmäßig, sondern nur bei einem Neubezug von Flächen realisiert wird. Zu Zeiten geringeren Wirtschaftswachstums wird ein solcher Bedarf häufig „aufgestaut“.

Aus der Zunahme der Zahl der Bürobeschäftigten sowie dem wachsenden Flächenanspruch pro Beschäftigten ergibt sich ein **jährlicher errechneter Bedarf bis zu 200.000 m² Bruttogeschosß-Bürofläche**. Für die gesamte angestrebte Laufzeit des Flächennutzungsplans bis zum Jahr 2010 errechnet sich ein Wert von **3 Mio. m²**. Ob und wann ein solcher Bedarf jedoch nachfragewirksam wird, hängt im wesentlichen von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung und von der subjektiven Einschätzung der erwarteten Zukunftsperspektiven der Unternehmen ab.

Die Summe der zur Zeit leerstehenden bzw. in Bau und in Planung befindlichen Büroflächen läßt für die nächsten Jahre keine Angebotsengpässe erkennen. Im Hinblick auf die langfristig erwartete Entwicklung sind jedoch weitere Flächen für die Dienstleistungswirtschaft bereitzustellen. Sie sind an besonders geeigneten Standorten im Verbund mit anderen Nutzungen planerisch vorzubereiten. Dabei ist zu beachten, daß eine gute städtebauliche Integration sowie die Sicherstellung der erforderlichen infrastrukturellen Versorgung zunehmend ein wesentlicher Standortfaktor für die Unternehmen des Dienstleistungsbereichs ist.

4.3 Leitlinien

1. Eine starke Wirtschafts- und Finanzkraft Hamburgs ist die wichtigste Voraussetzung für die Bewältigung der gegenwärtigen Arbeitslosigkeit und der bereits jetzt erkennbaren künftigen Beschäftigungsrisiken. Dem Erhalt bestehender und der Schaffung neuer Arbeitsplätze kommt deshalb ein herausragender Stellenwert zu. Hierfür müssen Arbeitsstättenflächen in ausreichendem Umfang bezogen auf Größe, Lagequalitäten und zeitliche Verfügbarkeit bereitgestellt werden.

* Büroflächen in Hamburg – zukünftige Nachfrage nach Kerngebieten, Müller Consult GmbH, Hamburg 1992

2. Ein leistungsfähiger, vielfältiger **Produzierender Sektor** ist auch zukünftig Basis einer stabilen Wirtschaftsstruktur. Er ist für die positive Weiterentwicklung des Dienstleistungssektors unerlässlich. Eine rasche Konsolidierung der seit langer Zeit laufenden Umstrukturierungsprozesse in vielen Branchen des Verarbeitenden Gewerbes ist deshalb anzustreben. Hierfür sind auch künftig flankierende Maßnahmen der Wirtschaftsförderungspolitik erforderlich.
3. Der Bestand an Industrie- und Gewerbenutzungen auf gewerblichen Bauflächen ist grundsätzlich zu erhalten. Noch vorhandene Nutzungsreserven innerhalb des Bestandes sowie wieder nutzbar zu machende Flächen sind vordringlich für den Erhalt der vorhandenen Betriebe z.B. zur Deckung von Erweiterungswünschen, einzusetzen.
4. Gewerbe- und Industriegebiete mit besonderen infrastrukturellen und gestalterischen Defiziten sollen behutsam verbessert werden. Entsprechende Maßnahmen dienen der Standortsicherung von Betrieben sowie der generellen Imageaufwertung von Arbeitsstättengebieten.
5. Die begrenzten verfügbaren städtischen Gewerbeflächen sind im Rahmen der Wirtschaftsförderung sparsam zu vergeben:
 - Bei Expansionswünschen von Unternehmen sind die Betriebe dahingehend zu beraten, Verdichtungsmöglichkeiten auf dem vorhandenen Grundstück zu nutzen.
 - Sofern dies mit betrieblichen Belangen vereinbar ist, wird die bauliche Dichte durch Stapelung von Nutzungen sowie durch Einrichtung von Gemeinschaftsanlagen erhöht. Dies wird die Stadt im Einvernehmen mit den Betroffenen durch Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen fördern.
 - Städtische Gewerbegrundstücke sollen vorrangig an diejenigen Betriebe vergeben werden, die auf eine gewerbliche oder industrielle Planausweisung angewiesen sind. Betriebe mit Dienstleistungscharakter – insbesondere Büronutzungen – sind in Kern- und Mischgebieten unterzubringen.
 - Städtische und private Brachflächen sollen aufbereitet und für gewerbliche Zwecke wieder eingesetzt werden.
6. Die zukünftig erwartete Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen wird nicht durch Angebote im Rahmen der inneren Entwicklung gedeckt werden können. Diese sind zur Zeit auch noch nicht quantifizierbar.

- Ein ausreichendes Flächenpotential für die Neuan siedlung oder Verlagerung von Betrieben erfordert deshalb die planerische Aufbereitung und Erschließung von heute noch nicht genutzten städtischen gewerblichen Bauflächen. Insgesamt wird bis zum Jahr 2010 ein verfügbares städtisches Flächenpotential von rd. 450 ha benötigt (Nettobauland, s.a. Pkt. 4.2:1). Für einen schonenden und sparsamen Umgang mit den knappen noch nicht genutzten gewerblichen Bauflächen wird angestrebt, einen Anteil der pro Jahr bereitzustellenden Gewerbegrundstücke durch die Reaktivierung von Gewerbebrachen sowie durch die Ausschöpfung von Verdichtungsmöglichkeiten im Bestand zu gewinnen.
7. Zur Schaffung ausreichender Handlungsspielräume für die Wirtschaftsförderung soll ständig eine Mindestreserve sofort verfügbarer städtischer Grundstücke unterschiedlicher Größe und Qualität vorgehalten werden, die deutlich über der erwarteten durchschnittlichen jährlichen Nachfrage von 30 ha (Netto) liegt und etwa 60 bis 90 ha umfassen soll.
 8. Gemengelagen von Wohnen und Gewerbe auf gemischten Bauflächen sowie auf Wohnbauflächen sollen erhalten werden, soweit die gegenseitigen Beeinträchtigungen in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden können.
 9. Im Rahmen der Kooperation mit den Nachbarländern sind Lösungen zu finden insbesondere für Fragen der Abfallentsorgung und Wasserversorgung, für die planerische Sicherung von Gewerbeflächen entsprechend den siedlungsstrukturellen Zielsetzungen und für eine intensive Zusammenarbeit in der Wirtschaftsförderung. Hamburg unterstützt die Ausweisung von gewerblichen Bauflächen im Umland für die Industrie- und Distributionsfunktion der Metropolregion, um eine größere Flexibilität im Gewerbeflächenangebot der Region zu erhalten als dies Hamburg allein aufgrund seiner begrenzten Flächenressourcen möglich wäre.
 10. Der **Dienstleistungsbereich** wird weiterhin der bedeutendste Wachstumsträger der Beschäftigungsentwicklung in Hamburg sein und die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt prägen: hierfür sind ausreichende Entfaltungsmöglichkeiten einzuräumen.
 11. Neue Dienstleistungsbetriebe sind möglichst in das bestehende städtische Nutzungsgefüge zu integrieren u.a. mit dem Ziel, Wohnen und wohnverträgliche Arbeitsstätten besser zu mischen.
 12. Das bestehende polyzentrale Versorgungssystem ist bei der Schaffung neuer Arbeitsstätten zu stärken und zu ergänzen. Hierbei soll die Standortgunst schnellbahnerschlossener Bereiche zukünftig besser genutzt werden. Die Entwicklungsmöglichkeiten für Büronutzungen entlang von Hauptverkehrsstraßen sind zu prüfen u.a. auch unter dem Aspekt ihrer Abschirmfunktion zu benachbarten Wohnnutzungen.
 13. Die City und ihre Randlagen werden weiterhin präferierte Standorte für viele Branchen des Dienstleistungssektors sein. Sie sollen für die zukünftig zu erwartende Nachfrage nach Büroflächen weiter ausgebaut werden. Dies darf jedoch nicht zur Verdrängung anderer Nutzungen in diesen Bereichen, vor allem des Wohnens oder leistungsschwacher Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe geschehen. Wohnungsnahe Grünflächen sind zu sichern.
 14. Die langfristige Sicherung eines marktgerechten Angebotes an Büroflächen erfordert die Aufbereitung neuer Standorte für den Dienstleistungssektor. Hierbei soll es sich um städtebaulich integrierte Dienstleistungsstandorte mit einem Wohnanteil, mit guten Verkehrsanbindungen im öffentlichen Personennahverkehr und im Individualverkehr sowie mit ausreichender infrastruktureller Ausstattung handeln.
 15. Um eine bessere wohnortnahe Versorgung und ein größeres Angebot an Arbeitsplätzen auch in der äußeren Stadt zu erreichen, soll die Ansiedlung von Dienstleistungs- sowie kleinen Handwerks- und Gewerbebetrieben in Stadtteilzentren und Wohnsiedlungsschwerpunkten, wie z.B. den Großsiedlungen, durch Schaffung der planerischen Voraussetzungen gefördert werden.

4.4 Planungen / Darstellungen

4.4.1 Grundzüge der Arbeitsstättenplanung

Sicherung des Bestandes an Industrie- und Gewerbenutzungen

Die bestehenden Standorte des produzierenden Gewerbes und des Handwerks sollen erhalten und gesichert werden. Dies gilt für alle diejenigen Betriebe des verarbeitenden Gewerbes, für die der Flächennutzungsplan gewerbliche Bauflächen darstellt sowie für Arbeitsstätten, die sich in gemischten Bauflächen und in Wohnbauflächen befinden.

Aktivierung von gewerblichen Flächenreserven im Rahmen der inneren Entwicklung

Aufgrund der Knappheit an verfügbaren gewerblichen Bauflächen sind untergenutzte Gewerbe- und Industriegrundstücke intensiver zu nutzen, soweit die betrieblichen Erfordernisse dies erlauben.

Neuausweisung und Neuordnung von gewerblichen Bauflächen

Die zukünftig zu erwartende Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen erfordert, daß im Flächennutzungsplan dargestellte und heute noch nicht genutzte gewerbliche Bauflächen auch planerisch und erschließungstechnisch aufbereitet werden können. Restriktionen aus ökologischen und sonstigen Gründen, die einer Verfügbarmachung der gewerblichen Bauflächen in absehbarer Zeit entgegenstehen, führten im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans zur Aufgabe nicht umsetzungsfähiger Darstellungen bzw. – als Ersatz – zu neuen Darstellungen an geeigneteren Standorten.

Stärkung und Ergänzung der polyzentralen Struktur der Stadt

Wesentliche Grundlage für die Bereitstellung zusätzlicher Flächen für nicht störende Arbeitsstätten ist das polyzentrale Zentrensystem der Stadt, das durch eine Vielzahl lagegünstiger Standorte u.a. an Schnellbahn-Haltestellen und Hauptverkehrsstraßen, in Hafen- und Flughafennähe ergänzt wird.

Modifizierung der Konzeption der Cityentlastungszentren (A 2-Zentren)

Der Flächennutzungsplan sah bisher vor, daß zur Erfüllung der Raumansprüche von Wirtschaftsverwaltungen City-Entlastungszentren (A 2-Zentren) in überregional günstigen Verkehrslagen entwickelt werden sollten. Hierfür stellte er neben der City-Nord die Standorte Altona/Ottensen und Harburg dar. Nur die City-Nord wurde entsprechend dieser Konzeption voll realisiert. Da eine weitere Nachfrage nach Standorten für die konzentrierte Unterbringung großflächiger Unternehmensverwaltungen in Hamburg z.Z. nicht erkennbar ist, wurde die Konzeption der Cityentlastungszentren im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans modifiziert.

Ziel ist es, die Standortwünsche sog. Managementbetriebe auf eine Vielzahl hierfür geeigneter Bereiche in der gesamten Stadt zu lenken. Hierdurch sollen Arbeits-

plätze in ausgewogener räumlicher Zuordnung zu Wohngebieten und produzierenden Arbeitsstättengebieten bei Ausnutzung aller erforderlichen Führungsvorteile und Kommunikationserfordernisse geschaffen werden. Eine ausdrückliche Zuordnung von Cityentlastungsfunktionen zu besonderen Standorten erfolgt im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans nicht mehr.

4.4.2 Darstellung gewerblicher Bauflächen

Bestandssicherung

Der Grundsatz, die vorhandene Gewerbenutzung zu erhalten, führt zu folgenden Darstellungen im Flächennutzungsplan:

Überwiegend gewerblich und industriell genutzte Flächen werden als „**gewerbliche Bauflächen**“ dargestellt.

Der Umfang der im überarbeiteten Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen Bauflächen beträgt insgesamt 3.981 ha, davon sind rd. 735 ha* noch nicht genutzt.

Gewerbliche Bauflächen dienen vorwiegend der Unterbringung von Gewerbe- und Industriebetrieben mit einem erhöhten produktions- oder verkehrsbedingten Störpotential. Sie sind mit anderen Nutzungen nur eingeschränkt verträglich. Der Verdrängung produzierender Betriebe, z.B. durch tertiäre Nutzungen oder durch Heranrücken störungsempfindlicher Nutzungen soll entgegengewirkt werden. Dies geschieht durch geeignete Festsetzungen in Bebauungsplänen. Gewerbeflächen für die Nahversorgung sind in der Regel in den Wohnbauflächen enthalten. Flächen für das Nahversorgungsgewerbe, die an gemischte oder gewerbliche Bauflächen angrenzen, werden diesen Flächennutzungen zugeschlagen.

Bestandsentwicklung

Die im Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen Bauflächen, die bereits plangemäß genutzt werden, können über den Bestand hinaus Reserven enthalten. Ihre Aktivierung für eine gewerbliche Nutzung ist jedoch problematisch, so daß quantitative Angaben über Möglichkeiten der inneren Entwicklung z.Z. nicht gemacht werden (siehe Kapitel 1.4.3 „Innere Entwicklung“).

* Hierin enthalten sind etwa 55 ha Brachflächen

Die Reserven des Flächennutzungsplans für gewerbliche Bauflächen

Die bis zum Jahr 2010 erwartete Nachfrage nach städtischen gewerblichen Bauflächen beträgt etwa 400 bis 450 ha Nettobauland. Sie wird durch Angebote im Rahmen der inneren Entwicklung nur zu einem geringen Teil gedeckt werden können, der heute jedoch nicht abschätzbar ist. Die Wirtschaftsförderung ist deshalb auf die planerische und erschließungstechnische Aufbereitung neuer Flächen angewiesen. Der überarbeitete Flächennutzungsplan enthält ein Potential noch nicht genutzter gewerblicher Bauflächen von etwa 735 ha (Netto- und Bruttobauland). Der Umfang der noch nicht plangemäß genutzten gewerblichen Bauflächen betrug vor der Überarbeitung des Flächennutzungsplans rd. 970 ha (Netto- und Bruttobauland). Die erhebliche Reduzierung der Kapazitäten für gewerbliche Nutzungen ergab sich aus der Forderung, daß bei der Aktualisierung des Flächennutzungsplans neuen Erkenntnissen z. B. über die ökologische Bedeutung der Flächen sowie über wesentliche Nutzungsbeschränkungen Rechnung getragen werden mußte. Entsprechende Erkenntnisse sind z. B. im Landschaftsprogramm einschl. Artenschutzprogramm enthalten. Bei der Abwägung über die Eignung der noch freien Flächen für gewerbliche Nutzungen wurde in besonderem Maße ihre große Knappheit und Bedeutung für die Schaffung neuer Arbeitsplätze berücksichtigt.

Folgende Darstellungen gewerblicher Bauflächen, die noch nicht plangemäß genutzt sind, wurden ganz oder teilweise in andere Nutzungsarten – überwiegend Flächen für die Landwirtschaft oder Grünflächen – geändert:

Bezirk Bergedorf:	
– Billwerder West	210 ha
– Billwerder, Senderfläche Moorfleet	76 ha
– Moorfleet, südlich Feldhofe	10 ha
Bezirk Harburg:	
– Wilhelmsburg, Niedergeorgswerder Deich	50 ha
– Wilhelmsburg, Obergeorgswerder	13 ha
– Moorburg, Waltershofer Straße	44 ha
Insgesamt	403 ha

Einige gewerbliche Bauflächen, deren zukünftige Nutzung für Industrie und Gewerbe aus ökologischen Gründen ebenfalls umstritten ist, bedürfen noch vertiefender Untersuchungen. Sie werden im Flächennutzungsplan weiterhin dargestellt, jedoch im Landschaftsprogramm als „Flächen mit Klärungsbedarf“ gekennzeichnet. Ob, in welchem Umfang und wann

diese Flächen für gewerbliche Nutzungen verfügbar sein werden, ist heute nicht abschätzbar. Zu ihnen gehören:

Bezirk Hamburg-Nord	
– Groß-Borstel, Kleingartenanlage Moortrift	20 ha
Bezirk Wandsbek	
– Bergstedt, Fischkamp	14 ha
Bezirk Bergedorf	
– Curslack, Curslackener Neuer Deich, Südl. A 25	5 ha
– Allermöhe, Allermöher Deich	6 ha
Bezirk Harburg	
– Neuland/Gut Moor	44 ha
– Heimfeld/Radeland, Fürstenmoor	50 ha
– Wilhelmsburg, westl. Wilhelmsb. Reichsstr.	18 ha
Insgesamt	157 ha

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans (Sammelverfahren und Einzelverfahren) wurden gegenüber dem Stand der 97. Änderung vom Dezember 1995 folgende gewerbliche Bauflächen zusätzlich dargestellt (Flächen mit 3 ha und mehr):

Bezirk Hamburg-Mitte	
– Finkenwerder, Neß-Hauptdeich	37 ha
Bezirk Wandsbek	
– Rahlstedt, Schießplatz Höltingbaum	22 ha
Bezirk Bergedorf	
– Billwerder-Ost/Mittlerer Landweg	66 ha
– Bergedorf, südlich Brookdeich	10 ha
– Lohbrügge, Reinbeker Redder	5 ha
Bezirk Harburg	
– Neuland/Harburg, Neuländer Straße	22 ha
– Neugraben-Fischbek, Ulenflucht	6 ha
Insgesamt	168 ha

Darüber hinaus werden z. Z. Änderungen des Flächennutzungsplans in Zusammenhang mit der Aufstellung von Bebauungsplänen durchgeführt, die eine Darstellung zusätzlicher gewerblicher Bauflächen zum Ziel haben. Diese Verfahren sind noch nicht abgeschlossen (Stand: September 1997):

Bezirk Eimsbüttel	
– Eidelstedt	9 ha
– Niendorf, Swebenweg	8 ha
Bezirk Hamburg-Nord	
– Groß Borstel, Güterbahnhof Lokstedt	6 ha
Insgesamt	23 ha

Bei der Auswahl der neu im Flächennutzungsplan dargestellten gewerblichen Bauflächen wurden Konflikte mit den Flächenansprüchen anderer Nutzungen und mit der Sicherung von Freiflächen eingehend abgewogen. Folgende Kriterien wurden angelegt:

- Günstige Zuordnung zu bestehenden oder geplanten Wohnsiedlungen, insbesondere dort, wo bereits gegenwärtig ein Ungleichgewicht zwischen Wohnungen und Arbeitsstätten besteht.
- Gute Erschließung möglichst durch den öffentlichen Personennahverkehr und auch für den Güterverkehr.
- Möglichst geringe Wertigkeit der Fläche in landschaftsräumlicher und ökologischer Hinsicht.
- Verfügbarkeit der Fläche im Hinblick auf die Eigentumsverhältnisse.

Die vorgenannten Kriterien treffen in besonderem Maße auf die neu dargestellten Arbeitsstättengebiete in Billwerder-Ost zu, während das in Rahlstedt dargestellte Gewerbegebiet die geringe Versorgung mit Arbeitsplätzen in diesem Raum verbessern soll.

Flächenbilanz der noch nicht genutzten gewerblichen Bauflächen

Das im überarbeiteten Flächennutzungsplan dargestellte Gesamtpotential noch nicht genutzter gewerblicher Bauflächen (Netto- und Bruttobauflächen) errechnet sich wie folgt:

- Noch nicht genutzte gewerbliche Bauflächen vor der Überarbeitung des Flächennutzungsplans	970 ha
- Aus ökologischen und sonstigen Gründen im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans in eine andere Nutzungsart geändert	- 403 ha
<hr/>	
Zwischensumme	567 ha

- Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans zusätzlich dargestellte gewerbliche Bauflächen	+ 168 ha
---	----------

Noch nicht genutzte gewerbliche Bauflächen 735 ha

Darüber hinaus werden für 23 ha zusätzlicher gewerblicher Bauflächen z.Z. die entsprechenden Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans betrieben. Sofern im Rahmen dieser Verfahren der Umfang der vorgesehenen gewerblichen Bauflächen nicht mehr geändert wird, ergibt sich für das zukünftige **Gesamtpotential**

noch nicht genutzter gewerblicher Bauflächen ein Wert von 758 ha (Netto- und Bruttobauflächen).

Die planerische Aufbereitung der im Flächennutzungsplan dargestellten noch nicht genutzten gewerblichen Bauflächen stellt sich wie folgt dar:

Stand der planerischen Aufbereitung	Noch nicht genutzte gewerbliche Bauflächen in ha		
	Insgesamt	FHH	Privat
Flächen mit verbindlichem Planrecht (Nettobauflächen)	332	181	151
Flächen, für die Bebauungspläne im Verfahren sind (Nettobauflächen)	15*	11	4
Flächen, die vorbereitet werden müssen (Bruttobauflächen)	388	319	69
Flächen insgesamt	735	511	224

Die Angaben zu den Flächen mit verbindlichem Planrecht sowie zu Flächen, für die Bebauungspläne im Verfahren sind, stellen Nettobauflächen dar, die Angaben zu Flächen, die vorbereitet werden müssen, Bruttobauflächen. Rechnet man diese auf Nettobauflächen um (Umrechnungsfaktor 75 : 100) ergibt sich eine **noch nicht genutzte Nettobaufläche von insgesamt 637 ha**.

Stand der planerischen Aufbereitung	Noch nicht genutzte gewerbliche Nettobauflächen in ha		
	Insgesamt	FHH	Privat
Flächen mit verbindlichem Planrecht	332	181	151
Flächen, für die Bebauungspläne im Verfahren sind	15	11	4
Flächen, die vorbereitet werden müssen	290	238	52
Flächen insgesamt	67	40	07

Von den 637 ha noch nicht genutzter gewerblicher Baufläche (Nettobauland) befinden sich **430 ha in städtischem Eigentum** (für weitere 14 ha ist das Planrecht in Vorbereitung). Eine Deckung der geschätzten Nachfrage nach städtischen gewerblichen Bauflächen bis zum Jahr 2010 in Höhe von 400 bis 450 ha wird angesichts des äußerst begrenzten Potentials nur dann möglich sein, wenn für alle Flächenreserven, die kein verbindliches Planrecht haben, die planerische Aufbe-

* Für 23 ha zusätzlicher gewerblicher Baufläche werden die Verfahren zur Änderung des Flächennutzungsplans zusammen mit Bebauungsplanverfahren z.Z. betrieben.

reitung zügig weiterbetrieben bzw. neu aufgenommen wird. Für die im Landschaftsprogramm gekennzeichneten Flächen mit Klärungsbedarf sind die erforderlichen Untersuchungen durchzuführen und Entscheidungen zu treffen. Sollte es bei der Bereitstellung gewerblicher Bauflächen in größerem Umfang zu Verzögerungen kommen, sind die Darstellungen des Flächennutzungsplans erneut zu überprüfen mit dem Ziel, weitere bisher nicht für gewerbliche Nutzungen vorgesehene Flächen hierfür planerisch aufzubereiten.

4.4.3 Darstellung gemischter Bauflächen sowie gemischter Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll

Bestandsdarstellung

Standorte für nicht störende Dienstleistungen, z.B. Büros, werden im Flächennutzungsplan als gemischte Bauflächen dargestellt. Er unterscheidet dabei zwei Arten der Darstellung:

- Nutzungsmischungen mit einem hohen Anteil bevölkerungs- und wirtschaftsorientierter Dienstleistungen werden als **„gemischte Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“**, dargestellt. Sie weisen Kerngebietscharakter auf. Sie werden im folgenden verkürzt als gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung bezeichnet. Auch im Hinblick auf seine Funktion als Raumordnungsplan wird mit dieser Art gemischter Bauflächen im Flächennutzungsplan das System der Zentralen Standorte als wichtiges Ordnungselement der Stadt zum Ausdruck gebracht (s.a. Punkte 1.4.2 und 6). Als besondere in Bebauungsplänen festzusetzende Kriterien sind z.B. Bestimmungen über den Ausschluß von störendem Gewerbe, über Ladennutzungen in den Erdgeschossen und Wohnnutzungen in den Obergeschossen möglich.

Der Flächennutzungsplan stellt 692 ha gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung dar. Ein großer Anteil hiervon entfällt mit rd. 240 ha auf die City und ihre Randlagen. Die City-Nord umfaßt rd. 80 ha. Die übrigen Bauflächen dieser Nutzungskategorie entfallen auf die Bezirks-, Bezirks-

entlastungs- und die Stadtteilzentren. (Veränderungen in den Darstellungen der zentralen Standorte siehe Punkt 6.)

- Nutzungsmischungen mit einem stärkeren Anteil an Wohnnutzungen an der Gesamtnutzung werden als **„gemischte Bauflächen“** dargestellt. Sie haben überwiegend Mischgebietscharakter. Hierzu gehören z.B. Dienstleistungsschwerpunkte, die sich in Randlage zur City und zu den Bezirkszentren in der inneren Stadt befinden. Der Flächennutzungsplan stellt insgesamt 663 ha gemischte Bauflächen dar.

In den vergangenen Jahren haben Büronutzungen besonders in den zentralen Lagen der Stadt zu einer Verdrängung „schwächerer“ Nutzungen geführt wie z.B. des Wohnens und des produzierenden Gewerbes. Dies ist auch Ausdruck des starken Tertiärisierungsprozesses der Wirtschaft. Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurde dieser Entwicklung durch eine Änderung der planerischen Zielsetzungen für die betroffenen Bereiche Rechnung getragen. Folgende Darstellungen von gewerblichen Bauflächen bzw. von Wohnbauflächen wurden in gemischte Bauflächen geändert (beispielhafte Nennung):

- Änderung gewerblicher Bauflächen in gemischte Bauflächen
 - Hammerbrook, Heidenkampsweg, Hühnerposten, Münzplatz
 - Bahrenfeld, südl. Gasstraße
 - Barmbek-Nord, Habichtstraße
 - Harburg, Harburger Binnenhafen
- Änderung von Wohnbauflächen in gemischte Bauflächen
 - Altona-Nord, Stresemannstraße
 - Barmbek-Süd, Dehnhaide

Der Umfang der geänderten Bauflächen beträgt insgesamt rd. 4 ha.

Auch innerhalb der gemischten Bauflächen finden Verdrängungsprozesse statt. Auf den nachgeordneten Planungsebenen ist deshalb sicherzustellen, daß Nutzungen, wie insbesondere das Wohnen und das Gewerbe, erhalten und neu entwickelt werden (s.a. Pkt. 3.4.2: Gemischt genutzte Flächen mit vorwiegendem Kerngebietscharakter).

Die Reserven des Flächennutzungsplans für gemischte Bauflächen und gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung

Aufgrund der bestehenden guten Ausstattung der Stadt mit Flächen für nicht störende Dienstleistungsbetriebe, z. B. für Büros, stellt der Flächennutzungsplan im Rahmen der Überarbeitung nur vergleichsweise geringe Erweiterungen des Bestandes an gemischten Bauflächen bzw. an gemischten Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung dar.

Dabei wurde davon ausgegangen, daß ein größerer Anteil der zukünftigen Nachfrage durch Nutzung von mehreren kleinen Reserveflächen innerhalb des Bestandes u.a. in Cityrandlage, am nördlichen Elbufer und in den zentralen Standorten (überwiegend in den Bezirkszentren) gedeckt werden kann. Diese Reserven umfassen etwa 40 ha Nettobauland, auf denen rund 800.000 m² Geschoß-Bürofläche zusätzlich noch möglich sind.

Bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurden die gemischten Bauflächen in Teilbereichen ergänzt. Dabei handelt es sich überwiegend um Flächen, die im Rahmen einer planerisch beabsichtigten Umstrukturierung zukünftig auch Dienstleistungsbetriebe – neben Wohnen und Gewerbebetrieben – aufnehmen sollen (Angaben in ha Bruttobauland):

Bezirk Hamburg-Mitte	
– Rothenburgsort,	
Billhorner Brückenstraße	8 ha
Bezirk Hamburg-Nord	
– Langenhorn, Langenhorner Chaussee	12 ha
– Fuhlsbüttel, Umgehung Fuhlsbüttel	12 ha
Bezirk Harburg	
– Harburger Binnenhafen	33 ha
Insgesamt	65 ha

Die vorgenannten Flächen stehen nicht in vollem Umfang für die zukünftige Unterbringung von Dienstleistungen zur Verfügung, da neben teilweise bereits vorhandenen Nutzungen auch Wohn- und gewerbliche Nutzungen zu berücksichtigen sind.

Das Potential für Bürodienstleistungen auf diesen Flächen wird insgesamt auf etwa 410.000 m² Geschoßfläche geschätzt.

Flächenbilanz für gemischte Bauflächen und gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung

Für die Deckung der Nachfrage nach Büroflächen bis zum Jahr 2010 wird von folgenden Potentialen ausgegangen (Angaben in m² Geschoßfläche):

Leerstehende und im Bau befindliche Büroflächen	890.000 m ²
Büroflächen auf noch nicht genutzten gemischten Bauflächen	800.000 m ²
Mögliche Büroflächen auf gemischten Bauflächen, die im Rahmen der Überarbeitung neu im Flächennutzungsplan dargestellt wurden	410.000 m ²
Insgesamt	2.100.000 m²

Die geschätzte Nachfrage nach Büroflächen bis zum Jahr 2010 liegt bei rd. 3 Mio. m² (s.a. Pkt. 4.2.2). Da diese Aussage mit sehr großen Schätzrisiken behaftet ist, soll während der Laufzeit des Flächennutzungsplans immer wieder geprüft werden, ob Veränderungen des Büromarktes weitergehende Maßnahmen im Rahmen der vorbereitenden Bauleitplanung erforderlich machen. Gute Standortvoraussetzungen für die Deckung zukünftiger Büroflächenbedarfe bieten – in Zusammenhang mit anderen Nutzungen – z.B. Bereiche südlich und östlich der City und das Flughafenumfeld (zum Flughafenumfeld s.a. Kapitel 1.5.3.2 „Lärmschutz“). Diese Standorte wären zu gegebener Zeit planerisch vorzubereiten verbunden mit den dann erforderlichen Änderungen des Flächennutzungsplans.

Hinweis: Auf die ökonomische Bedeutung der Landwirtschaft für Hamburg wird unter Pkt. 7 „Freiflächen“ eingegangen.

5. Hafen

5.1 Ausgangslage und bisherige Maßnahmen

Große moderne Seehäfen entwickeln sich heute zusehends zu Logistischen Zentren, d.h. neben Umschlag werden umschlagergänzende Dienstleistungen wie z.B. erweiterte Formen der Lagerei, der Warendisposition und Distribution angeboten. Diese Leistungen werden sowohl vom Produktionsbereich als auch der Transportwirtschaft nachgefragt, die im Zuge der Konzentration auf Kernkompetenzen diese Funktionen aus ihrem Tätigkeitsfeld auslagern. Häfen sind damit zum Kristallisationspunkt in einem weiträumigen Netz komplexer wirtschaftlicher Aktivitäten geworden.

Die Vorstellung vom Hafen als Ort von Umschlag und Tonnage ist insofern nicht mehr umfassend genug. Vielmehr kann ein Seehafen in seiner neuen, erweiterten Funktion als Logistisches Zentrum kraftvoller Motor der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region sein. Er trägt damit auch zukünftig in erheblichem Maße zur Arbeitsplatzsicherung und damit zu Wertschöpfung und Wohlstand bei.

Der Hafen ist ständig neuen Anforderungen ausgesetzt, die kurzfristige Anpassungen notwendig machen. In diesem Strukturwandel muß Hamburg sich auf vier wesentliche Entwicklungen einstellen:

- Die weltweite Arbeitsteilung im Produktionssektor wird weitergehen. Das heißt, der Warenaustausch wird auch zukünftig weiter zunehmen, wobei im Binnenbereich die unterschiedlichen Tarifstrukturen für die Verkehrsträger eine entscheidende Rolle spielen werden. Im interkontinentalen Bereich ist und bleibt der Seeverkehr der Hauptverkehrsträger.
- Im internationalen Seeverkehr werden Halb- und Fertigprodukte und damit der Container als Transportmittel eine besondere Rolle spielen.
- Der Ausbau und die ständige Modernisierung der Datenverarbeitung führt zu immer umfassenderen, leistungsfähigeren, die Transportströme steuernden Logistiksystemen.
- Containerisierung und Logistiksysteme verstärken den Trend zu wenigen Zentralhäfen.

Darüber hinaus ist der Hamburger Hafen neben seiner Lage im eigenen Verbrauchsschwerpunkt (Region Hamburg) gleichzeitig auch östlichster Anschlußpunkt

für die künftigen Verbrauchermärkte in Nord-, Mittel- und Osteuropa. Hier finden die Ostseeverkehre den kürzesten Zugang zu den Hauptverkehrsrouten des Weltseeverkehrs.

Der zunehmende Austausch von Halb- und Fertigwaren, d.h. der Stückgutverkehr insbesondere im Containerbereich ist Folge der fortschreitenden internationalen Arbeitsteilung. Damit ist gleichzeitig eine Abnahme der Massengutverkehre verbunden.

Bisherige Maßnahmen

Die Veränderungen in der Weltwirtschaft und der damit verbundenen Transportströme haben unmittelbare Auswirkungen auf die Anlagenstrukturen im Hafen. Mitte der 70er Jahre war ein moderner Containerterminal ausreichend dimensioniert, wenn jedem Containerschiffsliegeplatz eine Fläche von rd. 12 ha zugeordnet wurde. Heute rechnet man mit fast dem Doppeltem. Nur diese Auslegung führt zum erforderlichen Effekt der „economies of scale“, wobei die Flächenproduktivität gleichzeitig erheblich zugenommen hat. Der Trend zu mehr Landfläche im Hafen gegenüber der Wasserfläche setzt sich damit fort.

Für den Hafen heißt dies, die vorhandenen Anlagen den neuen Anforderungen der Transportwirtschaft anzupassen. Da Hamburg nicht wie andere europäische Regionen die Lage seines Hafenplatzes verändern kann, muß mit den vorhandenen Flächenressourcen sparsam umgegangen werden. Ein Weg ist hier die „Hafenerweiterung nach innen“, d.h. alte Kaistrukturen werden aufgebrochen, neue moderne Anlagen entstehen dann an deren Stelle.

So wurden in den letzten zehn Jahren rd. 175 ha Hafenfläche modernen Hafennutzungsformen angepaßt. Neben anderen produktivitätssteigernden Maßnahmen gelang es auch durch diese flächensparende Hafenpolitik, bislang ohne eine schon Mitte der 70er Jahre für notwendig erachtete Erweiterung des Hafennutzungsgebietes auszukommen.

Grundlage für die Sicherung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Hafens ist das Hafentwicklungsgesetz vom 25. Januar 1982 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 19), zuletzt geändert am 27. August 1997 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 417). Dieses Gesetz legt die Grenzen des Hafengebietes fest und ist gleichzeitig das Planungsinstrument für eine moderne und flexible Hafentwicklung. Es wird insbesondere der Forderung nach schneller Umsetzbarkeit von auch flächenrelevanten

Umstrukturierungsmaßnahmen gerecht. Anpassungsmaßnahmen im Hafen betreffen jedoch nicht nur den Landbereich. Auch die verkehrsinfrastrukturellen Einrichtungen müssen hinzukommen, wie

- leistungsfähige Wasserwege für die Seeschifffahrt,
- ausreichende Liegeplätze,
- leistungsfähige Verkehrswege im Binnenland sowohl zu Land als auch zu Wasser.

5.2 Entwicklungstendenzen und Leitlinien

Seit Erscheinen des Hafenentwicklungsplans von 1989 haben sich die dort aufgezeigten makroökonomischen Entwicklungen nicht grundlegend verändert. Der Trend zum Logistischen Zentrum bestimmt nach wie vor eindeutig auch das Bild des Hafens von morgen. Hierfür lassen sich die folgenden Entwicklungstendenzen und Leitlinien aufstellen:

1. Die Umschlagprognosen für den Hafen sind weiterhin positiv. Im besonders wichtigen Containerbereich muß sich Hamburg bis zum Jahr 2010 nahezu auf eine Verdoppelung der Containertransporte einstellen.
2. Umschlags- und Verkehrsfunktion des Hafens mit Schwerpunkt im Stückgut-/Containerbereich sollen gesichert und weiterentwickelt werden.
3. Die Veränderungen in den Lagerei-, Distributions- und Dispositionsfunktionen des Hafens fordern die weitere Bereitstellung von ausreichend großen, zusammenhängenden, universell nutzbaren Flächen, die zugleich Voraussetzung für die Entwicklung neuer ökonomischer Aktivitäten im Hafen sind.
4. Der Massengutumschlag wird im Rahmen bestehender leistungsfähiger Anlagen gefördert.
5. Die funktionalen Verflechtungen zwischen der Stadt und dem Dienstleistungszentrum Hafen werden dichter. Ziel ist es, daß die Funktion des Hafens als logistisches Dienstleistungszentrum durch Ansiedlung von Unternehmenssitzen oder lokalen Niederlassungen zu einer verstärkten Wechselbeziehung zwischen dem Hafen und der übrigen Stadtwirtschaft führt. Gleichzeitig gewinnen dem Hafen gegenüberliegende Randbereiche Bedeutung als Standorte attraktiver Kerngebietsnutzung. Der nördliche Hafenrand mag dafür ein Beispiel sein. Eine ähnliche Entwicklung zeichnet sich in Hamburg ab.

5.3 Zukünftiger Flächenbedarf, Inanspruchnahme des Hafenerweiterungsgebietes

Die neue Standortgunst Hamburgs im Schnittpunkt nord-, mittel- und osteuropäischer Märkte, der Ausbau des europäischen Wirtschaftsraumes und das wiedervereinigte Deutschland bringen erhebliche Chancen für den Hafen. Diese wirtschaftlichen Potentiale sind für den Hafen und die Stadt dauerhaft aber nur auszuschöpfen, wenn die notwendigen Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Die weltweit operierenden Reedereikonsortien gehen angesichts der komplexen Transportkette mit Vor- und Nachlaufverkehren aktuell Standortbindungen von 5 bis 10 Jahren ein. Eine solche Bindung an einen Hafen findet aber nur statt, wenn dieser glaubhaft deutlich machen kann, daß er durch entsprechende Anpassungs- und Ausbaumaßnahmen auch in diesem Zeitraum die zukünftig zu erwartenden Umschlagmengen abfertigen kann.

Vor diesem Hintergrund sind kurzfristig verfügbare, ausreichend große und universell nutzbare Flächen unabdingbare Voraussetzung zur Zukunftssicherung des Hafenstandortes. Mit der bereits erwähnten Umstrukturierung werden konsequent bestehende alte Hafenanlagen den heutigen Anforderungen angepaßt. Dies alles ermöglicht aber nicht den Verzicht auf eine Hafenerweiterung, denn die Erfüllung zukünftig erkennbarer Flächennachfragen für den Ausbau des Stückgut- und des warenbezogenen Dienstleistungsbereichs ist durch die vorhandenen, in der Regel nur kleinen freien oder freiwerdenden Flächen nicht gegeben. Gerade die Ausrichtung auf eine Erweiterung der Funktionspalette, der Einsatz von Datenkommunikation zur logistischen Steuerung von Transportvorgängen, die Optimierung von innerbetrieblichen Operationsvorgängen erfordert eine neue Großanlage. Diese kann in Hamburg nur im Raum Altenwerder realisiert werden.

Bei weiter planmäßigem Verlauf der Genehmigungsverfahren ist mit einer stufenweisen Inbetriebnahme ab 2001 zu rechnen.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten Nachfrage und der erforderlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Hafenstandortes muß auch eine weitere Hafenerweiterung möglich bleiben. Dafür kommt nur das ausgewiesene Hafenerweiterungsgebiet in Betracht, das in seiner Größe unangetastet bleibt.

5.4 Hafen und Umwelt

Die Politik des Senats ist auf den Erhalt und die Sanierung der natürlichen Ressourcen ausgerichtet, um

so eine nachhaltige Wirtschaftsentwicklung im Hafengebiet zu fördern. Im Mittelpunkt der Bemühungen steht der behutsame Umgang mit den Flächenressourcen auch im Hafengebiet.

Auf dem Gebiet der Luftreinhaltung ist in den letzten 10 Jahren eine drastische Reduzierung der Belastungen, insbesondere durch Schwefeldioxid erreicht worden. Ähnliches gilt für die Verbesserung der Abwasserreinigung von Direkteinleitern in Elbe und Hafenbecken. Zur Vermeidung weiterer Schadstoffansammlungen in den Sedimenten im Hamburger Hafen leistet Hamburg gemeinsam mit dem Bund finanzielle Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässergüte in den neuen Bundesländern und der Tschechischen Republik.

In den nächsten Jahren stehen der Boden- und Gewässerschutz im Vordergrund. Für das Hafengebiet wurde ein Konzept erarbeitet, mit dem insbesondere das Vorgehen bei der Altlastbearbeitung durch eine nach wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten räumlich differenzierte Grundwasserschutzplanung effektiver gestaltet werden kann.

Darüber hinaus gibt es einige spezielle Umweltschutzmaßnahmen, die mittel- bis langfristig der Konsolidierung des ökologischen Gleichgewichts im Hafen dienen. Dazu gehört das Programm „Grün im Hafen“. Die Vergabe von Mietflächen wird mit der Auflage verbunden, 10% der Fläche zu begrünen. Insgesamt weist das Hafennutzungsgebiet trotz intensiver Nutzung und ständig erhöhter Produktivität einen Grünanteil von ca. 14% auf.

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Verbesserung der ökologischen Situation von Hafen und Tideelbe ist der gewässerökologische Strukturplan. Der Strukturplan zeigt Möglichkeiten gewässerökologischer Gestaltungsmaßnahmen auf, mit denen die aquatischen Lebensgemeinschaften in Hafengewässern und Tideelbe verbessert werden können, z.B. durch Uferrenaturierungen, wie sie bereits am Sandtorhafen und am Grasbrookhafen existieren.

5.5 Planungen / Darstellungen

Das Gebiet des Hamburger Hafens entsprechend der Grenzziehung durch das Hafententwicklungsgesetz unterliegt nicht der Planung nach dem Baugesetzbuch. Es ist Gegenstand einer Sonderplanung im Sinne des § 5 Abs. 4 Baugesetzbuch. Der Flächennutzungsplan übernimmt deshalb die Darstellungen des Hafengebietes nach den Grenzen des Hafententwicklungsgesetzes

nachrichtlich. Die Koordinierung aller raumbedeutsamen Darstellungen im Hafengebiet erfolgt auf der Ebene des Flächennutzungsplans im Rahmen seiner Aufgabe als Raumordnungsplan für die Stadt nach § 5 des Raumordnungsgesetzes.

Der Flächennutzungsplan stellt für das Hafengebiet nachrichtlich die Grenze nach Hafententwicklungsgesetz, Wasser- und Landflächen, sowie die Flächen von Ver- und Entsorgungseinrichtungen mit überörtlicher Bedeutung, die Hauptverkehrsstraßen und die Bahnanlagen dar. Im Beiblatt Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke werden neben der Grenze des Hafengebietes auch die Grenze zwischen den Zonen I und II des Hafenerweiterungsgebietes dargestellt.

Das Hafengebiet umfaßt etwa 4.370 ha (ohne Wasserflächen). Davon entfallen etwa 1.200 ha auf das Hafenerweiterungsgebiet. Das Hafenerweiterungsgebiet im Süderelberaum zeichnet sich durch optimale Standortbedingungen aus wie u.a. seine Lage am seeschifftiefen Wasser, eine gute Erschließung durch übergeordnete Hauptverkehrsstraßen (BAB A 7) und seine Nähe zu den nordwestlich angrenzenden wirtschaftlich bereits intensiv genutzten Räumen und zu den bestehenden und geplanten Wohngebieten in Neugraben-Fischbek.

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wird im westlichen Teil des Hafengebietes der Verlauf der Alten Süderelbe bis zum Schnittpunkt Hakengraben/Alte Süderelbe mit einem Tidehub von 2,0 m dargestellt.

Industriehafen Neuwerk / Scharhörn

Der Flächennutzungsplan stellt im Bereich der Elbmündung bei Neuwerk/Scharhörn Flächen für einen Industriehafen dar (rd. 3.000 ha). Eine Inanspruchnahme dieser Flächen für Hafenzwecke ist aus heutiger Sicht nicht absehbar. Aufgrund der langfristig nicht einschätzbaren Entwicklungen in der Hafenwirtschaft kann die Option auf die Schaffung eines Tiefwasserhafens bei Neuwerk/Scharhörn jedoch nicht aufgegeben werden.

Der Flächennutzungsplan stellt für den Bereich Neuwerk/Scharhörn als nachrichtliche Übernahme den Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer dar. Eine Klärung des hierdurch und durch andere naturschutzrechtliche Bestimmungen einschließlich des EU-Rechts begründeten planerischen Zielkonfliktes soll dann vorgenommen werden, wenn eine Realisierung des Hafenprojektes für erforderlich gehalten wird.

6. Zentrale Standorte / Einzelhandel

6.1 Ausgangslage

Grundlage für die Versorgung der Hamburger Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen ist ein räumlich und qualitativ breitgefächertes polyzentrales System. Es beruht auf historisch gewachsenen Zentren – teilweise früher selbständiger Städte – sowie auf ergänzenden neu erbauten Einkaufszentren. Die neuen Zentren entstanden überwiegend in Zusammenhang mit der dynamischen Siedlungsentwicklung in der äußeren Stadt zur Deckung der dort entstandenen Nachfrage (s. a. Punkt 6.4).

Hamburg verfügt über rd. 1,9 Mio. m² Laden-Verkaufsfläche (Stand der Handels- und Gaststättenzählung 1993), auf einen Einwohner entfallen rd. 1,1 m². In diesem hohen Wert, der für Großstädte typisch ist, kommen die Versorgungsaufgaben zum Ausdruck, die Hamburg als Oberzentrum auch für das Umland wahrnimmt. Die zentralen Standorte der Stadt (inkl. City) umfassen rd. 1 Mio m² Verkaufsfläche*, das sind etwa 55 % der gesamten Verkaufsfläche in Hamburg. Die übrigen Verkaufsflächen in Höhe von rd. 0,9 Mio m² entfallen auf kleine Zentren, auf Läden in Streulage sowie auf die neuen Betriebsformen wie Verbraucher- und Fachmärkte außerhalb von Zentren. Der hohe Wert dokumentiert, daß auch außerhalb von Zentren generell ein gutes Angebot an Einzelhandelseinrichtungen besteht; örtlich weist die Versorgungsqualität jedoch erhebliche Unterschiede auf.

Wettbewerbsbedingungen und Verbraucherverhalten unterlagen in den vergangenen zwei Jahrzehnten einem ständigen Wandel, auf den der Handel durch standörtliche und betriebliche Strukturanpassungen reagieren mußte. Hierfür boten die Zentralen Standorte aufgrund unterschiedlicher städtebaulicher und verkehrlicher Gegebenheiten auch völlig unterschiedliche Voraussetzungen und Entfaltungsmöglichkeiten. Dies bewirkte, daß sich die Bedeutung der Zentren für die Versorgung der Bevölkerung teilweise gewandelt hat.

Wichtige Veränderungen, auf die der Handel in den vergangenen Jahren reagieren mußte, waren:

- Die Veränderung der Einwohnerzahlen in Hamburg insgesamt aber auch in Teilbereichen der Stadt, z.B.

* Schätzung auf der Basis der Handels- und Gaststättenzählung von 1985. Eine regionale Aufbereitung der Daten der Handels- und Gaststättenzählung von 1993 wird zur Zeit vorgenommen

der starke Rückgang der Einwohnerzahlen im gesamten Bereich der inneren Stadt, der zu Umsatzeinbußen bei den Bezirkszentren führte.

- Änderungen der sozialen Bevölkerungsstrukturen in Teilbereichen der Stadt, z.B. Konzentrationen von Ausländern, einkommensschwachen Bevölkerungsschichten oder von älterer Bevölkerung.
- Der weiter anhaltende Trend zum Einkauf mit dem Pkw und mangelnde Parkmöglichkeiten in den Zentren.
- Das Entstehen neuer Betriebsformen außerhalb zentraler Lagen wie z. B. von Verbraucher- und Fachmärkten, die dem gewandelten Nachfrageverhalten der Bevölkerung entsprechen. Die Position des Handels in den Zentren wird dadurch geschwächt.
- Die zunehmende Wertung des Einkaufs als Freizeit Erlebnis und die damit verbundenen Anforderungen der Käufer an die städtebauliche Gestaltung der Zentren (Fußgängerzonen, Passagen), an die Warenpräsentation und Sortimente sowie an spezielle Aktionen und Unterhaltungsangebote.
- Das Entstehen attraktiver Einkaufszentren im Hamburger Umland, das zu einer Verringerung der Kaufkraftzuflüsse in die großen Zentren der Stadt, insbesondere in die City, führte.

Handel und Stadt reagierten auf die gewandelten Anforderungen u.a. mit folgenden Maßnahmen:

- Städtebauliche und stadtgestalterische Aufwertung der zentralen Bereiche.
- Konzepte für die Bewältigung des ruhenden Verkehrs (Parkleitsysteme, Parkhäuser, Parkraumbewirtschaftung und Kontrollen).
- Bildung von Werbegemeinschaften und Durchführung imageprägender Aktionen.
- Anpassung der Angebote durch Diversifizierung und Spezialisierung an die veränderte Nachfrage.
- Erweiterungen des Verkaufsflächenangebotes in den Zentren zur Attraktivitätssteigerung.
- Zurückhaltende Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben (Verbraucher- und Fachmärkte) außerhalb von Zentren.

Die gegenwärtige Situation der Zentralen Standorte sowie der Versorgung der Bevölkerung stellt sich wie folgt dar:

City

Die City umfaßt knapp 15 % der Hamburger Verkaufsflächen, rd. 280.000 m²; etwa die Hälfte davon entfällt auf Waren- und Kaufhäuser. Im Einzugsgebiet der City leben rd. 3 Mio. Einwohner, davon 1,3 Mio. im Umland

der Stadt. Darüber hinaus konzentriert sich der nationale und internationale Einkaufstourismus auf die City.

Die Attraktivität der City wurde in den vergangenen zwei Jahrzehnten durch eine Vielzahl von Maßnahmen erheblich gesteigert. Hierdurch konnten neue Käufer-schichten gebunden werden. Umsatzeinbußen durch den Rückgang der Einwohnerzahlen (besonders in der inneren Stadt) sowie durch konkurrierende Zentren und Fachmärkte am Stadtrand wurden dadurch aufgefangen. Wesentliche Maßnahmen waren:

- Verknüpfung von City und Hafen durch eine ansprechende bauliche Neugestaltung bisher ungeordneter Bereiche und Anlage attraktiver Fußwegesysteme.
- Schaffung eines weitverzweigten Netzes überdachter Passagen.
- Neugestaltung von Plätzen als Erlebnisbereiche, Erhalt und Restaurierung architektonisch wertvoller Baustubstanz.
- Anlage eines Parkleitsystems, Bau von Parkhäusern, Erhalt eines Angebotes an Stellplätzen für den Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr (rd. 30.000 Stellplätze, davon etwa die Hälfte öffentlich zugänglich).
- Ausbildung klarer Branchenschwerpunkte mit einem Kauf- und Warenhausbereich im Osten der City und hochspezialisierten Fachgeschäften im südwestlichen Bereich.
- Durchführung ständig wechselnder, erlebnisreicher Veranstaltungen (Alstervergnügen, Rathausmarktfeste, Weihnachtsbasar).

Diese Maßnahmen bewirkten zusammen mit den baulichen Investitionen des Handels und der „Bürowirtschaft“, daß die City ihre dominierende Position als Einkaufsstandort für die Metropolregion Hamburg festigen konnte. Verbunden mit den Neubaumaßnahmen war häufig eine Vergrößerung des Verkaufsflächenangebotes z.B. durch die Nutzung von Blockinnenflächen für Läden bei der Anlage von Passagen. Die Ausweitung der Verkaufsflächen führte dazu, daß in den Randlagen der City Läden heute vielfach leerstehen oder schwer vermietbar sind und daß notwendige bauliche Investitionen unterblieben. Hierdurch wird deutlich, daß die City zur Zeit die Grenzen ihrer ökonomischen Tragfähigkeit erreicht hat. Die Schaffung weiterer Verkaufsflächen bedarf deshalb genauer Prüfungen ihrer Auswirkungen auf die vorhandenen Einzelhandelsstrukturen.

Bezirkszentren

Die Bezirkszentren sind überwiegend historisch gewachsene Zentren. Sie bildeten früher in vielen Fällen die zentralen Bereiche eigenständiger Städte und erfüllen

heute neben Handelsfunktionen auch regional bezogene Funktionen der Verwaltung (Bezirksverwaltung) und der Wirtschaft. Mit Ausnahme der Zentren Bergedorf und Harburg sind die Bezirkszentren in einem Abstand von etwa 6 km halbkreisförmig der City nördlich der Elbe vorgelagert. Zu ihren Versorgungsbereichen gehören im wesentlichen die Stadtteile der inneren Stadt; Kaufkraftzuflüsse in unterschiedlicher Intensität erfolgen auch aus der äußeren Stadt.*

Die Einzugsbereiche der Zentren von Bergedorf und Harburg sind aufgrund ihrer besonderen topographischen Situation klar von dem übrigen Stadtgebiet abgegrenzt. Diese beiden Bezirkszentren erfüllen auch Versorgungsaufgaben für das benachbarte Umland.

Die Situation in den Bezirkszentren ist in den vergangenen Jahren wesentlich von folgenden Entwicklungen geprägt worden:

- Rückgang der Einwohnerzahlen in der inneren Stadt und im Naheinzugsbereich des Zentrums Harburg.
- Demographischer Strukturwandel, der zu hohen Anteilen an Ausländern, an älterer und einkommensschwacher Bevölkerung in den Einzugsbereichen der Zentren führte.
- Zunehmend schwierigere Erreichbarkeit im Individualverkehr; Mangel an Parkplätzen für den Wirtschaftsverkehr.
- Die dicht bebauten Zentrenbereiche eröffnen nur geringe Möglichkeiten für notwendige bauliche und verkehrliche Veränderungen.
- Das Entstehen von Super-, Verbraucher- und Fachmärkten außerhalb der Zentren sowie von konkurrierenden großen Einkaufszentren in der äußeren Stadt und in benachbarten Gemeinden von Hamburg.

Diese Entwicklungen führten für viele Bezirkszentren zu Umsatzrückgängen sowie zu Veränderungen im Branchenmix und in den Sortimenten. Die Angebote sind häufig nur noch auf den periodischen und den aperiodischen Grundbedarf ausgerichtet; die Zentren erfüllen teilweise nur örtliche Versorgungsfunktionen. Die schlechte Ertragslage führte zur Zurückstellung notwendiger baulicher Investitionen mit entsprechenden Konsequenzen für das Erscheinungsbild.

Vom Strukturwandel in besonderem Maße betroffen sind die Bezirkszentren Altona/Ottensen, Osterstraße, Hoheluftchaussee, Winterhuder Marktplatz und Fuhlsbüttler Straße. Das Zentrum Hamburger Straße – als einziges neugebautes Bezirkszentrum – konnte durch aufwendige bauliche und gestalterische Verbesserungsmaßnahmen sowie durch Erweiterungen der Verkaufs-

fläche seine Marktposition dagegen festigen ebenso wie das Zentrum Wandsbeker Marktstraße.

Die Bezirkszentren Bergedorf und Harburg nehmen aufgrund ihrer räumlichen Lage eine Sonderstellung ein. Sie konnten durch ständige bauliche sowie verkehrliche Verbesserungen und durch Ergänzungen des Angebotes ihre traditionellen Käuferschichten in Hamburg und im Umland halten. Eine rege Siedlungstätigkeit im weiteren Einzugsbereich dieser Zentren half, Kaufkraftverluste, die durch die rückläufige natürliche Bevölkerungsentwicklung entstanden, auszugleichen.

Bezirksentlastungszentren

Bezirksentlastungszentren sollen die Nachfrage nach Konsumgütern überwiegend des aperiodischen Bedarfs in der äußeren Stadt decken. Diese Nachfrage resultierte aus der umfangreichen Siedlungstätigkeit in der äußeren Stadt nach dem 2. Weltkrieg. Die neuen Siedlungen wurden in der Regel nur mit lokalen Zentren für die Deckung des periodischen Bedarfs bzw. des aperiodischen Grundbedarfs ausgestattet. Spezielle und hochwertige langlebige Konsumgüter sollten in zusätzlichen Zentren angeboten werden, den Bezirksentlastungszentren. (Zur planerischen Konzeption der Bezirksentlastungszentren siehe Punkte 1.4.2 und 6.4).

Von den Bezirksentlastungszentren wurden seit Mitte der sechziger Jahre vier Zentren neu gebaut und vier Zentren durch Erweiterung vorhandener Zentrenkerne geschaffen.

Zu den neugebauten Bezirksentlastungszentren gehören:

- Elbe-Einkaufszentrum (Eröffnung 1966)
- Alster-Einkaufszentrum (Eröffnung 1970)
- Einkaufszentrum Farmsen (Eröffnung 1980)
- Einkaufszentrum Billstedt (Eröffnung 1969).

Zu Bezirksentlastungszentren erweiterte Zentren sind:

- Eidelstedter Platz
- Langenhorn Markt
- Rahlstedter Bahnhofsstraße
- Neugrabener Markt

Der Ausbau der Zentren ist abgeschlossen bzw. in großen Teilen erfolgt.

Die Konzeption der Bezirksentlastungszentren für die Versorgung der Bevölkerung in der äußeren Stadt hat sich im Grundsatz bewährt. Die Erfahrung zeigt, daß

auch neu erbaute Zentren ständig gewandelten Anforderungen angepaßt werden müssen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. So wurden das Elbe-Einkaufszentrum nach etwa 25 Jahren grundlegend erneuert und das Alster-Einkaufszentrum bereits in den achtziger Jahren mehrfach erweitert und umgestaltet.

Verbrauchermärkte und Fachmärkte stellen die größten Konkurrenten der Bezirksentlastungszentren dar. Diese müssen sich durch Angebotsvielfalt und -qualität, durch eine erlebnisreiche und attraktive Gestaltung sowie durch eine gute Erschließung auch im ÖPNV gegenüber der aggressiven Preispolitik der Märkte durchsetzen.

Stadtteilzentren und lokale Zentren (Nahversorgung)

Stadtteilzentren und lokale Zentren erfüllen Aufgaben der Grundversorgung im periodischen Bedarf und teilweise auch im aperiodischen Bedarf für Versorgungsbereiche, die in der Regel einen Stadtteil oder Teilbereiche eines Stadtteils umfassen. Größe, Vielfalt und Qualität des Warenangebotes dieser Zentren differieren erheblich und sind auf die örtlich unterschiedlichen Nachfragestrukturen abgestellt. Die Bedeutung dieser Zentren liegt auch in der Versorgung von weniger mobilen Bevölkerungsschichten, die auf Angebote in Wohnungsnähe angewiesen sind. Kleine Nahversorgungszentren sind in besonderem Maße dem Konkurrenzdruck von Lebensmittelfilialunternehmen in Streulage ausgesetzt. Der sich verschärfende Wettbewerb hat in den vergangenen Jahren – besonders in den dünn besiedelten Gebieten der äußeren Stadt – zur Schließung von Ladengruppen und Läden in Streulage geführt, so daß sich die Versorgungssituation immobiler Bevölkerungsgruppen hierdurch verschlechtert hat.

Lokale Zentren in Groß-Wohnsiedlungen weisen häufig erhebliche Defizite bezogen auf die Angebotsvielfalt und -qualität sowie auf das städtebauliche und gestalterische Umfeld auf. Diese Entwicklung ist teilweise die Folge eines Überangebotes von Super- und Verbrauchermärkten in den Randbereichen der Siedlungen. Zum Teil ist sie auch im veränderten Einkaufsverhalten mobiler Bevölkerungsgruppen begründet, die preiswerte Angebote in Märkten „auf der grünen Wiese“ bevorzugen.

Zentren in neuen Wohnbaugebieten prägen oft das Image der ganzen Siedlung. Ihnen kommen neben den reinen Versorgungsaufgaben auch integrierende Funktionen für die häufig heterogen zusammengesetzte Bewohnerschaft zu. Mängel in der Ausstattung und Gestaltung der Zentren haben Auswirkungen auf das

Image und die Stabilität des gesamten Quartiers. Der Einsatz der Instrumente der Stadterneuerung ist in diesen Fällen in besonderem Maße gefordert (s.a. Pkt. 3.4.3).

Neue Betriebsformen im Einzelhandel

Neue Betriebsformen im Einzelhandel wie Verbrauchermärkte, Fachmärkte und Discounter haben für die Versorgung der Hamburger Bevölkerung große Bedeutung. Ein wesentlicher Anteil der neuen Betriebsformen ist in den bestehenden Zentren integriert geschaffen worden, ein erheblicher Teil wurde jedoch auch in peripheren Lagen errichtet. Die Kaufkraftbindung dieser gerade für Pkw-Kunden attraktiven Einrichtungen führte teilweise zur Schwächung der gewachsenen Zentren. Während lokale Zentren und Stadtteilzentren insbesondere der Konkurrenz von Lebensmittelfilialisten in dezentralen Lagen ausgesetzt sind, bewirkten große Fachmärkte auf der „grünen Wiese“ spürbare Umsatzveränderungen in den Bezirkszentren und der City.

Die flächenhafte Verdichtung der Lebensmittelfilialnetze kann heute als abgeschlossen angesehen werden, so daß eine Konsolidierung der bestehenden Situation gerade bei den kleinen Zentren zu erwarten ist. Die Expansion der Fachmärkte wird sich dagegen fortsetzen und erfordert für die Existenzsicherung von City und Bezirkszentren flankierende wirtschafts- und stadtentwicklungspolitische Maßnahmen (s. Pkt. 6.4.2).

6.2 Entwicklungstendenzen und Annahmen zur Flächennachfrage

Die Entwicklung der Nachfrage

Die Entwicklung der Nachfrage im Einzelhandel und deren Verteilung auf die verschiedenen Standorte in der Stadt wird von mehreren Faktoren bestimmt:

- der Entwicklung der Einwohnerzahlen in der Region, im Stadtgebiet sowie in Teilbereichen der Stadt,
- der Entwicklung der Kaufkraft und des spezifischen Einkaufsverhaltens der Bevölkerung,
- der Veränderung der regionalen und überregionalen Verflechtungen (Einkaufspendler).

Die **Einwohnerzahlen** der Stadt werden bis zum Jahr 1998 leicht ansteigen und könnten bis zum Jahr 2010 um rd. 40.000 wieder abnehmen (rd. 1,66 Mio.) Die Entwicklung der Einwohnerzahlen könnte somit für Hamburg insgesamt zu einer geringfügigen Verringerung des Kaufkraftpotentials führen.

Änderungen der Nachfrage ergeben sich auch für Teilbereiche der Stadt aufgrund der räumlichen Umverteilung von Einwohnern innerhalb des Stadtgebiets. So werden die Einwohnerzahlen in der äußeren Stadt voraussichtlich weiterhin zu Lasten der Einwohnerzahlen in der inneren Stadt zunehmen und entsprechende Kaufkraftveränderungen bewirken. Aufgrund der umfangreichen Reserven für den Wohnungsbau in den Bezirken Bergedorf und Harburg ist dort mit Zunahmen der Einwohnerzahlen und der Kaufkraft zu rechnen.

Die Schätzungen für die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Hamburger Umland gehen von einer Zunahme bis zu etwa 110.000 Einwohnern aus. Diese Entwicklung könnte zu stärkeren Kaufkraftzuflüssen in die Hamburger City und in attraktive Zentren am Stadtrand führen.

Vor dem Hintergrund der heute vorhersehbaren allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung lassen sich größere Veränderungen der **Kaufkraft/Einwohner** (real) nicht ableiten. Aufgrund des vorhandenen hohen Niveaus der Einkommensstrukturen ist davon auszugehen, daß weitere mögliche Einkommenszuwächse zu einem großen Teil in nichteinzelhandelsrelevante Bereiche fließen (Reisen, Freizeit, Kultur).

Die **Art der Nachfrage** wird durch ein zunehmend preisbewußtes Einkaufen bei Artikeln des täglichen Bedarfs bestimmt. Höherwertige Waren werden zunehmend freizeit- und erlebnisorientiert eingekauft. Ferner verlangen die unterschiedlichen Zeitbudgets der Konsumenten immer stärker flexible Möglichkeiten der zeitlichen und räumlichen Bedarfsdeckung. Die Veränderung der Öffnungszeiten der Läden kommt diesen Bedürfnissen entgegen.

Hamburg hat als Einkaufsmetropole eine starke Ausstrahlungskraft auf das Umland; ein beachtlicher Teil der Umsätze in der City gehen z.B. auf die Einkäufe von „Pendlern“ zurück. Die Erreichbarkeit der City wird durch die geplanten Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr und zwar sowohl im Fern- wie im Regionalverkehr – verbessert werden (s. a. Pkt. 10.). Hierdurch könnten sich positive Impulse auch für den Handel ergeben.

Die Entwicklung des Angebots

Vor dem Hintergrund des weiter zunehmenden Wettbewerbs im Handel ist generell davon auszugehen, daß der Trend zur Bildung großer Verkaufseinheiten auch zukünftig anhält, daß noch vorhandene Rationalisierungsmöglichkeiten bezogen auf Personal, Lagerhaltung

und Sortimentsgestaltung ausgeschöpft werden und daß in Hinsicht auf die Standortwahl den Kundenwünschen weitgehend entgegengekommen wird, z. B. durch eine ausreichende Erreichbarkeit mit dem Auto.

Die Entwicklung der **City** als Einkaufsstandort ist weitgehend abgeschlossen; die Situation in den Randbereichen der City bedarf vielfach der Konsolidierung (Abbau der Leerstände). Zukünftig vorgesehene Erweiterungen der Verkaufsflächen in der City sind sorgfältig auf ihre Auswirkungen auf den Bestand an Ladenflächen zu prüfen. Aus heutiger Sicht sind derartige Erweiterungen nur dann wirtschaftlich tragbar, wenn damit neue Käuferschichten erschlossen werden können. Dies könnte in Zusammenhang mit dem geplanten Endbahnhof einer Magnetschnellbahn Hamburg - Berlin der Fall sein. Die Erreichbarkeit der City auch mit dem Pkw wird neben ihrer optimalen Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr zukünftig von Bedeutung sein, um traditionelle Käuferschichten, insbesondere aus dem Umland, zu halten.

Die Situation des Einzelhandels in der **inneren Stadt** und in den **Bezirkszentren** wird in den kommenden Jahren aufgrund des Rückgangs der Einwohnerzahlen im Naheinzugsbereich der Zentren von stagnierenden oder rückläufigen Kaufkraftpotentialen geprägt sein. Dies wird zu einer weiteren Aufgabe von insbesondere kleinen Läden führen und den räumlichen und betrieblichen Konzentrationsprozeß fördern. Wichtige Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Bezirkszentren sind neben modifizierten Zentren- und Werbekonzepten auch Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur sowie der Gestaltung des öffentlichen Straßenraums. In Anbetracht der bestehenden baulichen und verkehrlichen Situation und des komplexen Nutzungsgefüges in der inneren Stadt müssen die bereits laufenden flankierenden Maßnahmen im Rahmen der Stadtentwicklungspolitik und der Wirtschaftsförderung fortgesetzt und teilweise schwerpunktmäßig verstärkt werden. Aufgrund der heterogenen Strukturen im Einzelhandel in den gewachsenen Bezirkszentren wird der Erfolg vieler Maßnahmen von der Kooperationsbereitschaft der Akteure in den Zentren abhängen.

Das Bezirkszentrum Bergedorf wird von den umfangreichen Erweiterungen der Wohnsiedlungen in seinem Einzugsbereich profitieren, durch die bis zum Jahr 2010 Wohnungen für etwa 25.000 bis 30.000 Einwohner geschaffen werden. Die zu erwartende Zunahme der Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen könnte eine Erweiterung des Verkaufsflächenangebotes im Bezirkszentrum erforderlich machen. Dieses sollte gezielt zur Verbesserung der Gestaltung und der Aufent-

haltsqualität in einigen Teilen des Zentrums eingesetzt werden. Dadurch würde auch die Anziehungskraft des Zentrums für die Bewohner des Umlandes gestärkt.

Auch für das Bezirkszentrum Harburg könnten sich Impulse aus den geplanten Erweiterungen der Wohnsiedlungen, insbesondere im Neugrabener Raum ergeben, die die Position des Zentrums zukünftig verbessern werden.

Die positive Entwicklung der Einwohnerzahlen in der **äußeren Stadt** und die damit verbundenen Kaufkraftzuwächse werden die Situation des Einzelhandels in diesem Stadtbereich stärken. Dies wird sich im Ausbau bestehender Zentren, in einigen Fällen auch im Neubau von Zentren äußern wie z.B. in Billwerder; die Ansiedlungswünsche von Verbraucher- und Fachmärkten an peripheren Standorten werden zunehmen. Die äußere Stadt wird zukünftig über ein vielseitiges Angebot an attraktiven Einkaufsmöglichkeiten verfügen, die auch für den Autokunden gut erreichbar sind und somit den zukünftigen Verbraucherwünschen entsprechen. Dadurch wird ein Anteil der Kaufkraft, der früher in die Bezirkszentren und die City geflossen war, in der äußeren Stadt gebunden werden.

Der Rückzug des Handels aus der Fläche wird besonders in den dünn besiedelten Bereichen der äußeren Stadt weiter voranschreiten, da hier die wirtschaftliche Tragfähigkeit für moderne Einzelhandelseinrichtungen nicht mehr gegeben ist. Die Versorgungslage immobiler Bevölkerungsgruppen wird sich dadurch in Teilen der Stadt verschlechtern.

Annahmen zur Flächennachfrage

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wird eine Quantifizierung der zukünftigen Nachfrage nach Verkaufsflächen nicht vorgenommen. Die bestehende Situation und die abschätzbaren Entwicklungstendenzen lassen jedoch für die Gesamtstadt den Schluß zu, daß sich die zum Bestand zusätzliche Nachfrage nach Verkaufsflächen in den kommenden Jahren in engen Grenzen halten wird. Dies schließt jedoch Erweiterungen der Verkaufsflächen nicht aus, die sich aus örtlich bedingten Faktoren an einigen Standorten ergeben können. Dabei ist angesichts der Entwicklung des Kaufkraftpotentials der Stadt insgesamt zu beachten, daß größere Erweiterungen des Verkaufsflächenbestandes an einem Standort zu Reduzierungen an anderen Standorten führen werden.

Da die im Flächennutzungsplan dargestellten „gemischten Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungs-

zentren für die Wohnbevölkerung und die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen zu sichern ist“ noch Kapazitäten für zusätzliche Einrichtungen des Handels beinhalten und darüber hinaus Läden in vielen Bauflächendarstellungen des Flächennutzungsplans generell bzw. eingeschränkt zulässig sind, wird davon ausgegangen, daß der Flächennutzungsplan ausreichende Spielräume für die zukünftige Entwicklung des Einzelhandels enthält.

6.3 Leitlinien

1. Das System der zentralen Standorte hat sich für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Gütern und Dienstleistungen sowie mit kulturellen und sozialen Angeboten bewährt. Es soll erhalten und weiterentwickelt werden. Vorhandene Zentren sind im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten zu stärken und – wo erforderlich – zu erweitern.
2. Hamburgs Stellung als deutsche und europäische Dienstleistungsmetropole ist zu festigen und weiter auszubauen. Dabei kommt der City mit ihrer Konzentration zentraler Marktfunktionen, zu denen insbesondere der Handel gehört, im Wettbewerb mit anderen Oberzentren (z.B. Berlin, Hannover, München, Düsseldorf) die entscheidende Schlüsselposition für die überregionale Ausstrahlung der Stadt insgesamt zu. Für die Entfaltungsmöglichkeiten des Handels in der City sind deshalb optimale Randbedingungen zu schaffen.
3. Beim Aus- und Umbau zentraler Standorte zum Erhalt ihrer Leistungsfähigkeit sind Prioritäten zu setzen. Städtische und private Investitionen sollen denjenigen Zentren Impulse geben, die in ihrer Entwicklung zurückgeblieben sind. Staatliche Hilfestellungen sind insbesondere dort geboten, wo entwicklungshemmende Faktoren von privater Hand nicht bewältigt werden können. Dies gilt z. B. für Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur. Erweiterungen der Verkaufsflächen zur Steigerung der Attraktivität der Zentren müssen in Einklang stehen mit dem Gesamtsystem der zentralen Standorte. Sie sollen die Entwicklungsmöglichkeiten kleiner Ladengruppen und Läden in Streulage außerhalb der Zentren berücksichtigen.
4. Die zentralen Standorte sind stadtprägende Orientierungsbereiche und für die Identifikation des Bürgers mit seiner Stadt oder seinem Wohnquartier von Bedeutung. Hierzu tragen neben Läden und Dienstleistungsbetrieben auch kulturelle Angebote und Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wesentlich bei.
5. Historisch gewachsene Strukturen, die einem Standort ein spezielles Image verleihen, sollen durch notwendige Investitionen erhalten und ausgebaut werden. Zentren in Neubaugebieten bedürfen besonderer städtebaulicher und gestalterischer Maßnahmen, um sie als Identifikationsorte für die Einwohner einer neuen Siedlung funktionsfähig zu machen und zu erhalten.
6. Neue Zentren sollen in Abhängigkeit von der Bevölkerungsentwicklung in den jeweiligen Einzugsbereichen gebaut und in das Siedlungsgefüge integriert werden. Sie sind in den großen Stadterweiterungsgebieten an das Schnellbahnnetz anzubinden.
7. Zur Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung, besonders für die weniger mobilen Bevölkerungsgruppen, sollen auch die lokalen Zentren und Ladengruppen in ihrer Funktion gestärkt und städtebaulich entwickelt werden. Hierzu gehören eine gute Erreichbarkeit im öffentlichen Personennahverkehr sowie für den Autokunden und gegebenenfalls Möglichkeiten der Flächenerweiterung. Diese müssen im Einklang mit dem System der zentralen Standorte stehen.
8. Neuen Betriebsformen im Einzelhandel wie Verbraucher- und Fachmärkten, die von einem großen Teil der Bevölkerung für den Einkauf präferiert werden, sind Entfaltungsmöglichkeiten einzuräumen. Diese Möglichkeiten sollen in Übereinstimmung mit dem Zentrenkonzept stehen und dürfen die wohnungsnahen Versorgung der Bevölkerung nicht gefährden. Es wird angestrebt, neue Betriebsformen in die bestehenden Zentren zu integrieren, da sie hier für eine geordnete Stadtentwicklung und für die Versorgung der Bevölkerung den größten Nutzeffekt bewirken. Größere Einheiten lassen sich in bestehende Zentren in der Regel nur dann integrieren, wenn diese erweitert werden. Dabei kann in Einzelfällen und unter Würdigung der gesamten städtebaulichen Auswirkungen in Kauf genommen werden, daß Standorte eine Aufwertung innerhalb des Zentrensystems erfahren.

Vorhaben außerhalb von Zentren bedürfen besonderer Prüfungen ihrer Zentrenverträglichkeit bezogen auf ihre Größe und Sortimentsgestaltung.

8. Der Ausbau der zentralen Standorte in Hamburg und der zentralen Orte im Umland sowie die zukünftige Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen außerhalb von Zentren bedürfen einer engen Abstimmung mit den an der Region beteiligten Gebietskörperschaften. Die mit Schleswig-Holstein bereits in den siebziger Jahren im Rahmen einer Entschließung des Gemeinsamen Landesplanungsrates hierzu vereinbarten Regelungen sind auch zukünftig zu beachten. Darüber hinaus haben der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg, die Niedersächsische Landesregierung und die Landesregierung Schleswig-Holstein im Juni 1997 eine Vereinbarung zur gegenseitigen Information über Ansiedlungsvorhaben großflächiger Einzelhandelseinrichtungen beschlossen. Sie soll u.a. sicherstellen, daß innerhalb der Metropolregion bei der Ansiedlung dieser Einrichtungen von einheitlichen Grundkriterien ausgegangen wird.

6.4 Planungen / Darstellungen

6.4.1 Grundzüge des Systems der zentralen Standorte

Das dem Flächennutzungsplan zugrundeliegende Ordnungselement der zentralen Standorte verfolgt das Ziel, der unterschiedlichen Nachfrage auf den Gebieten des Handels, der Verwaltung, der Bildung und Unterhaltung mit einem differenzierten Angebot zu entsprechen. Für die Versorgung der Wohnbevölkerung kommt dabei dem Einzelhandel eine dominierende Rolle zu. Ausbau und Stärkung des polyzentralen Zentrengefüges sollen sicherstellen, daß dem Handel für seine Aufgabenerfüllung weitgehende Entfaltungsmöglichkeiten eingeräumt werden. Die hierarchische Gliederung der Zentren in unterschiedliche Aufgabenbereiche dient dazu, eine nach räumlichen und funktionalen Kriterien ausgewogene Versorgung der Bevölkerung zu ermöglichen (zur hierarchischen Stufung der Zentren s.a. Pkt. 1.4.2.). Die Zentren werden in ihrer Funktion durch Ladengruppen und Einzelhandelsangebote in Streulage ergänzt, die für die wohnungsnahe Versorgung von Bedeutung sind. Hierzu gehören auch neue Betriebsformen wie Discounter, Verbraucher- und Fachmärkte. Eine Gefährdung des Systems der zentralen Standorte durch die Ansiedlung großflächiger Betriebe außerhalb der Zentren soll jedoch vermieden werden.

Kulturelle Einrichtungen sowie Einrichtungen der Bildung und der sozialen Infrastruktur stellen neben dem Einzelhandel wichtige Angebote in den zentralen

Standorten dar. Sie stützen die Funktion der Zentren als Mittelpunkt für öffentliches und politisches Leben und fördern die Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Stadtteil.

Im Sinne dieser Zielsetzungen geht das System der zentralen Standorte des Flächennutzungsplans von einer Weiterentwicklung der vorhandenen polyzentralen Struktur und ihrer hierarchischen Gliederung aus. Die schematische räumliche Verteilung der zentralen Standorte und ihre Zuordnung zu unterschiedlichen Hierarchiestufen ist in Abb. 5 dargestellt.

Das System der zentralen Standorte findet seinen Niederschlag im Flächennutzungsplan in der Darstellung „gemischter Bauflächen, deren Charakter als Dienstleistungszentren für die Wohnbevölkerung und für die Wirtschaft durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll“. Zentren unterhalb der Hierarchiestufe der Stadtteilzentren stellt der Flächennutzungsplan nicht dar. Sie sind in den Wohnbauflächen und in den gemischten Bauflächen enthalten.

Die **City** (A-Zentrum) befriedigt als Oberzentrum für die gesamte Metropolregion den Bedarf an besonders hochwertigen Konsumgütern und Dienstleistungen. Sie ist Standort vielfältiger Einrichtungen der öffentlichen und privaten Verwaltung, der Kultur und großstädtischer Freizeitgestaltung. In der City sollen auch zukünftig vorrangig die Dienstleistungen für die Bevölkerung entwickelt werden. Die räumliche Ausdehnung von reinen Wirtschaftsverwaltungen mit in der Regel geringem Publikumsverkehr ist auch weiterhin zu begrenzen. Diese seit Anfang der siebziger Jahre verfolgten Zielsetzungen haben entscheidend dazu beigetragen, Lebendigkeit, Vielfalt und Attraktivität der City zu erhöhen, den Entwicklungsdruck auf innenstadtnahe Wohngebiete zu begrenzen und den Berufsverkehr im Citybereich einzuschränken. Sie werden deshalb im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans der zukünftigen Entwicklung der City weiterhin zugrunde gelegt.

In den überwiegend historisch gewachsenen **Bezirkszentren** (B 1-Zentren) sollen auch in Zukunft die Dienstleistungseinrichtungen für die Wohnbevölkerung gestärkt und Flächen für meist regional bezogene Wirtschaftsverwaltungen sowie die Bezirksverwaltung bereitstehen. Aufgrund ungünstiger demographischer und sozialstruktureller Entwicklungen in den Einzugsbereichen der Bezirkszentren in der inneren Stadt bedarf die Konsolidierung der Zentren besonderer flankierender Maßnahmen seitens der Stadtentwicklungsplanung

und der Wirtschaftsförderung. Viele Bezirkszentren haben sich zweipolig entwickelt oder bestehen aus zwei bis drei räumlich getrennten Zentrenkernen (s.a. Übersicht der im Flächennutzungsplan dargestellten Zentren auf Seite 65).

Zwischen der City und den Bezirkszentren stellt der Flächennutzungsplan in verkehrsgünstigen Bereichen mit einem hohen Anteil an Dienstleistungseinrichtungen gemischte Bauflächen sowie gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung dar. In diesen Bereichen sollen weiterhin gemischte Nutzungen, zu denen auch der Handel gehört, Platz finden. Zwischen den überwiegend bandförmig ausgeprägten Zonen gemischter Nutzung sind die bestehenden innenstadtnahen Wohngebiete zu erhalten.

Die Darstellung gemischter Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung in der äußeren Stadt dient in erster Linie der Aufgabe, den wohngebietsbezogenen Dienstleistungen in den zentralen Standorten ausreichende Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten. Dies hat seine Ursache in der Wanderungsbewegung der Wohnbevölkerung aus der inneren in die äußere Stadt, die nach dem zweiten Weltkrieg stattgefunden hat und auch heute noch in abgeschwächter Form anhält. Als Folge dieser Bevölkerungsumverteilung liegen die Bezirkszentren nicht mehr in den Schwerpunkten ihrer Einzugsbereiche. Da ferner eine Umstrukturierung und Erweiterung von Zentren in der dicht bebauten städtischen Umgebung schwierig und nur eingeschränkt

durchführbar ist, war die Schaffung von **Bezirksentlastungszentren** in der äußeren Stadt notwendig geworden. Sie sollen für die Bevölkerung der äußeren Stadt ein großstädtisches Angebot gewährleisten. Wesentliche Standortfaktoren für Bezirksentlastungszentren sind eine gute Einbindung in den öffentlichen Personennahverkehr und in das regionale Straßennetz, ein ausreichendes Parkplatzangebot und die Lage in den Wohngebietsschwerpunkten der äußeren Stadt. Die bisherigen Zielsetzungen des Flächennutzungsplans für die Bezirksentlastungszentren sind aus heutiger Sicht um das Ziel eines größeren Arbeitsstättenangebots in oder am Rande der Zentren zu ergänzen, um die Standortgunst dieser Zentren besser zu nutzen und um der Bevölkerung der äußeren Stadt in vermehrtem Umfang wohnungsnahen Arbeitsplätze bieten zu können.

Die Darstellung von **Stadtteilzentren** (C-Zentren) folgt dem Grundsatz einer gleichmäßigen, günstigen Versorgung aller Einwohner zur Deckung des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Die Stadtteilzentren sind überwiegend als historisch gewachsene Zentren vorhanden; im Zuge von Stadterweiterungen werden sie neu an Verkehrsknotenpunkten mitgeschaffen. Auch in Stadtteilzentren sollen Arbeitsplätze im sonstigen Dienstleistungsbereich vorgesehen bzw. weiterentwickelt werden.

Übersicht der zentralen Standorte, die der Flächennutzungsplan als gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung darstellt:

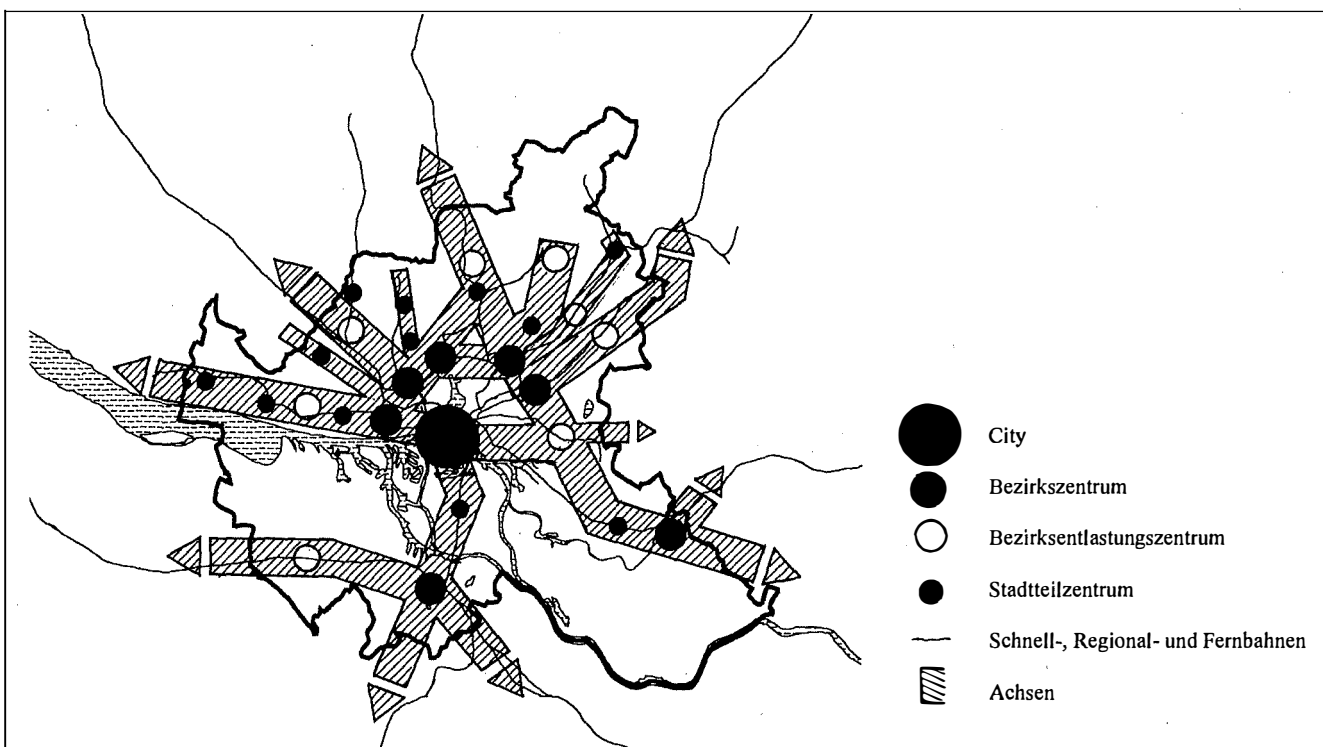


Abb. 5: Zentrale Standorte in Hamburg

City (A): Hamburg–Altstadt, Neustadt,
Teile von St. Georg,

Bezirkszentren (B 1):

- Altona, zweipolig, bestehend aus Teilen von Altona–Altstadt und Ottensen. Der Ottensener Teil ist als gemischte Baufläche dargestellt (s. a. Seite 66).
- Eimsbüttel, bestehend aus den Zentrenkernen Osterstraße und Hoheluftchaussee.
- Eppendorf/Winterhude, bestehend aus den Zentrenkernen Eppendorfer Baum/Eppendorfer Landstraße und Winterhuder Marktplatz.
- Barmbek, bestehend aus den Zentrenkernen Fuhlsbüttler Straße und Hamburger Straße.
- Wandsbek, Teile von Wandsbek und Marienthal.
- Bergedorf, zweipolig, bestehend aus Teilen von Bergedorf und Lohbrügge.
- Harburg, Teil des Stadtteils Harburg.

Bezirksentlastungszentren (B 2):

- Osdorf (Elbe–Einkaufszentrum).
- Eidelstedt (Zentrum Eidelstedter Platz).
- Langenhorn (Zentrum Langenhorn Markt).
- Poppenbüttel (Alster–Einkaufszentrum).
- Farmsen (Einkaufszentrum Farmsen).
- Rahlstedt (Einkaufszentrum Rahlstedt).
- Billstedt (Einkaufszentrum Billstedt).
- Neugraben – Fischbek (Einkaufszentrum Neugraben).

Stadtteilzentren (C):

- Othmarschen,
- Blankenese,
- Rissen,
- Lurup,
- Stellingen,
- Schnelsen, bestehend aus den Zentrenkernen an der Frohmestraße und am Bahnhof Schnelsen,
- Niendorf,
- Fuhlsbüttel,
- Bramfeld,
- Volksdorf,
- Billwerder/Allermöhe,
- Wilhelmsburg

Zu den Darstellungen der Zentren in der C-Kategorie siehe auch Ausführungen unter Pkt. 6.4.2.

6.4.2 Entwicklung der zentralen Standorte und Darstellungen

Flächenmäßig ist die Entwicklung der **City** als Einkaufsstandort weitgehend abgeschlossen. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans beinhalten jedoch für die Schaffung weiterer Ladenflächen noch Kapazitäten, die im Falle einer heute nicht vorhersehbaren größeren Nachfrage nach Verkaufsflächen genutzt werden könnten. Vorerst ist die Konsolidierung der in den vergangenen Jahren geschaffenen Verkaufsflächen, die bisher vom Markt noch nicht angenommen wurden, geboten.

Die Gliederung des Einzelhandelsangebotes in der City mit einem Waren- und Kaufhausbereich im östlichen Teil (Bereich Mönckebergstraße), dem Passagenviertel mit spezialisierten und luxuriösen Fachgeschäften im südlichen und südwestlichen Bereich (Bereich Hanseviertel) sowie mit Fachgeschäften und gastronomischen Betrieben im westlichen Bereich (Bereich Gänsemarkt/Colonnaden) sollte weiterentwickelt werden. Dabei ist darauf zu achten, daß die Gleichwertigkeit der Einkaufsbereiche erhalten bleibt. Die im westlichen Bereich z.Z. bestehenden Defizite (Angebote, äußeres Erscheinungsbild) sind abzubauen.

Westlich an die Innenstadt angrenzend stellt der Flächennutzungsplan gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung dar, die die Funktion einer **Verbindungszone zwischen City und dem Bezirkszentrum Altona** übernehmen. Sie umfassen den Hauptteil des Vergnügungsviertels St. Pauli, sind verkehrlich hervorragend erschlossen und sollen teilweise Innenstadtfunktionen mitübernehmen. Dabei soll die bestehende gemischte Struktur grundsätzlich beibehalten und die vorhandene Wohnnutzung erhalten werden.

Mit der Darstellung gemischter Bauflächen sowie gemischter Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung in östlich an die City angrenzenden Bereichen des **Stadtteils St. Georg** wird ein lebendiges, vielfältiges Nutzungsgefüge angestrebt, in dem sowohl für Arbeiten (z.B. innenstadtgebundene Dienstleistungseinrichtungen) als auch für Wohnen Platz sein soll. Darüber hinaus sollen insbesondere in den – zwischen den gemischten Bauflächen dargestellten – Wohnbauflächen innenstadtnahe Wohnungen erhalten bzw. neu geschaffen werden. Die Qualität des Stadtteils wurde durch umfangreiche Maßnahmen im Rahmen der Stadterneuerung zwischenzeitlich verbessert bzw. gestützt. Sie müssen auch zukünftig fortgesetzt werden.

Für die **Bezirkszentren** sind die notwendigen Entwicklungsspielräume im Rahmen der Darstellungen des

Flächennutzungsplans gegeben. Erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation der Bezirkszentren insbesondere in der inneren Stadt sind auf anderen planerischen Ebenen vorzubereiten. Städtische Maßnahmen können dabei nur rahmensetzende Wirkungen entfalten, die durch die private Initiative des Handels und der Dienstleistungswirtschaft auszufüllen sind.

Das **Bezirkszentrum Altona/Ottensen** sollte nach den Zielvorstellungen des Flächennutzungsplans von 1973 auch zu einem City-Entlastungszentrum – und zwar überwiegend im Ottensener Bereich – ausgebaut werden. Dieses Ziel ist zwischenzeitlich aufgegeben worden (s.a. Pkt. 1.4.2). Eine Änderung der Darstellung des Zentrums im Flächennutzungsplan bedarf für den Ottensener Bereich unter Berücksichtigung der aktuellen Zielsetzungen noch weiterer Untersuchungen, so daß der Flächennutzungsplan für diesen Bereich vorerst weiterhin gemischte Bauflächen darstellt.

Für das **Bezirkszentrum Bergedorf** könnte sich aufgrund der zu erwartenden Einwohner- und Kaufkraftentwicklung die Notwendigkeit ergeben, das Verkaufsflächenangebot zukünftig zu vergrößern. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans wären dann gegebenenfalls hierfür zu ändern. Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurden für das Zentrum Bergedorf und zwar im Bereich beiderseits der Vierlandenstraße, bisher dargestellte Wohnbauflächen in gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung geändert. Hierdurch wurde der bisherigen Nutzungsentwicklung Rechnung getragen.

Die **Bezirksentlastungszentren** konnten im Rahmen der für sie im Flächennutzungsplan bisher enthaltenen Darstellungen ausreichend entwickelt werden. Darüber hinausgehende Darstellungen im Sinne von Erweiterungen werden aus heutiger Sicht nicht für erforderlich gehalten. Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans führte jedoch zur Änderung der Darstellungen für das **Zentrum Neugraben**. Frühere Annahmen zur Entwicklung des Zentrums gingen davon aus, daß der Schwerpunkt der zu versorgenden Wohnsiedlungen gemäß den Darstellungen des Flächennutzungsplans nördlich der Bahnlinie nach Cuxhaven liegen würde. Dementsprechend stellte der Flächennutzungsplan nördlich des Bahnhofs Neugraben in größerem Umfang gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung dar. Aus heutiger Sicht können die nördlich der Bahnlinie dargestellten noch freien Wohnbauflächen nur zu einem Teil plangemäß genutzt werden. Dieser Teil ist durch weitergehende Untersuchungen noch

genauer zu bestimmen. Das Landschaftsprogramm stellt für große Teile der noch nicht genutzten Wohnbauflächen nördlich der Bahn deshalb „Flächen mit Klärungsbedarf“ dar.

Für die Entwicklung des Zentrums Neugraben ergibt sich hieraus, daß das bereits bestehende Zentrum südlich der Bahnlinie auch die zukünftig nördlich der Bahnlinie entstehenden Wohnsiedlungen mitversorgen kann, so daß eine Verlagerung bzw. Erweiterung des Zentrums nach Norden nicht mehr erforderlich ist. Der Flächennutzungsplan stellte für das bestehende Zentrum Neugraben bisher gemischte Bauflächen dar. Diese Darstellung wurde geändert in gemischte Bauflächen mit besonderer Zweckbestimmung. Die nördlich der Bahnlinie liegenden und bisher für das Zentrum Neugraben vorgesehenen Flächen wurden in Wohnbauflächen und gemischte Bauflächen geändert.

Das bisher als Stadtteilzentrum bezeichnete **Einkaufszentrum Farmsen** wird aufgrund seines zwischenzeitlich erfolgten Ausbaus und seines überregionalen Einzugsbereichs zukünftig im Rahmen der Zentrenhierarchie als Bezirksentlastungszentrum geführt. Die Darstellungen für das Zentrum im Flächennutzungsplan bleiben jedoch unverändert.

Bereits bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans von 1973 wurde die Einstufung der **Stadtteilzentren** als vorläufig und von der zukünftigen Entwicklung abhängig bezeichnet. Im Rahmen von früheren Änderungen des Flächennutzungsplans wurden die Zentren Lokstedt und Finkenwerder nicht mehr als Stadtteilzentren dargestellt, da sie nur sehr begrenzte örtliche Versorgungsfunktionen wahrnehmen. Das Stadtteilzentrum Schnelsen ist als zweikerniges Zentrum mit einem vorhandenen Bereich an der Frohmestraße und einem noch ausbaufähigen Bereich am Bahnhof Schnelsen dargestellt.

Eine grundsätzliche Überprüfung der in der C-Kategorie dargestellten Zentren war bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans nicht zu leisten. Im Rahmen der Erstellung eines Deckblattes „Zentrale Standorte“ zum Flächennutzungsplan soll diese Überprüfung dann nachgeholt werden.

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Stadterweiterungen in **Billwerder/Allermöhe** wird auch das an der geplanten Schnellbahn-Haltestelle Billwerder vorgesehene Stadtteilzentrum in den kommenden Jahren gebaut werden.

Als Standort für **großflächige nicht integrierte Einzelhandelseinrichtungen** stellt der Flächennutzungsplan in Schnelsen Sonderbauflächen mit der Zweckbestimmung „überregionaler Fachmarkt“ dar.

Weitere bestehende **nicht integrierte Einzelhandelsstandorte** z.B. von Verbraucher- oder Fachmärkten werden im Flächennutzungsplan nicht gesondert dargestellt. Diese Einrichtungen sind in den dargestellten gemischten oder gewerblichen Bauflächen enthalten.

Zukünftig beabsichtigte großflächige Einzelhandelseinrichtungen außerhalb von Zentren bedürfen auf-

grund ihrer in der Regel negativen Auswirkungen auf die verbrauchernahe Versorgung in den zentralen Standorten und des hohen Kraftfahrzeugaufkommens besonderer Prüfungen.

Eine Ansiedlung soll nur in den Fällen ermöglicht werden, in denen die geplante Einrichtung das Zentrumsystem nicht beeinträchtigt. Dies kann bei bestimmten Sortimenten, die in den Zentren aufgrund ihres Platzbedarfs nur begrenzt anzubieten sind, der Fall sein (z.B. beim Bau- und Heimwerkerbedarf, bei Gartengeräten sowie bei Möbeln).

7. Freiflächen

7.1 Ausgangslage

Unter Freiflächen werden Flächen für die Landwirtschaft, Grünflächen, Wald, naturbestimmte Flächen und Wasserflächen verstanden.

Freiflächen bestimmen wesentlich die Lebensqualität in großstädtischen Ballungsräumen. Sie tragen im städtischen Nutzungsgefüge zum ökologischen Ausgleich bei und sind Voraussetzung für die Regeneration von Luft, Wasser und Boden. Sie stellen klimatische Abkühlungs- und Absorptionsflächen dar, verbessern die Luftqualität, fördern die Durchlüftung der bebauten Stadtbereiche und sorgen für Ausgleich im Wasserhaushalt. Flora und Fauna dienen sie als Lebensräume.

Freiflächen haben vielfältige Aufgaben für die Stadtbewohner. Sie sollen die Bedürfnisse nach Bewegung und Spiel, Entspannung und Ruhe, Schönheit und Naturerlebnis gleichermaßen befriedigen. Die Flächen für Landwirtschaft und Gartenbau sind als verbraucher-nahe Produktionsflächen von Bedeutung für die Versorgung der Bevölkerung mit Frischprodukten. Als städtebauliche Gliederungselemente prägen die Freiflächen die Siedlungsstruktur.

Die Erläuterungen zu den Freiflächen im Flächennutzungsplan beziehen sich schwerpunktmäßig auf die für die Bodennutzung relevanten Inhalte. Für eine vertiefende Betrachtung sind das Landschaftsprogramm einschließlich des Artenschutzprogramms hinzuzuziehen.

Landschaftsraum

Die Gliederung des Hamburger Landschaftsraumes ist im wesentlichen eiszeitlich geprägt und wird bestimmt durch das breite Urstromtal der Elbe, das Elbästuar mit seinen Stromspaltungen, durch Marschengebiete und Geestkanten. Da die Siedlungsentwicklung weitgehend auf den hochwassersicheren Geestflächen stattfand und die Marschen überwiegend von Bebauung freigehalten wurden, blieb das ursprüngliche Landschaftsbild in großen Teilbereichen erhalten.

Die landschaftliche Struktur der Stadt ist gekennzeichnet durch ein weitverzweigtes Netz von Gewässerläufen, durch Waldgebiete, durch ausgedehnte Feldmarken in den nördlichen und südlichen Bereichen der äußeren Stadt und innerhalb der Stadt durch Parkanlagen, Grünverbindungen und begrünte Uferbereiche.

Freiflächenstruktur

Die Struktur der übergeordneten Freiflächen in Hamburg wird geprägt durch ein System von Landschaftsachsen und grünen Ringen.

Landschaftsachsen sind zusammenhängende Freiräume, die sich vom Umland bis in den Stadtkern erstrecken. Ihre räumliche Ausprägung und ihre Qualitäten sind unterschiedlich. Die Lage der Landschaftsachsen ist durch landschaftliche Strukturen, wie Gewässerläufe, Feldmarken, Marschen, Parks und Grünzüge bestimmt.

Der erste Grüne Ring verläuft in etwa 1 km Entfernung vom Rathaus und umschließt die City im Westen und im Nordwesten mit großen Parkanlagen: Elbpark, Wallanlagen, Planten un Blumen. Diese Grünflächen mit ihrer Verbindung zu den Erholungsflächen an Alster und Elbe tragen wesentlich zur Attraktivität und Identität Hamburgs bei.

Der zweite Grüne Ring liegt etwa 8-10 km vom Rathaus entfernt. Schwerpunkte sind große Parkanlagen, Friedhöfe und Wald- und Freiflächen: Jenischpark, Botanischer Garten, Altonaer Volkspark/Friedhof Altona, Niendorfer Gehege, Friedhof Ohlsdorf, Kupferteich Farmsen, Öjendorfer Park/Friedhof Öjendorf, Boberger Niederung, Wasserpark Dove-Elbe, Harburger Stadtpark, Rüschnpark. Landschaftsachsen und Grüne Ringe werden ergänzt durch Grünflächen und -verbindungen. Sie enthalten u.a. Parkanlagen, Spiel- und Sportflächen, Kleingärten und Friedhofsflächen. Damit übernehmen sie über ihre Verbindungsfunktion hinaus für angrenzende Stadtgebiete vielfältige Erholungsfunktionen.

Der Versorgungsgrad der Stadt mit Freiflächen

Hamburg verfügt über etwa 6.700 ha öffentlich nutzbarer Grünflächen (Parkanlagen, Spielplätze, Sportplätze, Kleingärten, Friedhöfe). Hinzu kommen rd. 4.500 ha Waldflächen und 20.000 ha landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzte Flächen. Zusammen mit den Wasserflächen (rd. 5.000 ha) gibt es in Hamburg etwa 36.000 ha Freiflächen, die Bedeutung für die Freizeit und Erholung in der Stadt haben. Dies sind etwa 50 % des gesamten Staatsgebietes.

Die Ausstattung mit wohnungs- und siedlungsnahen Freiflächen weist in den verschiedenen Teilräumen der Stadt in qualitativer und quantitativer Hinsicht Unterschiede auf. Hieraus ableitbare spezifische Anforderungen für die zukünftige Freiraumentwicklung besonders in qualitativer Hinsicht sind im Landschaftsprogramm dargestellt.

Der Bereich der inneren Stadt ist überwiegend gekennzeichnet durch eine starke bauliche Verdichtung und geringe Freiflächenanteile. Zusätzlich treten verstärkt Umweltbelastungen auf (z.B. Lärm). Im Vergleich zur äußeren Stadt sind die vorhandenen Grünflächen in der inneren Stadt häufig nicht so groß und so gut erreichbar. Besondere Defizite hinsichtlich der Größe und Erreichbarkeit von wohnungsnahen Parkanlagen bestehen z.Z. in den Stadtteilen St. Pauli, Altona-Altstadt, Altona-Nord, Ottensen, Eimsbüttel, Barmbek, Dulsberg, Borgfelde, St. Georg sowie in der Innenstadt. In diesen Bereichen mit einer Vielzahl konkurrierender Flächenansprüche wird es besonders wichtig sein, vorhandene Erholungsflächen und kleine Freiräume zu sichern und – wo möglich – zu ergänzen.

In der äußeren Stadt befinden sich noch großräumige agrarisch geprägte Landschaftsräume, Wälder und Parkanlagen. Neben ausgedehnten Einzel- und Reihenhausbetrieben bestehen in der äußeren Stadt auch Großsiedlungen. Die Versorgung mit wohnungs- und siedlungsnahen Freiflächen ist verglichen mit der inneren Stadt in der Regel gut. Ausnahmen können hierbei die bezirklichen Kerngebiete oder die Großsiedlungen bilden. Im Bereich der äußeren Stadt stehen zukünftig die Sicherung der ökologischen Ausgleichsfunktionen der locker bebauten Siedlungsgebiete sowie Erhalt, Pflege und Wiederherstellung landschaftstypischer Strukturen im Vordergrund.

7.2 Entwicklungstendenzen

Das Verhältnis von Freiflächen zu bebauten Flächen hat sich in den vergangenen Jahrzehnten im Zuge der Siedlungsentwicklung kontinuierlich zu Lasten der Freiflächen, in der Regel der landwirtschaftlich genutzten Flächen, verändert. Auch zukünftig wird die Deckung der zu erwartenden Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsplätzen die Inanspruchnahme zusätzlicher Freiflächen erforderlich machen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß der Flächenverbrauch für städtische Nutzungen erfahrungsgemäß stärker zunimmt als die Zahl der Einwohner. Ursache dafür sind der zunehmende Wohnflächenstandard je Einwohner und der steigende Flächenverbrauch je Arbeitsplatz, sowohl im Dienstleistungssektor wie im gewerblichen Bereich. Die Freiflächen und Erholungsbedarfe der Bevölkerung werden – u.a. durch die Zunahme der Freizeit – auch zukünftig weiter ansteigen, so daß sich der Nutzungsdruck auf die verbleibenden Freiflächen erhöhen wird. Dies könnte besonders in den Stadtbereichen der Fall sein, in denen mit einer umfangreichen Siedlungstätigkeit zu rechnen ist wie z.B. in Billwerder/Allermöhe und Bergedorf sowie im Neugrabener Raum.

Die Bewertung der verschiedenen Funktionen freiräumlicher Nutzungen unterliegt einem zeitlichen Wandel. Standen früher u. a. Wirtschaftlichkeits- und Versorgungsgesichtspunkte im Vordergrund, so erfahren heute auch ökologische, landschaftsgestalterische sowie soziokulturelle Funktionen eine höhere Wertschätzung. Sie werden insbesondere von landwirtschaftlich genutzten Flächen und von Wäldern erbracht.

Auch im großstädtischen Siedlungsraum mit traditionellen Flächenengpässen muß es Freiflächen geben, die vom Menschen nur eingeschränkt oder gar nicht genutzt werden. Eine im wesentlichen unbeeinflusste Entwicklung bestimmter Flächen kann dazu beitragen, Defizite im ökologischen Gleichgewicht zu verringern.

7.3 Freiflächenrichtwerte

Ein Bedarf an Freiflächen unterschiedlicher Zweckbestimmung entsteht in der Regel im Zusammenhang mit Wohnnutzungen. In der Stadtplanung wird für die Größenermittlung erforderlicher Freiflächen mit Richtwerten gearbeitet, die auf Erfahrungen beruhen oder auch wünschenswerte stadtentwicklungspolitische Ziele darstellen.

Dem Flächennutzungsplan von 1973 wurden folgende Freiflächenrichtwerte zugrunde gelegt:^{*}

– Parkanlagen	– wohnungsnah	6,0 m ² /E
	– siedlungsnah	7,0 m ² /E
– Spielflächen		1,5 m ² /E
– Sportflächen		5,5 m ² /E ^{**}
– Kleingärten		11,0 – 12,5 m ² /E [*]
– Friedhöfe		5,0 m ² /E

Diese Richtwerte haben sich zwischenzeitlich teilweise gewandelt. Hierzu wird auf das Landschaftsprogramm verwiesen.

^{*} Angaben zu Richtwerten sind in der Drucksache VII/3333 vom 5.12.1973 enthalten: „Gemeinsamer Bericht des Ausschusses für Stadtentwicklung und Flächennutzung und des Bauausschusses über die Drucksache VII/2118: Flächennutzungsplan für die Freie und Hansestadt Hamburg“. Zu den Richtwerten für Kleingärten wird darin u.a. ausgeführt, daß aufgrund einer Schätzung des tatsächlichen Bedarfs und in Abstimmung mit dem zuständigen Landesbund der sich nach den Richtwerten ergebende Bedarf an 54.000 Kleingärten auf 38.000 reduziert worden ist. Dies entspricht rechnerisch einer Reduzierung der o.g. Richtwerte für Kleingärten auf rd. 8,0-8,5 m²/Einwohner

^{**} Ausführungen zu „Sportflächen“ werden zusammenhängend in Kapitel 8.3 unter „Sportfreianlagen, Sporthallen, Schwimmbäder/Badegewässer“ gemacht.

Der Flächennutzungsplan 1973 war auf eine maximale Einwohnerzahl von 1,87 Mio. ausgelegt. Er stellte etwa 9.900 ha Grünflächen dar (ohne Grünflächen mit örtlicher Bedeutung). Sie deckten die Freiflächenansprüche, die sich aus den vorgenannten Richtwerten ergaben, bei gesamthamburgischer Betrachtung ab. Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurde bis zum Jahr 2010 von einer Einwohnerzahl von 1,66 Mio. ausgegangen. Sie liegt um rd. 210.000 unter der Prognose von 1973. Die vorgenannten Richtwerte können bei einer aktuellen Darstellung von 8.723 ha Grünflächen (ohne Grünflächen mit örtlicher Bedeutung) weiterhin als erfüllt angesehen werden. Die Verringerung der Grünflächen im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans um rd. 1.180 ha ergab sich durch ihre Änderung in Flächen für die Landwirtschaft sowie in naturbestimmte Flächen (s.a. Pkt. 7.5 sowie Pkt. 11 „Flächenbilanz“).

In einigen Stadtbereichen, besonders in der inneren Stadt, lassen sich Richtwerte angesichts des vorhandenen Baubestandes, der konkurrierenden Nutzungsansprüche und der nicht vermehrbaren Fläche innerhalb der bestehenden Siedlungsstruktur nur selten verwirklichen. Es wird deshalb angestrebt, einen Ausgleich besonders schwerwiegender Defizite u.a. durch eine qualitätvolle Gestaltung des Wohnumfeldes oder durch Aufwertung von öffentlichen Straßen- und Platzräumen zu schaffen.

7.4 Leitlinien

1. Hamburg und sein Umland bilden einen einheitlichen Natur- und Landschaftsraum, dessen Weiterentwicklung länderübergreifender Maßnahmen bedarf. Die zukünftige Belastung des Naturhaushaltes und die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft für Siedlungszwecke soll sich entsprechend den hierfür gemeinsam mit den Nachbarländern vereinbarten Grundsätzen vollziehen ebenso wie die weitere Entwicklung von Naherholungsgebieten.
2. Der Versorgung mit Freizeit- und Erholungsflächen sowie der Sicherung ökologischer Entlastungsräume kommt eine gleichrangige Bedeutung in der Konkurrenz mit anderen Nutzungsansprüchen zu.
3. Die bestehenden Freiflächen in der Stadt sollen soweit wie möglich erhalten bleiben. Bei der Planung von Stadterweiterungen sind zusammenhängende Landschaftsräume zu erhalten und als Erholungsangebote für die Bevölkerung weiterzuentwickeln. Innerhalb der Wohngebiete sind ausreichend nutz-

bare Grünflächen für die Freizeit- und Erholungsnutzung vorzusehen.

4. Freiflächenangebote im wohnungs- und siedlungsnahen Bereich sind aufzuwerten und zu ergänzen. Grünräume und Wege sollen Freiräume untereinander sowie die Wohn- und Arbeitsstätten mit diesen Freiräumen besser verbinden.
5. Im Bereich der inneren Stadt kann der Bedarf an wohnungsnahen Freiflächen nicht in allen Stadtteilen gedeckt werden. Als Ausgleich sind Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und die qualitative Aufwertung bestehender Freiflächen vorzusehen.
6. Flächen für die Landwirtschaft bilden die Existenzgrundlage für etwa 1.600 landwirtschaftliche und gartenbauliche Betriebe. Um dem agrarpolitischen Ziel der Erhaltung und Entwicklung einer möglichst großen Zahl leistungsfähiger agrarwirtschaftlicher Betriebe gerecht zu werden und um die vielfältigen Aufgaben der Landwirtschaft für den Ballungsraum zu gewährleisten, sollen diese Flächen gesichert und nur im unbedingt notwendigen Maße anderen Nutzungen zugeführt werden.
7. Waldflächen kommen in Hamburg in erster Linie Schutz- und Erholungsfunktionen zu, die Nutzfunktion tritt dahinter zurück. Es ist das Ziel, die bestehenden Waldflächen zu erhalten und besonders an den Stadträndern zu vermehren.
8. Der geänderten Funktionsbewertung von Freiflächen für den Naturhaushalt, das Landschaftsbild und die Erholung ist auf planerischer Ebene Rechnung zu tragen (z.B. naturbestimmte Flächen als neue Nutzungskategorie in der vorbereitenden Bauleitplanung).

7.5 Planungen / Darstellungen

Grundzüge des Freiflächenkonzeptes

Das Freiflächenkonzept des Flächennutzungsplans orientiert sich am Bestand an Freiflächen mit ihrer unterschiedlichen Zweckbestimmung, an den naturräumlichen Bedingungen und an den siedlungsplanerischen Erfordernissen, wie sie sich aus den vorhersehbaren Bedürfnissen für die Stadt ergeben.

Wesentliche Grundlage der Freiflächenkonzeption ist das **Freiraumverbundsystem**. Es soll die Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigen Freiräumen auf Wohngebiets-, Stadtteil-, Bezirks- und gesamtstädtischer

Ebene sichern. Durch die Verknüpfung der Grün- und Freiflächen innerhalb und außerhalb der Stadt zu einem vernetzten Grünsystem sollen insbesondere

- der Wohn- und Freizeitwert erhöht,
- Biotopverbundsysteme für eine artenreiche Flora und Fauna gesichert,
- das Klima und lufthygienische Bedingungen verbessert, die naturräumliche Gliederung und Gestaltung der Stadt erhalten und
- die Orientierung und Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrer Stadt gefördert werden.

Die Landschaftsachsen als radiale und die Grünen Ringe als tangentielle Elemente bilden die übergeordnete Struktur des Freiraumverbundsystems. Dieses Grundgerüst wird ergänzt durch Freiräume für die Halbtags- und Ganztagszerholung.

Die Lage der Landschaftsachsen ist durch landschaftliche Strukturen, wie Gewässerläufe, Feldmarken, Marschen, Parks und Grünzüge bestimmt. Das Modell bildet in diesem Sinne eine „grüne Ergänzung“ zum Modell der Siedlungsachsen und weist Potentiale für Freiraumnutzungen auf. Landschaftsachsen und Grüne Ringe werden ergänzt durch Grünflächen und Grünverbindungen.

Auf der Grundlage der Darstellungen des Landschaftsprogramms von Freiflächen und Freiraumverbindungen sieht die Überarbeitung des Flächennutzungsplans Ergänzungen und größere Differenzierungen der Freiflächen vor. Hierbei handelt es sich um Einzelflächen oder um Grünverbindungen mit überörtlicher Bedeutung für die Naherholung und damit zusammenhängende Flächen örtlicher Bedeutung, die bisher nicht dargestellt sind. Diese Flächen bzw. Verbindungen sind überwiegend vorhanden und zum großen Teil planrechtlich gesichert.

Beispiele für die vorgenannten Ergänzungen und Differenzierungen sind die neuen Darstellungen einer überörtlichen Grünverbindung von der „Alten Kollau“ bis „Julius-Vosseler-Straße“ in Lokstedt und der Grünverbindung „Bauwiesentrasse“ in Wilhelmsburg sowie die Darstellung des Innocentiaparks in Harvestehude.

Eine größere Differenzierung der Darstellungen des Flächennutzungsplans ergibt sich auch aus der Definition der Schwellenwerte von Grünflächen (s.a. Punkt 2.3.3.): Grünflächen und Grünverbindungen < 3,0 ha bzw. mit örtlicher Bedeutung, die im Zusammenhang mit Grünzügen oder -flächen überörtlicher Bedeutung

stehen und freizuhalten sind, wurden im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans dargestellt. Damit wird neuen Erkenntnissen aus dem Landschaftsprogramm entsprochen.

Die zusätzliche Darstellung von Grünverbindungen im Flächennutzungsplan hat in einigen Fällen die Funktion, heute noch nicht vorhandene, für das Freiraumverbundsystem aber wichtige Verbindungen, planerisch vorzubereiten. Dies trifft in besonderem Maße auf **Grünverbindungen entlang von Gewässern** zu. Bei den Darstellungen grüner Uferstreifen – insbesondere wenn sie in Arbeitstättengebieten liegen – kommt es nicht darauf an, eine geschlossene öffentliche Zugänglichkeit aller Gewässerläufe zu erreichen. Ziel ist es vielmehr, unter Wahrung der Interessen betroffener Anlieger (Wasserrechte, wirtschaftliche Interessen) bestehende Entwicklungspotentiale Zug um Zug und in der Regel im Rahmen von Umstrukturierungsmaßnahmen für ökologische und gestalterische Aufwertungen zu nutzen. Auch eine Realisierung grüner Uferabschnitte in Einzelschritten ohne geschlossene Verbindung ist aus ökologischer und landschaftsgestalterischer Sicht sinnvoll und vordringlich. Hiermit verbundene konkrete Fragen werden jedoch erst auf der Ebene des verbindlichen Bauleitplans zu entscheiden sein. Dies gilt auch für eine mögliche weitere Ausweisung von grünen Uferstreifen, die der Flächennutzungsplan aufgrund ihrer örtlichen Bedeutung nicht darstellt.

In die vorgenannten planerischen Überlegungen nicht einbezogen sind Wasserläufe, deren charakteristische Gestaltung auf einer baulichen Fassung der Ufer beruht, die auch zukünftig erhalten werden soll.

Aufgrund der Aussagen des Landschaftsprogramms können die im Flächennutzungsplan bislang pauschal dargestellten Freiflächen inhaltlich präziser gegliedert und in ihrer räumlichen Ausprägung genauer bestimmt werden. Dies führte zur Bildung einer neuen Nutzungsart „**Naturbestimmte Flächen**“. Sie ermöglicht es, ausgewählte Freiräume, die vorrangig der natürlichen Entwicklung vorbehalten bleiben, gesondert von den Grünflächen darzustellen. Hierdurch wird die Konzeption für die Freiräume in der Stadt weitergehend differenziert; insoweit trägt die neue Nutzungskategorie auch dazu bei, das ausgewogene Verhältnis unterschiedlicher Freiraumqualitäten in Hamburg besser zu veranschaulichen.

Die **Flächen für die Landwirtschaft** und für **Wald** wurden im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans räumlich genauer bestimmt und unter Beachtung ihrer Funktion auch für das Landschaftsbild

teilweise zusätzlich im Plan dargestellt. Hierbei spielte in besonderem Maße die Funktion der Landwirtschaft als landschaftsprägendes Element eine wesentliche Rolle. Die bisher im Flächennutzungsplan dargestellte Nutzungskategorie „Flächen für die Land- oder Forstwirtschaft“ wurde aufgegeben. Die Flächen wurden der Landwirtschaft oder dem Wald zugeordnet.

Zu den Grundzügen des Freiflächenkonzeptes gehört ferner die **flächenschonende Stadtentwicklung**, die eine Inanspruchnahme von Freiflächen auf das unvermeidbare Maß beschränkt. Unter Beachtung dieses Ziels wurden z.B. umfangreiche im Flächennutzungsplan dargestellte gewerbliche Bauflächen in Billwerder in Flächen für die Landwirtschaft geändert, um große zusammenhängende und ökologisch wertvolle Freiräume zu sichern.

Die im Flächennutzungsplan vorgenommene inhaltliche und räumliche Differenzierung der Freiflächen Darstellungen sowie die ergänzenden Aussagen des Landschaftsprogramms ermöglichen, daß auf den „Freiflächenplan“, der dem Flächennutzungsplan 1973 beigefügt wurde, verzichtet werden kann. Seine Inhalte sind in aktualisierter Form in die Darstellungen des überarbeiteten Flächennutzungsplans sowie des Landschaftsprogramms übernommen worden.

Die Darstellungen im Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan werden als Freiflächen dargestellt:

- Grünflächen mit gesonderter Kennzeichnung ihrer Zweckbestimmung für Friedhof, Schwimmbäder/ Badegewässer, Sportfreianlagen und Segelfluggelände
- Wald
- Flächen für die Landwirtschaft
- Naturbestimmte Flächen
- Wasserflächen.

Zur Darstellungssystematik wird auf Kapitel 2.3.3 verwiesen; spezielle Darstellungsformen werden im folgenden bei der Behandlung der einzelnen Nutzungen zusätzlich erläutert. Ausführungen zu den Schwimmbädern/Badegewässern, Sportfreianlagen und dem Segelfluggelände werden in Kapitel 8.3.1 „Übergeordneter Gemeinbedarf“ gemacht.

Grünflächen

Der Flächennutzungsplan stellt insgesamt 8.723 ha Grünflächen dar.

• **Parkanlagen und Grünflächen**

Bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurden Parkanlagen und Grünverbindungen, denen bei der Aufstellung des Plans 1973 nur örtliche Bedeutung beigemessen wurde, die aber aus heutiger Sicht überörtliche Funktionen haben, zusätzlich dargestellt. Derartige Grünflächen und -verbindungen sind im Bestand vorhanden und überwiegend bereits planrechtlich gesichert.

Folgende Parkanlagen und Grünverbindungen wurden neu dargestellt (beispielhafte Nennung):

- | | |
|----------------|--|
| Hamburg-Mitte: | Bille-Ufer,
Entenwerder/Rothenburgsort,
Hochwasserbassin/Hammerbrook,
Schaarmarkt/Venusberg. |
| Altona: | Grünverbindungen Augustenburger
Straße, westlich der A 7 und Flaß-
barg/Böttcherkamp. |
| Eimsbüttel: | Innocentiapark und Eimsbütteler
Park, Grünverbindungen Märkerweg
und Tarpenbek-Ufer sowie Hagen-
deel/Hinter der Lieth am Rande des
zu entwickelnden Stadtparks Eims-
büttel. |
| Hamburg-Nord: | Grünverbindungen City Nord, Alte
Wöhr/Langenfort, Osterbek. |
| Wandsbek: | Grünverbindungen Wandse – Trab-
rennbahn, Rahlau, Osterbek, Seebek
und Susebek. |
| Bergedorf: | Grünverbindungen Lohbrügge Nord,
Bergedorf/Schleusengraben. |
| Harburg: | Grünverbindungen und -flächen
Langenbeker Feld, Cuxhavener
Straße/östlich der Kaserne und im
Gewerbe- und Industriegebiet
Hausbruch sowie in Wilhelmsburg. |

• **Friedhöfe**

Die im Flächennutzungsplan dargestellten Friedhofsflächen sind nach heutiger Einschätzung bis zum Jahr 2010 ausreichend. Auf die Darstellung zusätzlicher Flächen wurde verzichtet. Der Flächennutzungsplan stellt insgesamt 928 ha Friedhofsflächen dar. Sie sind in den vorgenannten Grünflächen von 8.723 ha enthalten.

• Kleingärten

Kleingärten haben in Hamburg neben ihrer sozialpolitischen und kulturhistorischen Bedeutung wichtige städtebauliche und ökologische Funktionen. Sie tragen zur Versorgung der Bevölkerung mit Freizeit- und Erholungsflächen bei. Im Freiraumverbundsystem bilden Kleingartenanlagen wesentliche Teile innerhalb der großen Grünzüge und der kleineren Grünverbindungen. Sie leisten einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas und der Lufthygiene.

In Hamburg gibt es unabhängig von weitergehenden Lieferverpflichtungen real rd. 36.120 Kleingartenparzellen; sie umfassen Flächen mit insgesamt 1.995 ha (Bruttoflächen, Stand Januar 1995). Im Vergleich mit anderen bundesdeutschen Städten nimmt Hamburg eine mittlere Versorgungsposition ein. Die regionale Verteilung der Kleingärten in der Stadt weist jedoch große Unterschiede auf. Vor allem für die Bevölkerung im dicht bebauten Bereich der inneren Stadt bestehen aufgrund der hier generell geringen Freiflächenanteile Defizite.

Die bestehende Anzahl der Kleingärten in Hamburg soll möglichst erhalten werden. Es wird angestrebt, Kleingärten, die zugunsten anderer Nutzungen aufgegeben werden müssen, möglichst zu ersetzen. Das Bundeskleingartengesetz enthält hinsichtlich der Bereitstellung von Ersatzland Regelungen.

Wohnungsnah liegende Kleingartenanlagen sollen zukünftig verstärkt auch Erholungsfunktionen für die Allgemeinheit wahrnehmen. Sie sind hierfür entsprechend als Kleingartenpark zu gestalten und auszustatten. Die Teilung von über dem Richtwert für Neuanlagen liegenden großen Parzellen in alten Kleingartenanlagen bietet u.a. dafür Gestaltungsspielräume. Neue größere Kleingartenanlagen werden bereits seit einigen Jahren als Kleingartenparks eingerichtet.

Der Flächennutzungsplan stellt Kleingärten nicht gesondert dar. Sie sind in den dargestellten Grünflächen enthalten. Kleingartenanlagen, die getrennt von übergeordneten Grünflächen liegen, sind als Grünflächen örtlicher Bedeutung einzustufen, die im Flächennutzungsplan unabhängig von ihrer Größe nicht gesondert dargestellt werden, auch wenn ihre Fläche 3 ha überschreitet. Sie werden in die umgebenden Nutzungen einbezogen. Das bedeutet, daß Kleingartenanlagen auch in den Wohnbauflächen als wohnungsbezogene Grünfläche enthalten sein können. Im Landschaftsprogramm sind Kleingartenanlagen ab einer Flächengröße von 1 ha gesondert dargestellt.

Das Landschaftsprogramm benennt übergeordnete Entwicklungsziele, die inhaltlich und räumlich durch kleingärtnerische Fachkonzeptionen und Fachpläne konkretisiert und ergänzt werden. Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurden die Wohnbauflächen durch eine ergänzende Darstellung von Grünflächen und Grünverbindungen mit überörtlicher Bedeutung bzw. mit örtlicher Bedeutung, die im Zusammenhang mit überörtlichen Grünflächen stehen, differenziert. Hierbei wurden auch Kleingartenanlagen mitberücksichtigt und im Flächennutzungsplan als Grünflächen dargestellt.

Ein Anteil bestehender Kleingärten befinden sich auf Flächen, für die der Flächennutzungsplan eine andere Nutzungsart als Grünflächen darstellt, z.B. gewerbliche Bauflächen, gemischte Bauflächen, Flächen für Bahnanlagen oder für den Gemeinbedarf und auch Wohnbauflächen. Hierzu gehören umfangreiche Kleingartenanlagen u.a. in der Horner Marsch, auf der Billerhuder Insel, in Moorfleet/Feldhofe und in Heimfeld/Radeland/Fürstenmoor. Im Landschaftsprogramm sind für diese Bereiche das Milieu „Kleingärten“ und die Kennzeichnung „Flächen mit Klärungsbedarf“ dargestellt. Dies bedeutet, daß die endgültige Nutzung dieser Flächen noch nicht abschließend geklärt ist. Im Falle planerischer Entscheidungen, die eine Aufgabe der bestehenden Kleingärten zur Folge haben, ist auch die Frage der Ersatzflächen zu klären. Sollten diese im Rahmen der im Flächennutzungsplan dargestellten Grünflächen nicht bereitgestellt werden können, sind neue Standorte planerisch aufzubereiten.

Wald

Etwa 6 % des Hamburger Staatsgebietes sind mit Wäldern bedeckt. Zusammenhängende Waldflächen sind für die Lebensfähigkeit und Stabilität des Landschaftsraumes sowie für die Erholung und Freizeit der Bevölkerung von großer Bedeutung. Der Flächennutzungsplan stellt die Waldgebiete in ihrem Bestand dar. Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurde die bisherige Nutzungskategorie „Flächen für die Land- oder Forstwirtschaft“ aufgegeben und die Flächen entweder der Landwirtschaft oder dem Wald zugeordnet. Hierdurch ergaben sich Änderungen der Darstellungen des Plans zugunsten von Wald und zwar für Stadtrandgebiete im nördlichen Duvenstedt sowie für Flächen im Westen von Lemsahl-Mellingstedt und im Osten von Ohlstedt. Ferner stellt der Flächennutzungsplan auf der Grundlage des Landschaftsprogramms und dem Ziel der Waldvermehrung folgend mehrere

zusätzliche Waldflächen im Bereich der äußeren Stadt neu dar. Die Walddarstellungen im Bereich der Fischbeker Heide wurden zugunsten der Darstellung naturbestimmter Flächen verringert. Insgesamt stellt der Flächennutzungsplan 4.460 ha Wald dar.

Flächen für die Landwirtschaft

Etwa 20.000 ha des Hamburger Staatsgebietes werden landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzt (rund 26 % des Staatsgebiets). Die Flächen bilden die Existenzgrundlage für etwa 1.600 Landwirtschafts- und Gartenbaubetriebe; davon sind etwa 200 Acker- und Grünlandbetriebe, die übrigen sind Garten- und Obstbaubetriebe.

In Hamburg hat sich ein bundesweit herausragendes Gemüseanbaugbiet und das größte geschlossene Unterglasanbaugbiet Deutschlands entwickelt; das Alte Land gehört zu den bedeutendsten Obstanbaugebieten. Die wichtigen Landwirtschaftsflächen konzentrieren sich auf die Vier- und Marschlande, den Süderelberaum und auf die Feldmarken in Silldorf-Rissen, Osdorf, Eidelstedt und Hummelsbüttel.

Die Landwirtschaft erfüllt für Hamburg wichtige Funktionen:

- Sie versorgt die Hamburger Bevölkerung mit Frischprodukten unter Umgehung weiter Transportwege.
- Sie pflegt die landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft, sichert ländliche Strukturen und leistet dadurch einen wichtigen Beitrag für die Naherholung.
- Landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Flächen haben wichtige Funktionen für die Grundwasseranreicherung, den Bodenschutz und das Stadtklima. Zur Förderung dieser Funktionen hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg ein agrarpolitisches Konzept entwickelt, das schwerpunktmäßig darauf gerichtet ist,
- gärtnerische und landwirtschaftliche Strukturen zu erhalten,
- wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen für die in der Landwirtschaft Beschäftigten zu schaffen sowie
- die ländlichen Gebiete der Stadt durch das verfügbare Planungsinstrumentarium planerisch zu sichern.

Der Flächennutzungsplan stellt von den etwa 20.000 ha landwirtschaftlich und gartenbaulich genutzten Flächen rd. 16.241 ha als Flächen für die Landwirtschaft dar.

Im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans ergaben sich umfangreiche zusätzliche Darstellungen von Flächen für die Landwirtschaft u. a. auch aus der Erkenntnis heraus, daß der Erhalt und die Pflege der vorhandenen vielfältigen Kulturlandschaft eine Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen voraussetzt. Dabei kommt der standortgerechten umweltverträglichen Landwirtschaft eine vorrangige Rolle zu. Die Neudarstellungen erfolgten überwiegend zu Lasten von Grünflächen oder stellen das Ergebnis der Neuordnung der Flächen der bisherigen Nutzungskategorie „Flächen für die Land- oder Forstwirtschaft“ dar.

Folgende größere Flächen werden neu im Flächennutzungsplan dargestellt:

- Osdorfer Feldmark
- Eidelstedter Feldmark
- Hummelsbüttler Feldmark
- Flächen nördlich Duvenstedt
- Flächen östlich Mümmelmannsberg
- Flächen nördlich Neuwiedenthal
- Boberger Niederung

Naturbestimmte Flächen

Der Flächennutzungsplan stellt neu die Nutzungskategorie „Naturbestimmte Flächen“ dar und zwar für 2.292 ha. Die Darstellung naturbestimmter Flächen erfolgte überwiegend durch die Änderung von Grünflächen, in geringem Umfang auch durch die Änderung von Wald und landwirtschaftlichen Flächen. Ausführliche Erläuterungen zu naturbestimmten Flächen sind in Kapitel 2.3.3 enthalten. Darüber hinaus wird auf folgende Besonderheiten der Darstellungen hingewiesen:

- Naturbestimmte Flächen werden auch auf ehemaligen kleineren Deponiestandorten dargestellt, wenn für diese keine planerischen Aussagen zur baulichen oder sonstigen Nutzung für die kommenden 10 bis 15 Jahre aufgrund von Bodenverunreinigungen gemacht werden können (Beispiel: ehemalige Deponie Hörstener Straße).
- Naturbestimmte Flächen werden in besonderen Einzelfällen auch auf Flächen dargestellt, die sehr extensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Dies kann auf Flächen im Deichvorland oder auch auf Feuchtgebiete zutreffen. Die landwirtschaftliche Nutzung

soll dort auch zukünftig weiterbetrieben werden, da sie die charakteristische Ausprägung der Fläche mitbestimmt. (Beispiele: Deichvorland in den Vier- und Marschlanden, Volksdorfer Teichwiesen). In Abgrenzung zu naturbestimmten Flächen werden Flächen für die Landwirtschaft immer dort dargestellt, wo der Erwerbscharakter gegenüber dem Landschaftsschutz im Vordergrund steht.

- Naturbestimmte Flächen können größere Waldanteile enthalten, wenn diese einer natürlichen, dem Menschen nur nachrangig dienenden Entwicklung überlassen bleiben sollen. Die Waldflächen dienen dann nicht vorrangig der Erholungsnutzung (z.B. in Naturschutzgebieten).
- Die Darstellung naturbestimmter Flächen schließt Maßnahmen nicht aus, die erforderlich sind, um einen bestimmten gewünschten „Zustand“ der Natur zu erhalten oder herbeizuführen. Hierzu gehören z.B. alle die Hochwasserschutzanlagen sichernden Maßnahmen im Deichvorland, die Unterhaltung von Gewässern und Hochwasserrückhaltebecken, die Beweidung von Flächen, Pflegemaßnahmen in der Heide.

Der Flächennutzungsplan stellt größere naturbestimmte Flächen für Teile der folgenden Freiräume dar (beispielhafte Nennung):

- Ohmoor
- Schnelsener Feldmark
- Hummelsbütteler Feldmark
- Höltingbaum
- Duvenstedter Brook
- Flächen westlich Duvenstedt und Lemsahl/Mellingstedt
- Außendeichsflächen Moorfleeter Hauptdeich
- Boberger Niederung
- Fischbeker Heide
- Elbinsel Neßsand

Wasserflächen

Die Gewässer, vor allem die Elbe, die Alster und die Kanäle und Flußläufe, sind typische Gestaltungselemente des Hamburger Stadtbildes.

Wasserflächen dienen in Hamburg dem Schiffsverkehr, wasserwirtschaftlichen Zwecken und allen Arten des Wassersports und der Erholung. Die guten Wassersportmöglichkeiten tragen in besonderem Maße zum Wohn- und Freizeitwert der Stadt bei. Sie sollen in ihrem Umfang im wesentlichen erhalten werden.

Der Flächennutzungsplan stellt 5.370 ha Wasserflächen dar. Im Rahmen der Überarbeitung des Plans neu dargestellt wurden:

- Flächen der Alten Süderelbe bei einem Tidehub von 2,0 m,
- Hummelsee in der Hummelsbütteler Feldmark,
- Kiessee auf der Senderfläche Billwerder.

8. Flächen für den Gemeinbedarf

8.1 Vorbemerkung/Ausgangslage

Die Planung unterscheidet zwischen dem übergeordneten Gemeinbedarf und dem örtlichen wohnungsbezogenen Gemeinbedarf.

Einrichtungen des übergeordneten Gemeinbedarfs wie z. B. für Kultur, Verwaltung, Gesundheitswesen, Forschung und Lehre, Post sowie Sicherheit und Ordnung dienen einem Einzugsbereich, der in der Regel einen oder mehrere Bezirke, vielfach sogar das Gesamtgebiet der Stadt umfaßt. Einrichtungen des wohnungsbezogenen Gemeinbedarfs sind überwiegend auf die nähere Umgebung bezogen und sollen die Versorgung eines enger gefaßten Wohnbereichs sicherstellen. Zu ihnen gehören u. a. Schulen, Jugendheime, Kindertagesheime und Kirchen.

Gemeinbedarfseinrichtungen wirken strukturbestimmend im Stadtgefüge. Zum größeren Teil erreichen aber ihre Flächenanforderungen nicht diejenigen Größen, die im Hamburger Flächennutzungsplan noch dargestellt werden können. Der Flächennutzungsplan beschränkt sich auf die Darstellung der Gemeinbedarfseinrichtungen von übergeordneter Bedeutung. Die Festsetzung von Einrichtungen, die ausschließlich oder überwiegend auf die Wohnungsbau bezogen sind, bleibt den Bebauungsplänen vorbehalten. Die Bedarfsermittlung dieser Einrichtungen erfordert eine Vielzahl von Einzeluntersuchungen, die infolge der außerordentlichen Differenzierung bis ins einzelne gehende Kenntnisse der Bevölkerungsverteilung und des Altersaufbaus der Wohnbevölkerung in den einzelnen Gebieten voraussetzen und daher einen im Rahmen der Flächennutzungsplanung für eine Großstadt nicht angemessenen Aufwand verursachen würden.

Hamburg ist insgesamt mit übergeordneten Gemeinbedarfseinrichtungen gut ausgestattet, zusätzliche Flächen werden nur in sehr begrenztem Umfang erforderlich. In einigen Fällen werden bestehende Standorte u. a. aufgrund globaler Veränderungen aufgegeben (Konversion von Flächen für die Landesverteidigung). Ihre Flächen können zukünftig anderen Nutzungen zugeführt werden.

8.2 Leitlinien

1. Die bestehende generell gute Ausstattung Hamburgs mit Standorten des übergeordneten Gemeinbedarfs

ist für einen überschaubaren Zeitraum auch weiterhin ausreichend.

2. Zukünftige zusätzliche Bedarfe, die heute nicht absehbar sind, sollen möglichst durch Ausbau, Erweiterung oder Neubau auf den vorhandenen Grundstücken abgedeckt werden.
3. Die Versorgung mit wohnungsbezogenen Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schulen, Jugendheimen, Kindertagesheimen, Kirchen sowie mit Sozialeinrichtungen wird auf den nachfolgenden Planungsebenen gesichert. Verbesserungsmaßnahmen sollen dabei vorrangig in den Stadtgebieten betrieben werden, in denen die Bevölkerung aufgrund der bestehenden Stadt- und Sozialstruktur auf derartige Einrichtungen besonders angewiesen ist.
4. Der Flächennutzungsplan scheidet aufgrund seiner Darstellungssystematik als Instrument zur Vorbereitung von Neuausweisungen oder Erweiterungen von Standorten für wohnungsbezogene Gemeinbedarfseinrichtungen aus. Dies erfolgt auf der Ebene von Fach- und Stadtteilentwicklungsplänen.

8.3 Planungen / Darstellungen

8.3.1 Übergeordneter Gemeinbedarf

Darstellungssystematik

Einrichtungen des übergeordneten Gemeinbedarfs werden ab einer Größe von 3 ha flächenhaft dargestellt und mit einem Symbol entsprechend ihrer Zweckbestimmung versehen. Einrichtungen unter einer Größe von 3 ha werden nur symbolhaft dargestellt. Um die Anzahl der verwendeten Symbole zu beschränken, wurden Einrichtungen gleicher oder ähnlicher Art zusammengefaßt.

Standorte für den Gemeinbedarf, die nicht oder nur geringfügig bebaut werden sollen, werden zweifärbig dargestellt: die Fläche ist rosa und erhält eine Umrahmung in der Farbe der Flächen für den Gemeinbedarf. Die Fläche wird ferner mit einem Symbol entsprechend ihrer Zweckbestimmung versehen.

Gemeinbedarfseinrichtungen, die grundsätzlich im Flächennutzungsplan nicht dargestellt werden wie z. B. Einrichtungen des zivilen Bevölkerungsschutzes, sind abweichend von der generellen Regelung dargestellt, wenn sie innerhalb von Freiflächen liegen.

Die Darstellungen im einzelnen

• **Rathaus, Bezirksamt, Gericht**

(Landes-, Amtsgericht, Gericht überstaatlicher Bedeutung)

Dargestellt sind weiterhin:

Rathaus und Bezirksamter, Oberlandesgericht, Zivil- und Strafjustizgebäude (Sievekingplatz), Landessozialgericht (Karl-Muck-Platz), Landesarbeitsgericht (Osterbekstraße).

Neu dargestellt ist der Internationale Seegerichtshof (Elbchaussee).

• **Krankenhaus**

Dargestellt werden öffentliche und private Krankenhäuser mit allgemeiner bzw. mit spezieller fachlicher Ausrichtung, die auch im Krankenhausplan der Freien und Hansestadt Hamburg enthalten sind.

Dargestellt sind weiterhin:

Die Allgemeinen Krankenhäuser St. Georg (Lohmühlenstraße), Altona (Paul-Ehrlich-Straße), Eilbek (Friedrichsberger Straße), Wandsbek (Alphonsstraße), Barmbek (Rübenkamp), Heidberg (Tangstedter Landstraße), Ochsenzoll (Langenhorner Chaussee), Bergedorf (Gojenbergsweg) und Harburg (Eißendorfer Pferdeweg) sowie die Krankenhäuser Hafencrankenhaus (Zirkusweg), Krankenhaus Rissen (Surheid), Altonaer Kinderkrankenhaus (Bleickenallee), Alten Eichen (Jütländer Allee), Albertinenkrankenhaus (Süntelstraße), Universitätskrankenhaus Eppendorf (Martinistraße)*, Alsterdorf mit Werner-Otto-Institut (Alsterdorfer Straße), Amalie-Sieveking-Krankenhaus (Haselkamp), Bundeswehrkrankenhaus (Lesserstraße), Berufsgenossenschaftliches Unfallkrankenhaus Boberg (Bergedorfer Straße), Evangelisches Krankenhaus Bethesda (Glindersweg), Krankenhaus Mariahilf (Stader Straße), Wilhelmsburger Krankenhaus Groß Sand (ds.). Die Reservefläche Elfenwiese wird ebenfalls weiterhin dargestellt.

Neu dargestellt sind folgende Standorte:

Frauenklinik Altona (Bülowstraße), Michaeliskrankenhaus (Am Weiher), Krankenhaus Elim (Hohe Weide), Krankenhaus Jerusalem (Moorkamp), Endoklinik (Hagenbeckstraße), Frauenklinik Finkenau (ds.), Marienkrankenhaus (Alfredstraße), Krankenhaus Bethanien (Tarpbekstraße), Krankenhaus Beim Andreasbrunnen (ds.), Israelitisches Krankenhaus (Orchideenstieg), Kinderkrankenhaus Wilhelmstift (Liliencronstraße).

* s.a. Einrichtungen für Forschung und Lehre

• **Einrichtungen für Forschung und Lehre**

(Universitäten, Fachhochschulen, übergeordnete Forschungseinrichtungen), Berufliche Schulzentren.

Dargestellt sind weiterhin:

Universität Hamburg (Von-Melle-Park sowie verschiedene Nachbarstandorte), Institute für Theoretische und Experimentalphysik (Jungiusstraße, Luruper Chaussee), Hamburger Sternwarte (Gojenbergsweg), Observatorium des Geophysikalischen Instituts (Kuhtrift), Technische Universität Hamburg-Harburg (Irrgarten/Schwarzenberg), Universitätskrankenhaus Eppendorf (Martinistraße), Heinrich-Pette-Institut (Martinistraße), Hochschule für Bildende Künste (Lerchenfeld), Hochschule für Musik und Theater (Harvestehuder Weg), Fachhochschule Hamburg (Berliner Tor, Rainvilleterrasse, Grindelhof, Hebebrandstraße, Bergedorf/Lohbrügger Kirchstraße, Armgartstraße), Deutsches Elektronensynchrotron (DESY, Notkestraße), Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht (Mittelweg), Schiffsbauversuchsanstalt (Lämmersieith), Hamburgische Gartenbauversuchsanstalt Fünfhausen (Ochsenwerder Landscheideweg), Botanischer Garten (Hesten), Deutscher Wetterdienst (Bernhard-Nocht-Straße), Bernhard-Nocht-Institut (Bernhard-Nocht-Straße), Bundesanstalt für Fischerei (Palmaille), Bundesanstalt für Wasserbau (Wedeler Landstraße), Bundesforschungsanstalt für Forst- und Holzwirtschaft (Leuschnerstraße), Berufs- und Gewerbeschulzentrum Hamm (Eiffestraße/Borgfelder Straße/Hammer Landstraße), Berufsschulzentrum Bergedorf (Ladenbeker Furtweg), Berufsschulzentrum Wilhelmsburg (Dratelnstraße).

Neu dargestellt sind folgende Einrichtungen:

Technische Universität Hamburg-Harburg: zusätzlich neuer Standort Harburger Schloßstraße und Technologiezentrum Finkenwerder (Neßdeich), Universität Hamburg, Fachbereich Informatik (Vogt-Kölln-Straße), Berufsförderungswerk Hamburg (August-Krogmannstraße), Gewerbeschulen Borgfelde/Hamm (Angerstraße/Alfredstraße/Steinhauer Damm/Lübecker Straße).

• **Kulturelle Einrichtungen**

Die Bedeutung der kulturellen Einrichtungen hat sich in den vergangenen Jahren stark verändert. Die vorhandenen vielseitigen kulturellen Einrichtungen der Stadt stellen einen wichtigen Standort- und Wirtschaftsfaktor dar.

Bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans wurde dieser gewandelten Bedeutung Rechnung ge-

tragen und gegenüber den Darstellungen des Flächennutzungsplans von 1973 eine Reihe kultureller Einrichtungen unterschiedlicher Art neu aufgenommen. Die Darstellungen umfassen bezirksübergreifende Museen, Theater und übergeordnete Veranstaltungsorte, besondere Kultureinrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung sowie herausragende Gedenkstätten.

Dargestellt sind weiterhin:

Hamburgische Staatsoper (Dammtorstraße), Musikhalle (Karl-Muck-Platz), Kongreßzentrum Hamburg (Dammtor), Friedrich-Ebert-Halle (Alter Postweg), Deutsches Schauspielhaus (Kirchenallee), Thalia-Theater (Gerhart-Hauptmann-Platz), Kunsthalle (Glockengießerwall), Museum für Kunst und Gewerbe (Steintorplatz), Museum für Hamburgische Geschichte (Holstenwall), Hamburgisches Museum für Völkerkunde (Rothenbaumchaussee), Altonaer Museum (Museumstraße), Hamburgisches Museum für Archäologie und die Geschichte Hamburgs – Helms-Museum (Museumsplatz), Museumsdorf Volksdorf (Im Alten Dorfe).

Neu dargestellt sind:

Deichtorhallen (Messberg), Fischauktionshalle Altona (Große Elbstraße), Museum der Arbeit (Maurienstraße), Kampnagelfabrik (Barmbeker Straße), KZ-Gedenkstätte Neuengamme (Jean-Dolidier-Weg), Janusz-Korczak-Schule (Bullenhuser Damm), Planetarium (Ohlsdorfer Straße), Museum für Bergedorf und die Vierlande (Bergedorfer Schloßstraße).

• **Einrichtungen für Rundfunk und Fernsehen**

Dargestellt sind weiterhin:

Norddeutscher Rundfunk (Rothenbaumchaussee), NDR-Studio Lokstedt (Gazellenkamp), Sender Moorfleet (Unterer Landweg).

• **Einrichtungen für Post und Telekommunikation**

Die betriebliche Neuorganisation des Post- und Fernmeldedienstes u.a. mit dem Ziel einer stärkeren räumlichen Konzentration erforderte eine Neubewertung der entsprechenden Einrichtungen bezogen auf ihre überörtliche Bedeutung. Postämter erfüllen nur noch örtliche Aufgaben und werden nicht mehr dargestellt. Neu dargestellt werden z.B. die großflächigen Einrichtungen für die Frachtverteilung des Postdienstes.

Dargestellt sind weiterhin:

– Post:

Oberpostdirektion (Überseering), Briefverteilzentrum (Diebsteich)

– Telekom:

Geschäftskundendirektion (Überseering), Netzniederlassung 1 (Binderstraße), Netzknoten für Weitverkehr (Budapester Straße), Heinrich-Hertz-Turm (Rentzelstraße), Netzknoten für Weitverkehr und Satelliteneinrichtungen (Bauerbergweg),

Neu dargestellt sind:

– Post:

Briefverteilzentrum Hausbruch (Georg-Heycken-Straße), Frachtzentrum Allermöhe (Werner-Witt-Straße),

– Telekom:

Logistik-Zentrum Allermöhe (Rungedamm)

• **Messe, Markt, Festplatz**

Dargestellt sind weiterhin Hamburg-Messe (Jungiusstraße), Großmarkt für Obst, Gemüse und Blumen (Lippeltstraße), Vieh- und Fleischzentrum (Sternstraße), Heiligengeistfeld sowie Fischmarkt Altona.

• **Einrichtungen für die Landesverteidigung**

Die Neuorganisation der Wehrverwaltung und des Rüstungsbereichs führte zur Freigabe zahlreicher Bundeswehrflächen für neue Nutzungen (siehe auch 3.4.4 „Stadtumbau“).

Weiterhin dargestellt sind:

Standortverwaltung und Kreiswehrrersatzamt Hamburg (Sophienterrasse), Clausewitz-Kaserne (Manteuffelstraße), Douaumontkaserne (Hochschule der Bundeswehr, Holstenhofweg), Bundeswehrkrankenhaus Hamburg (Lesserstraße), Graf-von-Baudissin-Kaserne (Blohmkamp), Reichspräsident-Ebert-Kaserne (Osdorfer Landstraße), Lettow-Vorbeck-Kaserne (Jenfelder Allee), Röttiger-Kaserne (Cuxhavener Straße) sowie Einrichtungen für das Technische Hilfswerk an der Tangstedter Landstraße und der Bergedorfer Straße und Einrichtungen für den Zivilen Bevölkerungsschutz am Lehmkuhlenweg.

• **Sportfreianlagen, Sporthallen, Schwimmbäder/Badegewässer**

Hamburg bietet ein breit gefächertes Angebot an Sportstätten staatlicher Träger, von Vereinen und Privaten. Die vorhandenen Sportplätze, Turn- und Sporthallen, Tennisanlagen, Hallenbäder, Frei- und Naturfreibäder sowie die speziellen Anlagen für den Hochleistungssport und eine Vielzahl von Sportmöglichkeiten in Freiflächen wie Parks, Wäldern und

Gewässern stellen insgesamt eine Angebotspalette dar, die weitgehend als gut zu bezeichnen ist, obwohl die Planungsrichtwerte der Deutschen Olympischen Gesellschaft (DOG) für Sportanlagen flächendeckend nicht erreicht werden.

Die Entwicklung des Freizeitverhaltens - und damit auch des Sports - ist von vielen Faktoren abhängig. So war das Sportverhalten der Bevölkerung in der Vergangenheit dadurch gekennzeichnet, daß die Sportausübung organisatorisch an die Schule oder an den Sportverein geknüpft war und daher auf genormten und wettkampfgerechten klassischen staatlichen Sportstätten (Fußballplatz, Turnhalle, Schwimmbad) stattfand, während Sport heute zunehmend auch nicht organisiert und auf speziellen Anlagen für einzelne Sportarten oder in der Natur betrieben wird.

Sport wird auch in Zukunft eine der wichtigsten Freizeitbetätigungen der Bevölkerung Hamburgs bleiben. Die in den letzten Jahren stetig ansteigende Zahl der in den Sportvereinen organisierten Mitglieder als auch die Entwicklung des nicht organisierten Freizeitsports belegen dies. Für die zukünftige Entwicklung des Sports werden folgende Rahmenbedingungen genannt:

- Eine Orientierung an den Planungsrichtwerten der DOG gewährleistet, daß bei der Ausgestaltung von Sportanlagen die Ansprüche der Bürger erfüllt werden können. Eine flexible Planung soll ermöglichen, daß auch in Zukunft auf neue, aktuelle Entwicklungen im Sport reagiert werden kann. Hierzu gehört auch eine ausreichende Flächenvorsorge.
- Aufgrund der weitgehend guten Versorgung der Bevölkerung mit Sporteinrichtungen und im Hinblick auf heute nicht absehbare Entwicklungen soll bei der Deckung von Rest- bzw. von Neubedarfen im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau sowie bei der Erneuerung vorhandener Sportanlagen der Grundsatz der Wandelbarkeit verstärkt in die Planung einbezogen werden. Ziel ist es, flächensparende Sportstätten zu schaffen, die möglichst vielen sportlichen Interessen gerecht werden und mehrzweck- und mehrfachnutzbar sind.
- Sportstätten sollen dem Schulsport, dem organisierten Sport sowie dem nicht organisierten Sport gleichermaßen zur Verfügung stehen. Damit werden an die Lage der Sportstätten differenzierte

Anforderungen gestellt. Grundsätzlich sollen sie in Wohn- und Schulnähe integriert werden (vorhandene Schul- bzw. Grünflächen). Diese Standortbedingungen sind jedoch in der Umsetzung teilweise problematisch und zum Teil von Interessegegensätzen geprägt (kein zusätzlicher Verkehr, aber auch keine Immissionen für Wohnungen). Die Planung der Sportstätten muß daher in Zukunft gleichermaßen den Schutz der Anlieger vor Immissionen als auch die Forderung nach schul- bzw. wohnungsnahen Angeboten berücksichtigen.

- Besonders im Bereich der inneren Stadt sind die vorhandenen Sportflächen langfristig zu sichern, um die Unterversorgung der hier lebenden Bevölkerung mit Sportflächen nicht zu vergrößern.
- Das Angebot an Hallen- und Freibädern wird sich in Anbetracht der schwierigen Finanzsituation der Stadt und der sie betreibenden Bäderland GmbH im Rahmen künftiger Bäderkonzepte zunehmend an der Kosten- und Defizitsituation orientieren.

Planung / Darstellung

Der Flächennutzungsplan stellt Sportfreianlagen, Sporthallen und Schwimmbäder/Badegewässer mit überregionaler Bedeutung dar. Sie sind mit Flächen bzw. Lagesymbolen gekennzeichnet.

• Sportfreianlagen

Dargestellt sind weiterhin:

Leistungszentrum Leichtathletik Jahn-Kampfbahn,
Leistungszentrum Rudern Dove-Elbe,
Volksparkstadion,
Radrennbahn / Eisbahn Stellingen,
Horner Rennbahn,
Derby-Park Klein Flottbek,
Trabrennbahn Bahrenfeld
Golfplatz Groß Flottbek.

Neu dargestellt sind:

Leistungszentrum Hockey, Hemmingstedter Weg,
Golfplatz Falkenstein,
Golfplatz Treudelberg, Lemsahl-Mellingstedt,
Golfplatz Bille-Siedlung,
Tenniszentrum Rotherbaum,
Segelrevier Außenalster,
Segelrevier Elbe,
Eis- und Rollschuhbahn Große Wallanlagen,
Wilhelm-Koch-Stadion, St. Pauli.

* Die Einrichtung wurde bisher als Sporthalle dargestellt

- Sporthallen

Dargestellt ist weiterhin:

Sporthalle Hamburg, Krochmannstraße

Neu dargestellt sind:

Mehrzweckhalle Volkspark, Schnackenburgsallee,

Sporthalle Wandsbek, Schädlerstraße,

Leistungszentrum Turnen, Steinhauerdamm

Eissporthalle Farmsen, Berner Heerweg.

Olympiastützpunkt und Landesleistungszentrum

Schwimmen, Alter Teichweg

- Schwimmbäder / Badegewässer

(Freizeit-/Kombi-Bäder oder Badegewässer mit überregionaler Bedeutung)

Dargestellt sind weiterhin:

Holthusenbad, Eppendorf,

Bondenwald-Bad, Niendorf,

Billstedt,

Kaifu-Bad, Eimsbüttel,

Finkenwerder,

Dulsberg,

Ohlsdorf,

Bille-Bad, Bergedorf,

Aschberg Bad, Hamm-Süd,

Marienhöhe, Sülldorf,

Osdorfer Born,

Stadtspark,

Rahlstedt,

Außenmühle, Harburg.

Neu dargestellt sind:

Alsterschwimmhalle, Sechslingspforte*,

Bismarck-Bad, Altona - Ottensen,

Völkendorf,

Öjendorfer See,

Hohendeicher See,

Eichbaumsee.

Die Darstellung der Segelfluggelände bleibt unverändert.

- **Sonstige übergeordnete Einrichtungen für den Gemeinbedarf**

- Polizei

Dargestellt sind weiterhin:

Landespolizeischule Hamburg (Carl-Cohn-Straße)

und Bereitschaftspolizei Hindenburgstraße, Polizei-

übungsplatz (Borghorster Hauptdeich) sowie die

Reservefläche Horn (Bergedorfer Straße).

- Vollzugsanstalt

Dargestellt sind weiterhin:

Justizvollzugsanstalt Fuhlsbüttel (Am Hasenberge),

Justizvollzugsanstalt Neuengamme (Jean-Dolidier-

Weg), Untersuchungsgefängnis (Holstenglacis)

sowie die Einrichtung Feuerbergstraße.

Neu dargestellt ist:

Sozialtherapeutische Anstalt Altengamme, Horster

Damm.

- Einrichtungen für den Kraftfahrzeugverkehr

Dargestellt sind weiterhin:

Die Zentral-Omnibusbahnhöfe (ZOB) Haupt-

bahnhof, Billstedt, Altona, Barmbek, Wandsbek,

Bergedorf und Harburg, die Autobahnrasthöfe

Stillhorn (A 1) und Harburger Berge (A 7) sowie

die Autobahnmeisterei Othmarschen (Baurstraße)

und die Autohöfe Billstedt (Bergedorfer Straße),

Georgswerder/Veddel (Georgswerder Bogen) und

Landesverkehrsverwaltung (Süderstraße).

- Jugendeinrichtung

Neu dargestellt werden die Jugendherberge Auf

dem Stintfang und das Jugendgästehaus Horner

Rennbahn.

8.3.2 Wohnungsbezogener Gemeinbedarf

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind gem. § 1 Abs. 5 BauGB die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien und der jungen Menschen, die Belange des Bildungswesens sowie von Freizeit und Erholung zu berücksichtigen. Entsprechend der Darstellungssystematik des Flächennutzungsplans werden die wohnungsbezogenen Gemeinbedarfsstandorte im Plan nicht dargestellt. Sie können auf den nachfolgenden Planungsebenen aus den Bauflächen entwickelt werden.

9. Ver- und Entsorgung

9.1 Ausgangslage

Die Versorgung der Metropolregion Hamburg mit **Trink- und Betriebswasser** ist auch über das Jahr 2010 hinaus mit den bestehenden Wasserwerken gesichert.* Die Trinkwasserversorgung erfolgt dabei ausschließlich aus Grundwasservorkommen. Für die nicht ausreichend geschützten und teilweise bereits beeinträchtigten Grundwasservorkommen sind die notwendigen Maßnahmen zur Vorsorge und Sanierung zu treffen. Die zur Vorsorge erforderlichen Wasserschutzgebiete sind entweder festgesetzt oder geplant. Parallel zu den Maßnahmen des Ressourcenschutzes stellt auch zukünftig die rationelle Wasserverwendung eine zentrale Aufgabe zur langfristigen Sicherung der Trinkwasserversorgung dar.

Die **Ver- und Entsorgungsnetze** der Stadt wurden in der Vergangenheit weitgehend geänderten Anforderungen angepaßt. Im Vordergrund standen dabei überwiegend die räumliche Erweiterung der Netze im Zuge der Siedlungsentwicklung sowie die Aufstokkung von Kapazitäten durch Erweiterung und Neubau von Anlagen.

Das Wasserversorgungsnetz ist in einem guten Zustand und entspricht den neuesten technischen Standards. Zukünftig sind Unterhaltungsarbeiten und Rohrlegungsarbeiten zur Netzoptimierung geplant.

Die Belastungen durch **Entwässerung und Abwasserbehandlung** wurden durch den Bau und Ausbau von Klärwerken deutlich vermindert. Eine weitere, wichtige Maßnahme zum Schutze der Oberflächengewässer ist der bereits weit vorangeschrittene Ausbau des Systems von Sammlern, Transportseilen und Rückhaltebecken. Die grenzüberschreitenden Verflechtungen machten hierbei eine frühzeitige Zusammenarbeit mit den benachbarten Gebietskörperschaften erforderlich, die zur Erstellung und Umsetzung gemeinsamer Konzepte führte.

Die **Abfallentsorgung** der Stadt wurde bisher durch Verbrennung und Ablagerung auf auswärtigen Deponien sichergestellt. Der Verzicht auf die zukünftige Benutzung der Deponie Ihlenberg (vormals Schönberg) macht die Erhöhung der Kapazitäten der Verbrennungsanlagen erforderlich.

* „Wasserversorgungsbericht für Hamburg“ 1996

Die Unterbringung von **Baggergut** aus dem Hafen konnte durch technische Maßnahmen zur Reduzierung des Gutes sowie durch die Bereitstellung von Ablagerungsflächen in Feldhöfen und Francop zwischenzeitlich gelöst werden. Steigende Baggergutmengen sowie die begrenzte Kapazität der Ablagerungsflächen machen zukünftig die Inanspruchnahme des Umlandes erforderlich. Entsprechende Abstimmungen mit den Nachbarländern und Standortuntersuchungen sind eingeleitet.

9.2 Leitlinien

1. Eine intensive Zusammenarbeit mit den benachbarten Gebietskörperschaften ist weiterhin unerlässlich, um die funktionsfähige Ver- und Entsorgung Hamburgs zu sichern. Die im regionalen Entwicklungskonzept aufgezeigten speziellen Maßnahmen hierfür sind im Handlungsrahmen konkretisiert und umzusetzen.
2. Die Grundwassernutzung für die öffentliche Trinkwasserversorgung erfolgt zu etwa einem Drittel aus oberflächennahen Grundwasservorkommen. Dies bedeutet, daß die Maßnahmen des Grundwasserschutzes, insbesondere das Ausweisen weiterer Wasserschutzgebiete, wie bisher von großer Bedeutung für die langfristige Sicherung der Trinkwasserversorgung sind.
3. Bei der Entwässerung steht – neben der vollständigen Schmutzwasserbesiedlung von Baugebieten – die Reduzierung der Mischwassereinträge in die Oberflächengewässer im Vordergrund. Zur Ableitung von nicht schädlich verunreinigtem Oberflächenwasser werden die Versickerung oder die offene Entwässerung über Mulden und Gräben soweit wie möglich angewandt. Ferner hat die flächensparende Behandlung und Entsorgung des Klärschlammes Priorität.
4. Hamburg und sein Umland sind bei der Abfallentsorgung miteinander verzahnt. Für den Bereich des Hausmülls und ähnlicher Abfälle besteht in der Region gegenwärtig noch ein Defizit an Behandlungskapazität, daher sind die Kapazitäten an Müllverbrennungsanlagen durch Neubau bzw. Erweiterung innerhalb Hamburgs zu erhöhen. Die Ziele der Abfallvermeidung und -reduzierung, der Rohstoffrückgewinnung, der Energieeinsparung und der Minimierung von Transportwegen sind besonders zu berücksichtigen.
5. Die Anstrengungen für eine flächensparende Unterbringung des Baggergutes aus dem Hafen sind zu verstärken parallel zu den Bemühungen, im Umland hierfür geeignete Deponien zu sichern.

6. Beim Transport der Rohstoffe für die Energieversorgung (Kohle, Öl) ist dem umweltschonenden und energiesparenden Bahn- und Schiffstransport der Vorrang gegenüber der Lkw-Bedienung einzuräumen.

9.3 Planungen / Darstellungen

9.3.1 Darstellungssystematik

Der Flächennutzungsplan stellt analog zu den Gemeinbedarfseinrichtungen nur Ver- und Entsorgungseinrichtungen von überörtlicher Bedeutung dar. Der Ver- bzw. Entsorgungsbereich der Einrichtungen umfaßt in der Regel einen oder mehrere Bezirke, das gesamte Stadtgebiet und in einigen Fällen auch Teile des Umlandes. Einrichtungen ab einer Größe von 3 ha werden flächenhaft dargestellt und mit einem Symbol versehen. Einrichtungen unter einer Größe von 3 ha werden nur symbolhaft dargestellt.

Ver- und Entsorgungseinrichtungen, die grundsätzlich im Flächennutzungsplan nicht dargestellt werden wie z.B. Betriebshöfe mit örtlicher Bedeutung sind abweichend von der generellen Regelung dargestellt, wenn sie innerhalb von Freiflächen liegen.

9.3.2 Die Planungen / Darstellungen im einzelnen

Wasserversorgung

– Rahmenbedingungen

Die gewachsene Struktur der lokalen und regionalen Wasserversorgung in der Metropolregion Hamburg hat sich bewährt und bleibt für zukünftige Entwicklungen anpassungsfähig. Der gesamte Bedarf der öffentlichen Trinkwasserversorgung wird auch künftig aus Grundwasser der Region gewonnen werden. Das Grundwasser ist vor Gefährdungen zu schützen. Dies gilt besonders für die bereits genutzten Vorkommen.

Bestehende Grundwasserbelastungen sollen durch Sanierungsmaßnahmen möglichst beseitigt werden, damit auch diese Vorkommen erhalten bleiben. Der künftige pro Kopf-Verbrauch ist durch Ausschöpfung von Wassersparpotentialen mindestens auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren, nach Möglichkeit jedoch zu senken.

– Planung / Darstellung

Der Flächennutzungsplan stellt insgesamt 13 Wasserwerke mit überörtlicher Bedeutung dar (Flächen mit Symbol):

Wasserwerk Billbrook/Billstedt (Billhorner Deich, zugleich Sitz des Hauptpumpwerkes Rothenburgsort und Verwaltung der Hamburger Wasserwerke), Bausberg (Kösterbergstraße), Stellingen (Niewisch), Schnelsen (Wunderbrunnen), Langenhorn (Tweeltenbek), Walddörfer (Streekweg), Bostelbek (Stader Straße), Süderelbmarsch (Neuwiedenthaler Straße), Neugraben (Falkenbergsweg), Curslack (Curslacker Heerweg), Bergedorf (Möörkenweg), Lohbrügge (Kruisestraße), Wilhelmsburg (Kurdamm).

Weiterhin dargestellt ist außerdem das ehemalige Wasserwerk Kaltehofe/Billwerder Insel. Die zukünftige Nutzung der Fläche des Wasserwerkes ist noch nicht geklärt. Eine Änderung der Darstellungen des Flächennutzungsplans erfolgt nach Abschluß noch erforderlicher stadtentwicklungsplanerischer Untersuchungen. Das Landschaftsprogramm stellt für das ehemalige Wasserwerk „Fläche mit Klärungsbedarf“ dar.

Bestehende und geplante Wasserschutzgebiete nach dem Wasserhaushaltsgesetz in Verbindung mit dem Hamburgischen Wassergesetz werden im Beiblatt Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke dargestellt. In den Wasserschutzgebieten hat der Schutz der Grundwasservorräte Vorrang vor den Interessen der Siedlungsentwicklung. In den Zonen I und II ist eine Neubebauung oder der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im Grundsatz nicht zulässig. In der Schutzzone III ist eine Bebauung bei Einhaltung bestimmter Auflagen möglich.

Abwasserbehandlung

– Rahmenbedingungen

In Hamburg werden fast die gesamten Schmutz- und Mischwassermengen Klärwerken zugeführt und dort in mehreren Reinigungsstufen behandelt. Auf diese Weise ist es möglich, bis zu 98 % der organischen Verunreinigungen aus dem Abwasser zu entfernen. Hieran schließt sich die umweltschonende Verwertung und Behandlung des Klärschlammes an. Die Elbe als wesentlicher Vorfluter der Stadt wird somit erheblich entlastet.

Fast alle Haushalte Hamburgs verfügen über einen Sielanschluß; ausgenommen sind weit verstreut liegende Einzelhäuser z.B. in der Elbmarsch.

Wesentliche Probleme bereitet die Minderung der Belastung des Niederschlagswassers in den Gebieten mit Trennverfahren. Die Verfahren zur Behandlung dieser Oberflächenabwässer bedürfen der Weiterentwicklung und Verbesserung. Ferner ist die Belastung der Oberflächengewässer wie Elbe und Alster durch Abwasser aus Mischsystemen, das bei ergiebigen Regenfällen ungeklärt in die Gewässer überläuft, durch den Bau und Ausbau von Sammel- und Transportsielen sowie Mischwasserrückhaltebecken noch weiter zu reduzieren. Sielerneuerung ist eine weitere dringende Aufgabe der kommenden Jahre.

– Planung / Darstellung

Der Flächennutzungsplan stellt als Anlagen zur Abwasserbeseitigung die Flächen der Großkläranlagen Dradenau und Köhlbrandhöft sowie die Fläche des Klärwerks Stelling Moor dar. Ferner werden die Abwasserübergabestellen Bostelbeker Hauptdeich (Harburg), Lederstraße (Stellingen), Curslacker Neuer Deich (Bergedorf), Waldweg (Volksdorf), die Betriebsplätze St. Pauli-Hafenstraße/Bei den St. Pauli Landungsbrücken, Pinkertweg, Rahlau, Pulverhofsweg, Wellingsbütteler Weg, Buxtehuder Straße und das Mischwasserrückhaltebecken Bullnwisch dargestellt.

Abfallverwertung und -entsorgung

– Rahmenbedingungen

Die Stadt strebt an, die Abfallmengen durch Vermeidung, Verminderung und Verwertung auch weiterhin zu reduzieren.

1994 wurden von der Hamburger Stadtreinigung rd. 877.000 t **Hausmüll** und ähnliche Abfälle durch Verbrennung und Deponierung entsorgt. Davon wurden deutlich weniger als die Hälfte auf Deponien außerhalb Hamburgs verbracht. Der beabsichtigte Rückzug aus diesen Deponien in den nächsten Jahren macht die Veränderung der Kapazitäten in Müllverbrennungsanlagen erforderlich.

Dies wird z. Z. durch die Errichtung einer neuen Müllverbrennungsanlage am Rugenberger Damm (vorgesehene Inbetriebnahme 1999) umgesetzt.

Der Abfallwirtschaftsplan 1995 geht für das Jahr 2000 von einer Abfallmenge von 760.000 t bis 890.000 t aus. Hierbei wurde die Veränderung der Einwohnerzahlen in der Stadt bis zur Jahrtausendwende mitberücksichtigt. Die dann bestehenden thermischen Abfallbehandlungskapazitäten werden für die Beseitigung der Abfallmengen ausreichend sein.

Auch der Bedarf an Aufbereitungs- und Sortierkapazitäten zur Verwendung von **Bauabfällen** sowie an Anlagen zur Ablagerung von **Baureststoffen** ist in der Metropolregion bis über die Jahrtausendwende hinaus gedeckt.

Für die Behandlung und Deponierung des **Klärschlammaufkommens** (etwa 40.000 t/Jahr, gerechnet als Trockensubstanz) sind neue Wege eingeleitet worden. Ab 1997 soll der Klärschlamm in einer speziellen Verbrennungsanlage auf dem Gelände des Klärwerks Köhlbrandhöft entsorgt werden.

Die Maßnahmen Hamburgs zur Abfallbehandlung sind integrierter Bestandteil eines Abfallwirtschaftskonzeptes, das gemeinsam mit den Nachbarländern erarbeitet worden ist und das eine enge Kooperation zwischen den Entsorgungspflichtigen und den Betreibern von Behandlungs-, Aufbereitungs- und Ablagerungsanlagen vorsieht. Hierin einbezogen ist auch die Entsorgung von **Sonderabfällen**. Bei dieser Aufgabe beabsichtigen die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein – über die Kooperation in der Metropolregion hinaus – eine enge länderübergreifende Zusammenarbeit (Norddeutsches Entsorgungskonzept Sonderabfälle).

– Planung/Darstellung

Der Flächennutzungsplan stellt folgende Flächen für Einrichtungen der Abfallentsorgung dar: Die Müllverbrennungsanlagen Borsigstraße und Stellingen (Schnackenburgallee). Die im Bau befindliche Müllverbrennungsanlage Rugenberger Damm ist im Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen (Darstellung im Hafengebiet).

Eine Fläche für Entsorgungsbedarfe in einer Größenordnung von 10 ha ist in Moorfleet neu dargestellt. Als Deponieflächen werden die ehemalige Deponie Georgswerder und die Deponie Brümmer dargestellt. Hierbei handelt es sich um Deponien, die nicht mehr

beschickt werden, die jedoch im Zeithorizont der Planungsaussagen des Flächennutzungsplans keiner neuen Nutzung zugeführt werden können.

Der Flächennutzungsplan stellt ferner die Regionalbetriebshöfe der Stadtreinigung mit überörtlicher Bedeutung dar:

West (Schnackenburgallee), Nord (Offakamp), Ost (Rahlau), Südost (Kampweg), Mitte (Bullerdeich) und Süd (Denickestraße).

Baggergutentsorgung

– Rahmenbedingungen

Hamburg muß jährlich rd. 0,9 Mio. m³ **Baggergut** aus dem Hafen ablagern. Hierfür stehen zwei Schlickhügel mit einer Gesamtfläche von rd. 200 ha zur Verfügung (Francop und Feldhofe, der zur Zeit in Planung ist). Die Aufnahmekapazität der Hügel beträgt z.Z. noch rd. 9 Mio. m³. Trotz der noch vorhandenen Aufnahmekapazität der beiden Standorte müssen bereits jetzt weitere zusätzliche Unterbringungsmöglichkeiten vorbereitet werden. Hierfür laufen in den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen Standortuntersuchungen.

– Planungen/Darstellungen

Als Flächen für die Baggergutunterbringung sind Flächen in Francop und Feldhofe dargestellt.

Energieversorgung

– Rahmenbedingungen

Die Versorgung Hamburgs mit Strom und Gas ist durch Anschluß an regionale sowie internationale Netze gesichert. Zum Bestand zusätzliche Einrichtungen (Heizkraftwerke) sind aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Durch die Umstellung der Gasversorgung von Stadtgas auf Erdgas, das aus dem osteuropäischen Verbundnetz entnommen wird, wurden eine Reihe von Standorten für Gaswerke entbehrlich; sie wurden im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans nicht mehr dargestellt.

– Planungen / Darstellungen

Als bestehende Heizkraftwerke stellt der Flächennutzungsplan dar: Tiefstack (Ausschläger Allee), Borsigstraße, Hafen (Hübenerstraße), Neuhof (Nippoldstraße) sowie Moorburg.

Folgende Elektrizitäts-Umspannwerke sind dargestellt: Brandfurt, Farmsen (Stargarder Straße), Holstenhofweg/Rauchstraße, Hamburg-West (Kressenweg), Karolinenstraße, Stadtbahnstraße, Waltershofer Straße, Hörstener Straße, Hegenredder und Curslacker Neuer Deich.

Im Beiblatt Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke werden ferner die Freileitungen (110 kV und 380 kV) dargestellt.

Für die Gasversorgung ist die Erdgasstation Allermöher Deich im Flächennutzungsplan dargestellt.

Windenergieanlagen

Nach der Neuregelung des § 35 des Baugesetzbuchs durch das am 1. Januar 1997 in Kraft getretene Gesetz zur Änderung des Baugesetzbuchs vom 30. Juli 1996 sind im Außenbereich zukünftig auch Vorhaben, die der Erforschung, Entwicklung oder Nutzung der Wind- und Wasserenergie dienen, privilegiert (§ 35 Absatz 1 Nummer 7 des Baugesetzbuchs).

Gemäß § 35 Absatz 3 des Baugesetzbuchs stehen solchen Vorhaben in der Regel öffentliche Belange dann entgegen, soweit hierfür durch Darstellungen im Flächennutzungsplan eine Ausweisung an anderer Stelle erfolgt ist.

Der Senat hat deshalb am 29. November 1996 nach § 2 Absatz 1 des Baugesetzbuchs beschlossen, für den Geltungsbereich des Flächennutzungsplans der Freien und Hansestadt Hamburg zu prüfen, ob Darstellungen zu Windenergieanlagen im Sinne des § 35 Absatz 3 des Baugesetzbuchs in Betracht kommen (Aufstellungsbeschuß F 7/96). Der Aufstellungsbeschuß ermöglicht, gemäß der Überleitungsvorschrift des § 245 b des Baugesetzbuchs die Entscheidung über die Zulässigkeit von Windenergieanlagen im Sinne des § 35 Absatz 1 Nummer 7 bis zum 31. Dezember 1998 auszusetzen.

10. Verkehr

10.1 Ausgangslage

Die deutsche Einheit, die Öffnung der Grenzen zu den osteuropäischen Staaten und die für Hamburg besonders bedeutsame Erweiterung der Europäischen Union um Schweden und Finnland sowie der Ausbau des europäischen Binnenmarktes haben die Standortgunst der Stadt gesteigert und die Verkehrsverflechtungen ausgeweitet und intensiviert. Auch innerhalb der Region und der Stadt selbst hat sich das Verkehrsgeschehen nachhaltig gewandelt, z. B. durch die weitere Zunahme der privaten Motorisierung und damit der Verfügbarkeit individueller Fortbewegungsmittel, durch die Veränderung der demographischen Bestimmungsgrößen, der Siedlungsstruktur, der Verflechtungen zwischen Kernstadt und Umland, sowie durch den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umstrukturierungsprozeß. Diese Veränderungen haben in der Vergangenheit – trotz eines kontinuierlichen Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs – zu einer stetigen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs sowie zu gestiegenen Belastungen der Menschen, der städtischen Strukturen und der Umwelt geführt. Ohne Gegensteuern würden sich diese Trends weiter fortsetzen.

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist darauf ausgerichtet, die weitere Zunahme des privaten Kfz-Verkehrs zu begrenzen und die individuellen Mobilitätsbedürfnisse auf die umweltschonenden Verkehrsmittel zu lenken. Zugleich gilt es, die Funktionsfähigkeit des Güter- und Wirtschaftsverkehrs zu gewährleisten, um die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs im sich ständig verschärfenden Standortwettbewerb zu sichern und zu steigern.

Gegliedert nach den einzelnen Verkehrsträgern ist die überregionale und städtische Verkehrsinfrastruktur durch die nachstehende Ausgangssituation gekennzeichnet:

Fernverkehr

– Schiene

- Hamburg ist einer der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte Norddeutschlands. Hier laufen 5 Bahnstrecken des Bundes und eine regionale Bahnstrecke zusammen. Die Strecken nach Berlin, Hannover, Bremen/Ruhrgebiet, Flensburg/Jütland und Lübeck/Kopenhagen (Vogelfluglinie) sind Bestandteil der Transeuropäischen Netze.

- Die Anbindung an die benachbarten Großstädte des In- und Auslandes ist verbesserungsbedürftig. Insbesondere der Ausbau bisher vernachlässigter bzw. unterbrochener Verbindungen in Richtung Osten entspricht noch nicht den zukünftigen Anforderungen (Berlin/Dresden/Prag, Rostock/Stralsund, Magdeburg/Halle/Leipzig).
- Überlastungen und Ausstattungsdefizite bestehen auch bei den Nord-Süd-Verbindungen, die durch den Neu- und Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes (Strecke Hamburg/Bremen – Hannover, „Y“-Lösung), durch Erhöhung der Kapazitäten auf den Zulaufstrecken (Pinneberg – Elmshorn, Hamburg – Bad Oldesloe, Stelle – Lüneburg) abgebaut werden müssen. Hierbei sind auch Leistungssteigerungen durch die Fortführung der Elektrifizierung und durch den Ausbau der Telematik im Schienenverkehr einzubeziehen.
- Die hohe Auslastung der Bahnstrecken im Hamburger Raum erfordert eine möglichst weitgehende Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr auf den Hauptabfuhrstrecken. Nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Abschnitte zwischen Maschen und Hamburg-Rothenburgsort muß die „Güterbahn Hamburg“ auch in ihrem nördlichen Abschnitt weiter ausgebaut bzw. ertüchtigt werden.

– Straßenverkehr

- Das radial auf Hamburg ausgerichtete Bundesfernstraßennetz bedarf des Ausbaus bestehender Strecken, aber auch der Ergänzung, um den weiträumigen Fernverkehr abzuwickeln und die Stadt mit den großen internationalen und benachbarten regionalen Wirtschaftszentren leistungsfähig zu verbinden.
- In Hamburg fehlt eine stadtnahe Verbindung zwischen den beiden Nord-Süd-Autobahnen zur Entlastung vorhandener Bundesfernstraßen und dicht besiedelter Stadtteile nördlich und südlich der Norderelbe und zur besseren Anbindung des Hafens.
- Ebenso wie im Schienennetz sind insbesondere die Nord-Süd-Verbindungen im Autobahnnetz hoch belastet und zum Teil überlastet. Die Kapazität der vorhandenen Elbquerungen ist erschöpft. Neben dem Bau der „4. Röhre des Elbtunnels“ werden weitere abschnittsweise Ausbaumaßnahmen im bestehenden Autobahnnetz in Hamburg notwendig. Außerhalb von Hamburg sind die großräumigen Umfahrungs-möglichkeiten zu verbessern.

- Die intensive Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahre in der äußeren Stadt und in den Randgemeinden Hamburgs sowie entlang der Siedlungsachsen bewirkte eine verstärkte Zunahme des Verkehrsaufkommens in diesem Bereich. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Fortsetzung dieser Entwicklung sind insbesondere im östlichen und südlichen Bereich Hamburgs und der Region Ergänzungen der Fernstraßen und ihrer regionalen Zubringerstraßen erforderlich.

– Luftverkehr

- Die Abwicklung des Luftverkehrs von und nach Hamburg wird auch weiterhin über den Flughafen Hamburg erfolgen. In den Leitlinien für eine norddeutsche Luftverkehrspolitik haben sich die norddeutschen Küstenländer gegen den Neubau eines norddeutschen Großflughafens gewandt.
- Für die Metropolregion sind häufige und direkte Flugverbindungen in die Wirtschaftszentren des In- und Auslands von großer Bedeutung. Zur Bewältigung der weiter zunehmenden Fluggastzahlen muß auch in Zukunft ein den Erfordernissen angepaßtes Angebot an Abfertigungseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden. Für die Metropolregion ist eine leistungsfähige Luftfrachtabwicklung am Flughafen Hamburg ebenfalls von hoher Bedeutung. Weltweit zunehmende Vernetzungen haben auch in der Region zu einer steigenden Luftfrachtnachfrage geführt.
- Die Lärm- und Abgassituation belastet das umgebende Stadtgebiet. Die Weiterführung des bisherigen Ausbaus zu einem möglichst umweltverträglichen innerstädtischen Flughafen ist geplant. Die dafür benötigten Flächen sind im wesentlichen vorhanden und zu sichern.

– Binnenschifffahrt

- Das Netz der Binnenwasserstraßen ist von großer Bedeutung für eine umweltfreundliche Abwicklung des Gütertransports. Durch seine Hafenanlagen und Kanäle hat Hamburg gute Voraussetzungen für eine verstärkte Nutzung der Binnenwasserstraßen als Alternative zu den überlasteten Landverkehrswegen. In diesem Zusammenhang sind Löschräume an wasserbelegten Grundstücken zu sichern.
- Die Schiffbarkeit der Elbe zwischen Geesthacht und der Tschechischen Republik entspricht noch nicht den erforderlichen Standards; hier führt der Bund Strombaumaßnahmen mit dem Ziel durch, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraße zu

verbessern. Weiteres Ziel des Bundes ist der Ausbau des Elbe-Seitenkanals und des Wasserweges vom Ostteil des Mittellandkanals über das Wasserstraßenkreuz Magdeburg bis in den Großraum Berlin für moderne Großmotorgüterschiffe.

– Seeverkehr

- Hamburg ist eine der bedeutendsten Verkehrsdreh-scheiben im internationalen und europäischen Seeverkehr. Rund 12.000 Seeschiffe laufen jährlich den Hamburger Hafen an, in dem 1995 über 72 Mio. Tonnen Seegüter umgeschlagen worden sind. Eingebunden in ein weltweites Seeverkehrsnetz mit Linienverkehrsverbindungen zu weit mehr als 600 Häfen rund um den Globus liegt das internationale Hauptverkehrsgebiet Hamburgs in der Relation zu Ostasien. Im Kurzstreckenseeverkehr ist Hamburg Knotenpunkt für den Schiffsverkehr mit Nordeuropa, insbesondere den skandinavischen Ländern.

Sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene soll die verkehrspolitische Bedeutung des besonders umweltschonenden Verkehrsträgers Schifffahrt gestärkt werden, der noch über erhebliche Kapazitäten verfügt. Derzeit werden insbesondere von der EU-Kommission Maßnahmen entwickelt, den Kurzstrecken-seeverkehr verstärkt zur Bewältigung des wachsenden Transportvolumens und zur Entlastung der Landverkehrsträger, insbesondere des Straßenverkehrs, einzusetzen.

Nah- und Regionalverkehr

– Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in der Region

- Rückgrat des regionalen ÖPNV sind das Schienennetz der DB AG und die regionalen Ergänzungsstrecken der AKN und der EVB. Das regionale Bahnangebot besteht aus schnellen Regionalexpresslinien, Stadtexpresslinien und Regionalbahnlinien. Sie sind entweder bis zum Hauptbahnhof geführt oder an geeigneten Stellen mit dem Hamburger Schnellbahnnetz verknüpft.
- Örtliche und regionale Bussysteme ergänzen als Zubringer zu den Bahnstrecken das regionale ÖPNV-Angebot. Sie nehmen zugleich auch eigenständige Aufgaben der örtlichen Verkehrsbedienug (z. B. in den Zentralen Orten des Umlands) wahr.
- Infolge der Überlagerung von Fernverkehr und Nahverkehr sind die Zulaufstrecken des innerstädtischen

Schienenetzes so stark ausgelastet, daß auch der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) behindert wird. Mit modernerer Signaltechnik und Ergänzung der Gleiskapazität sind nachhaltige Verbesserungen in den Abschnitten Pinneberg – Elmshorn, Hamburg Hbf. – Ahrensburg und Stelle – Lüneburg sowie auf der Verbindungsbahn Hamburg-Hbf. – Altona erforderlich, um eine höhere Zuverlässigkeit und eine Vertaktung des Schienenpersonennahverkehrs zu erreichen. Dies wird unterstützt durch die Elektrifizierung der bisher noch mit Dieseltraktion betriebenen Strecken.

- Mit der Bahnreform und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist der ÖPNV in der Region auf eine neue rechtliche und organisatorische Basis gestellt worden. Aufgabenträgerschaft und Finanzverantwortung sind zusammengefaßt. Dies erfordert u. a. eine intensive Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern des ÖPNV im Ländergrenzen überschreitenden Zugverkehr.

– Öffentlicher Personennahverkehr in Hamburg

- Rückgrat des Hamburger ÖPNV-Systems ist das Schnellbahnnetz der U- und S-Bahnen sowie das auf die Schnellbahn abgestimmte Angebot der Linien der AKN. Einschließlich der in das Umland reichenden Streckenabschnitte ist dies ein Netz von rd. 300 km Gesamtlänge mit 188 Haltestellen und Bahnhöfen.

U-Bahn	Gleichstrom S-Bahn	Diesel/Wechselstrom S-Bahn	AKN
98 km	110 km	38 km	52 km

- Mit rd. 480 Mio Fahrgästen pro Jahr (1995) im Netz des Hamburger Verkehrsverbunds benutzten knapp 20 % mehr Fahrgäste den ÖPNV als im Jahr 1965 unmittelbar nach der Gründung des HVV. Seit 1986 sind im Mittel jährliche Zunahmen von rd. 1,5 % erreicht worden.

- Das Schnellbahnnetz ist in den vergangenen Jahrzehnten stetig ausgebaut und erweitert worden, z. Zt. befinden sich zwei Streckenabschnitte im Bau:

- Verlängerung der U 1 bis Norderstedt-Mitte (Fertigstellung Herbst 1996).
- Verlegung der Bergedorfer S-Bahn auf eigene Gleise zwischen Berliner Tor und Aumühle sowie Errichtung eines neuen S-Bahnhofs in Allermöhe.

Weitere Ausbaumaßnahmen stehen unter dem Vorbehalt einer gesicherten Finanzierung. Eine Über-

prüfung der im Flächennutzungsplan dargestellten, noch nicht gebauten Schnellbahnstrecken und Haltestellen steht noch aus und ist gesonderten Untersuchungen vorbehalten.

- Die Entscheidung über die Einführung einer modernen Stadtbahn in Hamburg ist noch nicht getroffen. Die Planungen sehen ein Kernnetz von rd. 40 km Länge und Ergänzungsstrecken vor. Die Stadtbahn würde nahezu ausschließlich im Zuge von Hauptverkehrsstraßen an der Oberfläche verkehren und erfordert insoweit keine eigene Darstellung im Flächennutzungsplan, ausgenommen ggf. der notwendigen Flächen für Abstell- und Werkstattanlagen.
- In Ergänzung zu den Schnellbahnen wird über 40% des ÖPNV in Hamburg durch das Bussystem bewältigt. Um den wachsenden Behinderungen durch den Straßenverkehr entgegenzuwirken, wird eine Beschleunigung der Busse durch Vorrangschaltungen an Signalanlagen und – wo immer sinnvoll machbar – eigene Busspuren angestrebt.
- Wesentlicher Bestandteil des ÖPNV sind die Umsteigemöglichkeiten innerhalb des Schnellbahnnetzes und zwischen Schnellbahnen und Bussen sowie die Verknüpfungspunkte mit dem Individualverkehr in P+R-Anlagen für Pkw (P+R „Park and Ride“) und B+R-Anlagen für Fahrräder (B+R „Bike and Ride“). In Bereichen der Stadt, in denen aus wirtschaftlichen Gründen eine attraktive Bedienung durch den Busverkehr nicht sichergestellt werden kann, sowie entlang der regionalen Bahnachsen in der äußeren Stadt und im Umland bedarf das P+R-System der weiteren Ergänzung und der Sicherung entsprechender Flächen in der Bauleitplanung.

– Kraftfahrzeugverkehr

- Der Bestand an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen in Hamburg hat sich seit 1966 in etwa verdoppelt und ist in den letzten 10 Jahren um rd. 22 % auf rd. 807.000 Kfz (01.07.95) gestiegen. Hauptträger der Motorisierung ist der Pkw mit einem Anteil von rd. 89 % an der Gesamtzahl aller zulassungspflichtigen Kfz.

Zulassungspflichtige Kfz in Hamburg (01.07.1995)				
Krafträder (o. Leichtkrafträder)	Pkw/ Kombi	Lkw/Zugmaschinen	Busse	Sonderfahrzeuge
28.351	714.292	47.676	1.497	13.262

- Mit einer Motorisierungskennziffer von rd. 420 Pkw Kombi pro Tausend Einwohnern lag Hamburg 1994 deutlich unter den Vergleichswerten für die Umlandkreise (z. B. Kreis Segeberg: 580 Pkw/ Kombi pro Tsd. Ew. bzw. Deutschland (westl. Bundesländer: rd. 500 Pkw/Kombi pro Tsd. Ew.).
- Auf dem Hamburger Straßennetz werden pro Werktag gut 2 Mio. Fahrten mit Kraftfahrzeugen unternommen (Stand 1990), die zu einem wesentlichen Teil auf den rd. 80 km Autobahnen und rd. 860 km städtischen Hauptverkehrsstraßen gebündelt sind. Seither hat der Straßenverkehr insgesamt zwar noch um rd. 3,5 % zugenommen (Stand 1994), jedoch verteilt sich der Zuwachs nicht gleichmäßig über das Stadtgebiet. Im Bereich der Landesgrenze und auf den Autobahnen sind die Zunahmen höher, im Bereich der inneren Stadt und in der City sind keine Zunahmen mehr zu verzeichnen.
- Das Stadtstraßennetz ist insbesondere im Bereich der Ring- und Tangentialverbindungen sowie an den Kreuzungen mit stark belasteten Radialstraßen so hoch belastet, daß zu den Spitzenverkehrszeiten Behinderungen und Staus unvermeidlich sind. Über Kapazitätsreserven, die bei Baustellen oder Unfällen in Anspruch genommen werden könnten, verfügt das Hauptverkehrsstraßennetz nur noch in geringem Umfang. Hierin unterscheidet sich Hamburg nicht von vergleichbaren Großstädten.
- Verbesserungen im Straßennetz bzw. in der Abwicklung des Verkehrs sind vor allem dort erforderlich, wo Behinderungen auch außerhalb der Spitzenverkehrszeiten regelmäßig auftreten, wo Busse und Fahrzeuge des Wirtschaftsverkehrs gravierende Zeitverluste erleiden, wo Häufungen an Unfällen erkennbar werden und wo Engpässe im Hauptstraßennetz zur Verdrängung des Verkehrs in Wohngebiete führen.
- Der Neubau von Straßen ist in erster Linie auf die Erschließung und Anbindung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten ausgerichtet.
- Lärm- und Abgasemissionen des Kfz-Verkehrs beeinträchtigen die Wohnruhe und die Aufenthaltsqualität insbesondere an stark befahrenen Straßen. Verkehrsvermeidung, Verlagerung des Verkehrszuwachses auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und weitere fahrzeugseitige Verbesserungen sind geeignet, die Beeinträchtigungen nicht weiter zunehmen zu lassen und sie allmählich zurückzuführen. Weitere Beiträge zur Rückgewinnung von Umfeldqualität werden durch differenzierte Festsetzungen der verbind-

lichen Bauleitplanung (z. B. abschirmende Gewerbe-/ Büronutzung, Ausrichtung von Aufenthaltsräumen zur lärmabgewandten Seite) sowie durch die Aufwertung von Nebenflächen im Straßenraum erbracht.

– **Fahrrad- und Fußgängerverkehr**

- Rund ein Drittel aller Ortsveränderungen („Wege“) der Hamburger über 10 Jahre werden ausschließlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen. Naturgemäß dominieren hierbei die kurzen Entfernungen. Während die Wege zu Fuß in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen haben, sind beim Radverkehr wieder Zunahmen zu verzeichnen.
- Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr müssen sich häufig die Verkehrsflächen teilen. Entlang von rd. 630 km städtischer Hauptverkehrsstraßen bestehen z. T. begleitende Radverkehrsanlagen, rd. ein Drittel davon in Form kombinierter Geh- und Radwege. Noch vorhandene Lücken im Radwegenetz und die z. T. unzureichenden räumlichen Verhältnisse sind Defizite, die es schrittweise zu beseitigen gilt.
- In der Innenstadt und den Bezirkszentren sind in den vergangenen Jahrzehnten Fußgängerbereiche eingerichtet worden, um dem Bedürfnis nach ungestörtem Aufenthalt, insbesondere zum Zwecke des Einkaufens, nachzukommen. Sie wurden ergänzt durch eine zunehmende Anzahl an Einkaufspassagen.

10.2 Entwicklungstendenzen

- Die Zahl der Einwohner in der Metropolregion insgesamt wird zukünftig weiter zunehmen und zwar um rd. 110.000 (s. a. Pkt. 1.2). Dieser Zuwachs wird auf das Umland entfallen, da die Entwicklung der Einwohnerzahlen in Hamburg rückläufig sein wird (s. hierzu Pkt. 1.3.1 „Bevölkerung“).
- Die Verkehrsverflechtungen zwischen Hamburg und seinem Umland werden – der Einwohnerentwicklung folgend – tendenziell weiter zunehmen.
 - Einer weiterhin zunehmenden Zahl an Berufseinpendlern nach Hamburg wird eine prozentual stärker wachsende Zahl an Hamburgern gegenüberstehen, die als Berufsauspendler Arbeitsplätze im Umland aufsuchen, so daß der Pendlersaldo sich nur noch wenig ändert.
 - Einkaufs- und Freizeitverkehr werden – wie bisher – sich nicht an der Landesgrenze orientieren.

Vielmehr ist zu erwarten, daß das sich weiter ausdifferenzierende Angebot den persönlichen Präferenzen entsprechend wahrgenommen wird. Eine generelle Präferenz für „Nähe“, die eine Abkehr von heute festzustellenden Verhaltensweisen zur Voraussetzung hätte, ist derzeit nicht erkennbar.

- Der Austausch an Gütern und Dienstleistungen zwischen Hamburg und seinem Umland wird eher weiter zu- als abnehmen, selbst unter Einbeziehung der denkbaren Auswirkungen zukünftiger Entwicklungen im Telekommunikationsbereich. Entsprechend ist von weiteren Zunahmen im Wirtschaftsverkehr zwischen Hamburg und seinem Umland auszugehen.
- Für den Flughafen Hamburg wird mit einem starken Anstieg des Passagieraufkommens gerechnet. Auf der Grundlage von Prognosen wird davon ausgegangen, daß die Zahl der Passagiere bis zum Jahr 2010 auf etwa 13 Mio. ansteigen könnte. Im Jahre 1995 verzeichnete der Hamburger Flughafen 8 Mio. Gäste.
- Hamburg wird auch in Zukunft Ausgangs- und Zielpunkt bedeutender Verkehrsbeziehungen im Fernverkehr sein. Auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans '92 wird für den „Verkehrsbezirk Hamburg“ von einer Zunahme des Fernverkehrsaufkommens bei den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Binnenschiffahrt in der nachstehenden Größenordnung ausgegangen:

	Schiene-Fern		Straße-Fern		Binnenschiff
	Personen (Tsd. Personenfahrten/Tag)	Güter (Mio. t pro Jahr)	Personen (Tsd. Personenfahrten/Jahr)	Güter (Mio. t pro Jahr)	
1990	26	30	260	53	9
2010	52	50	280	83	13
Veränderung	+ 100 %	+ 67 %	+ 8 %	+ 57 %	+ 44 %

- Im Vergleich zu den auf Hamburg gerichteten Verkehrsströmen und zu dem innerhalb Hamburgs abzuwickelnden Güter- und Personenverkehr sind die Durchgangsverkehre gering. Sowohl im Schienen- wie auch im Straßenverkehr liegt der Durchgangsverkehrsanteil unter 5 %.
- Unter der Annahme, daß die verkehrlichen Rahmenbedingungen des Jahres 1990 auch im Jahre 2010 im wesentlichen unverändert sind, wird von folgenden Entwicklungen für 2010 im Vergleich zu 1990 ausgegangen:

	zu Fuß	Fahrrad	ÖPNV	Kfz	
	(Mio. Wege/Werktag)	(Mio. Fahrten/Werktag)	(Mio. Fahrten/Werktag)	Pkw (Mio. Fahrten/Werktag)	Lkw (Mio. Fahrten/Werktag)
1990	1,0	0,5	1,5	1,81	0,23
2010	1,0	0,5	1,5	2,04	0,26
Veränderung	± 0	± 0	± 0	+ 13 %	+ 13 %

Angesichts dieser als Trend zu erwartenden Verkehrsentwicklung, die zu weiteren Umweltbelastungen führen und die Stadt teilweise in ihrer Lebensqualität zurückwerfen würde, ist es erforderlich, auf die zukünftigen Entwicklungen Einfluß zu nehmen.

10.3 Leitvorstellungen

Für das Zusammenwirken von räumlicher Planung und Verkehrsplanung sind die nachstehenden Grundsätze von Bedeutung:

1. Den Verkehrsbedürfnissen der Metropolregion Hamburg ist Rechnung zu tragen. Dabei ist der Verkehr stadtvträglich zu gestalten. Die prognostizierten Verkehrszuwächse sind nach Möglichkeit auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu lenken.
2. Für den Wirtschafts- und Hafenstandort Hamburg ist die Gewährleistung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs zur optimalen Versorgung der Betriebe und der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen von besonderer Bedeutung.

Leitvorstellungen zum Güter- und Wirtschaftsverkehr beinhalten:

- bedarfsgerechte Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger (Luft-, Schienen-, Straßen-, See- und Binnenschiffsverkehr) sowie des Fern- und Nahverkehrs,
 - arbeitsteilige verkehrswirtschaftlich optimierte Organisation unter Einbeziehung der modernen Informations- und Kommunikationstechnologie,
 - ökologische Orientierung (flächen- und ressourcenschonend, gebündelt und tourenoptimiert, emissionsarm).
3. Im Fernverkehr soll die Nutzung der spurgebundenen Verkehrswege als Alternative zum Kurzstreckenflugverkehr und zum Straßenverkehr gefördert werden. Der Güterverkehr soll verstärkt auf Bahn und Schiff gelenkt werden. Umschlaganlagen Schiene/ Straße (Güterverkehrszentren) sowie der Ausbau der

Binnenwasserstraßen und Umschlaganlagen für die Binnenschifffahrt sollen zur Verminderung des Straßengüterverkehrs beitragen.

Demgegenüber ist zu berücksichtigen, daß sich der regionale und städtische Güternahverkehr nicht bzw. nur in geringem Umfang von der Straße auf andere Verkehrsträger verlagern läßt.

4. Die angestrebte Trendwende für den Straßenverkehr in der Stadt hat den weiteren Ausbau und die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, die Modernisierung und die Erweiterung der schienengebundenen Verkehrsnetze im Nah- und Regionalverkehr zur Voraussetzung.
5. Haltestellen der schienengebundenen Verkehrsmittel sind zugleich Verknüpfungspunkte mit dem Bussystem sowie mit dem Individualverkehr (P+R und B+R). Das P + R-System bedarf in bestimmten Bereichen der Stadt, z.B. entlang der regionalen Bahnachsen der äußeren Stadt und im Umland, der Überprüfung und ggf. der weiteren Ergänzung sowie der Sicherung entsprechender Flächen in der verbindlichen Bauleitplanung.
6. Die Verbesserung der Infrastruktur und der Sicherheit für Fahrradfahrer und Fußgänger sollen zur Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs beitragen. Fahrradfahren und zu Fuß gehen sollen attraktiver werden.
7. Maßnahmen im Stadtstraßennetz werden nur noch in begrenztem Umfang für erforderlich gehalten. Sie sollen vorrangig der Entlastung bestehender Straßen, der Ergänzung der Netzstruktur und dem Wirtschaftsverkehr dienen, ferner der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Anbindung und Erschließung von neuen Wohn- und Arbeitsstättengebieten. Umfangreiche Erweiterungen des Siedlungsbestandes können dabei auch Auswirkungen auf übergeordnete Netzstrukturen haben.
8. Konzeptionen und Maßnahmen der Stadtplanung unterstützen die Inanspruchnahme und Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel. Hierzu gehören die Achsenkonzeption mit dem Ziel der Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die schnellbahnerschlossenen Achsenbereiche sowie die Nutzungsverdichtung an Haltepunkten des Schienennetzes („Dichtemodell“). Weitere Elemente sind die kurze Wege ermöglichende polyzentrische Stadtstruktur sowie die kleinräumige Zuordnung einander ergänzender Nutzungen auf Quartiersebene.

9. Maßnahmen, die an der Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur ansetzen, reichen allein nicht aus, um die angestrebten Veränderungen im Verkehrsbereich zu erzielen. Zusätzlich sollen Instrumente der Preis- und Ordnungspolitik gezielt zur Lenkung und Begrenzung des Kraftfahrzeugverkehrs eingesetzt werden. Hinzukommen muß aber auch die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, bisherige Verhaltensweisen zu ändern.

10. Zur nationalen und internationalen Erreichbarkeit wird der Flughafen Hamburg als ein zentraler Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region beibehalten und den Anforderungen entsprechend betrieben und fortentwickelt. Die vom Flughafen ausgehenden Belastungen sollen – soweit möglich – zukünftig weiter gesenkt werden.

10.4 Planungen / Darstellungen

Die Grundstruktur des Schienen- und Straßennetzes ist durch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur geprägt. Planungen knüpfen an die bestehenden Verkehrsnetze an und beschränken sich auf Ergänzungen. Insoweit besteht eine Kontinuität von den Aufbauplänen der Nachkriegsjahre über den ersten Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1973 und seine zwischenzeitlichen Änderungen bis zur Überarbeitung für den Zeithorizont 2010.

- Die Grundstruktur des **Eisenbahnnetzes** wird durch die strahlenförmig nach außen gerichteten Bahnmagistralen bestimmt. Die aus der Gründerzeit des letzten Jahrhunderts stammende zunächst dezentrale Konzeption mit Endpunkten in Altona, Harburg und Hamburg-Deichtor wurde durch den Brückenschlag über die Elbe und durch den Bau der Verbindungsbahn überwunden.

Die Fernbahnhöfe Hauptbahnhof und Dammtor sind auf die Innenstadt ausgerichtet, Altona und Harburg sind wichtige Umsteigeplätze und Verknüpfungen mit dem Schnellbahnnetz. Als Endpunkte eines Teils der Regionallinien tragen Altona und Harburg zur Entlastung der Verbindungsbahn bzw. der Elbquerung bei. Durch diese teilweise dezentrale Konzeption des Eisenbahnnetzes werden Stadtstruktur und Standortqualitäten der Zentren Altona und Harburg gestützt.

Die Güterumgehungsbahn entlastet den inneren Stadtbereich entlang der Verbindungsbahn von Teilen

des Güterverkehrs und erschließt die Güterbahnhöfe Wandsbek, Barmbek und Lokstedt von und nach Süden.

Eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes ist nicht erforderlich. Die für einen Ausbau notwendigen Erweiterungsflächen entlang von bestehenden Bahnstrecken sind weitestgehend vorhanden bzw. durch die verbindliche Bauleitplanung gesichert.

Die z.Z. laufenden Untersuchungen für eine stadt- und umweltverträgliche Trasse der geplanten Magnet-schnellbahn Hamburg – Berlin sind noch nicht so weit gediehen, daß eine Darstellung im Flächennutzungsplan möglich ist. Nach Abschluß des gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahrens werden die darin getroffenen Festlegungen über den genauen Streckenverlauf, die notwendigen Bahnanlagen und ggf. erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in den Flächennutzungsplan übernommen.

Nicht mehr dargestellt ist die durch den nahezu abgeschlossenen Bau der „Güterbahn Hamburg“ zwischen Maschen und Rothenburgsort entlang der bestehenden Bahnstrecke entbehrlich gewordene Trasse einer „Südlichen Güterumgehungsbahn“ zwischen Neuland und Allermöhe.

- Die Grundstruktur des **Schnellbahnnetzes** ist ebenfalls weitgehend sternförmig. Sie ist im Bereich der inneren Stadt nicht durch eine Bündelung, sondern durch eine engmaschige Vernetzung gekennzeichnet. Hierdurch werden die City und die Bereiche hoher Nutzungsdichte der inneren Stadt kleinräumig erschlossen. Neben den zentralen Verknüpfungspunkten Hauptbahnhof und Rathaus/Jungfernstieg sind die Zentren von Altona, Eppendorf, Barmbek und Wandsbek aus mindestens vier Richtungen zu erreichen.

Den städtischen und regionalen Achsen folgend, die von der inneren Stadt nach außen verlaufen, geht das Schnellbahnnetz in der äußeren Stadt in eine Radialstruktur über mit weiteren Verknüpfungen und Verzweigungen.

Dem gegenwärtigen Planungsstand entsprechend neu dargestellt sind die Schienenanbindung des Flughafens sowie neue Haltestellen an den S-Bahn-Strecken nach Bergedorf und Neugraben bzw. an der AKN-Strecke Eidelstedt-Burgwedel.

Die im Flächennutzungsplan bisher dargestellten Optionen für eine Ergänzung des Schnellbahnnetzes

werden unverändert übernommen. Ihre Überprüfung ist gesonderten Untersuchungen vorbehalten und nicht Gegenstand der gegenwärtigen Überarbeitung des Flächennutzungsplans.

Das **Netz der Autobahnen** hat im Raum Hamburg eine immer stärkere Bedeutung für den auf Hamburg bezogenen Verkehr aus dem Umland und daneben für den weiträumigen Verkehr innerhalb Hamburgs erhalten. Die Hamburger Autobahnen entlasten die historischen Bundesstraßen und bündeln somit einen erheblichen Teil des Nord-Süd-Verkehrs.

Die ehemals geplante Osttangente wäre mit unverträglichen Eingriffen in die Stadtstruktur bzw. Natur und Landschaft verbunden und wird nicht mehr verfolgt. Die Ring- und Tangentialstraßen des städtischen Straßennetzes sind strukturell geeignet, diese Funktion für den innerstädtischen Verkehr weiterhin zu übernehmen. Für den Fernverkehr ohne Quelle und Ziel in Hamburg erhält das Autobahnnetz außerhalb Hamburgs eine Ergänzung durch die geplanten Autobahnen A 20 im Norden und A 21 im Osten, die den weiträumigen Durchgangsverkehr von Hamburg fernhalten.

Abgesehen von den aufgegebenen Planungen der „Osttangente“ und eines Autobahnzubringers in Bahrenfeld werden die bisherigen Darstellungen von „Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen“ beibehalten. Neu dargestellt wird die im Bau befindliche „Umgehung Fuhlsbüttel“ zwischen der Alsterkrugchaussee und dem Krohnstieg einschließlich der Anschlußstellen zur Anbindung des Flughafens (B 433 neu).

Wegen der noch nicht abgeschlossenen Linienführung kann die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen unter der Kategorie „neue Vorhaben, vordringlicher Bedarf“ enthaltene Hafenuferspange (A 252) z. Z. noch nicht im Flächennutzungsplan selbst dargestellt werden. Sie ist als Prinzipdarstellung im Beiblatt „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ enthalten.

- Die Grundstruktur des **städtischen Straßennetzes**, die historisch begründet ebenfalls sternförmig ausgerichtet ist („Ausfallstraßen“), ist schrittweise durch Ringe und Tangentialstraßen ergänzt worden, um die innere Stadt sowie die Zentren Bergedorfs und Harburgs zu entlasten und direkte Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen zu schaffen.

Der Flächennutzungsplan stellt eine Auswahl der städtischen Hauptverkehrsstraßen dar, die als Erschließung bedeutsamer Flächennutzungen, als Anbindung der Bezirks- und Ortsteilzentren sowie als Träger des weiträumigen, ortsteilverbindenden Kraftfahrzeugverkehrs – einschließlich Busverkehr eine herausgehobene funktionelle Bedeutung besitzen. Dazu zählen u. a. die durch das Stadtgebiet geführten Bundesstraßen, die Ringstraßen, die Zubringerstraßen zu den Autobahnanschlußstellen, die Verbindungsstraßen zwischen Hamburg und seinem Umland sowie die vorhandenen und geplanten innerörtlichen Umgehungs- und Entlastungsstraßen.

Diesen funktionalen Kriterien entsprechend werden die bisherigen Darstellungen der „sonstigen Hauptverkehrsstraßen“ weitestgehend beibehalten. Zurückgenommen werden die Darstellungen zwischenzeitlich aufgegebenen Planungen. Neu dargestellt sind eine Reihe von vorhandenen Hauptverkehrsstraßen, deren Funktion diese aufgegebenen Planungen hätten übernehmen sollen. Dadurch wird das Planbild des Flächennutzungsplans angepaßt, ohne daß sich etwas an der heute bestehenden Situation ändert.

Mit der Kennzeichnung einer vorhandenen Straße als „sonstige Hauptverkehrsstraße“ ist keine Aussage zum Ausbaustandard verbunden. Die Dimensionierung der städtischen Hauptverkehrsstraßen erfolgt anhand von verkehrlichen und städtebaulichen Kriterien auf einer der nachgeordneten Planungsebenen. Umgekehrt ist mit der Herausnahme einer bisher dargestellten, vorhandenen Hauptverstraße aus dem Flächennutzungsplan nicht von vornherein eine Entbehrlichkeit als Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes verbunden. Entlastungs- und evtl. Rückbaumöglichkeiten müssen auf der nachgeordneten Planungsebene untersucht und entschieden werden.

Dargestellte, aber noch nicht vorhandene Ergänzungen des Hauptverkehrsstraßennetzes stehen im Zusammenhang mit der Erschließung bislang noch nicht genutzter „Reserven“ der Flächennutzung. Sie sind als Vorsorge für künftige Handlungsmöglichkeiten notwendig.

Mit dem dargestellten Netz der Autobahnen, autobahnähnlichen Straßen und sonstigen Hauptverkehrsstraßen soll das Prinzip des abgestuften, hierarchisch gegliederten Straßennetzes verdeutlicht werden. Nicht dargestellt sind die übrigen Hauptverkehrsstraßen sowie weitere Straßen, die überwiegend örtliche Bedeutung haben.

Verkehrsentwicklungsplanung und Flächennutzungsplan sind aufeinander abgestimmt. Die Aussagen des im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung erstellten Handlungskonzepts sind bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplans berücksichtigt worden. Weiterhin sind die Inhalte der gesetzlich verankerten Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen in den Flächennutzungsplan übernommen worden, soweit sie Hamburg betreffen.

Verkehrsinfrastrukturvorhaben beeinflussen die angrenzenden Nutzungen so nachhaltig, daß sie auch dann in die Flächennutzungsplanung aufzunehmen sind, wenn ihre Realisierung erst nach dem Zeithorizont, bis zu dem der überarbeitete Flächennutzungsplan Gültigkeit haben soll, möglich wird. Diese Optionen dienen der Vorsorge für eine z. Z. noch nicht absehbare Entwicklung.

Der Flächennutzungsplan stellt als nachrichtliche Übernahme nach dem Luftverkehrsgesetz die Umgrenzung der **Flächen für den Luftverkehr** dar. Der Flughafen Hamburg wird mit dem Symbol „Flughafen“ gekennzeichnet.

Der Flugplatz Hamburg-Finkenwerder dient dem Werkverkehr des Flugzeugwerks Daimler-Benz Aerospace GmbH und wurde im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans mit dem Symbol „Landeplatz“ gekennzeichnet.

11. Anlage

Flächenbilanz zum Flächennutzungsplan in der Fassung der Neubekanntmachung vom Oktober 1997

Nutzungsart	Fläche	
	ha	%
Wohnbauflächen	21.012,9	28,1
Wohnbauflächen, deren parkartiger Charakter durch besondere Festsetzungen gesichert werden soll	181,2	0,2
Bauflächen mit Dorf- oder Wohngebietscharakter	745,6	1,0
Dorfgebiete	13,1	•
Gemischte Bauflächen	663,1	0,9
Gemischte Bauflächen für Dienstleistungszentren	692,2	0,9
Gewerbliche Bauflächen	3.980,7	5,3
Hafen	3.855,2	5,2
Flächen für den Gemeinbedarf	1.084,4	1,5
Flächen für den Gemeinbedarf, die nicht oder nur geringfügig bebaut werden sollen	95,2	0,1
Sonderbauflächen	22,5	•
Flächen für Versorgungsanlagen oder die Verwertung oder Beseitigung von Abwasser und festen Abfallstoffen	499,3	0,7
Flächen für Aufschüttungen	119,5	0,2
Grünflächen	7.795,3	0,2
Friedhof	927,6	1,2
Wald	4.459,3	6,0
Flächen für die Landwirtschaft	16.241,3	21,7
Naturbestimmte Flächen	2.291,5	3,1
Wasserflächen	5.370,1	7,2
Autobahnen oder autobahnähnliche Straßen	799,5	1,1
Hauptverkehrsstraßen	2.493,2	3,3
Flächen für Bahnanlagen	932,2	1,3
Flughafen	482,4	0,6
Summe	74.757,3	100,0

Flächenbilanz Neuwerk/Scharhörn

Neuwerk/Scharhörn

Hafen	2.978,8 ha
Flächen für die Landwirtschaft (Insel Neuwerk)	116,4 ha
Naturbestimmte Flächen	181,7 ha
Straße	234,6 ha
Wasser: Flächenabgrenzungen gegenüber der offenen See liegen nicht fest	
<hr/> Flächennutzung ohne Wasserfläche	<hr/> 3.511,5 ha

**Erläuterungen zum Beiblatt
Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen
und Vermerke**

Inhalt

1. Stellung des Beiblatts „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ zum Flächennutzungsplan

- 1.1 Ziel der Darstellungen
- 1.2 Gesetzliche Grundlagen

2. Themenbereiche

- 2.1 Schutzgebiete nach naturschutzrechtlichen Bestimmungen
 - 2.1.1 Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer
 - 2.1.2 Naturschutzgebiete
 - 2.1.3 Landschaftsschutzgebiete
 - 2.1.4 Naturdenkmale
- 2.2 Wasserschutzgebiete
- 2.3 Wasserwirtschaftliche Anlagen und Ausweisungen
- 2.4 Hafen
- 2.5 Denkmalgeschützte Gebäudegruppen und Gesamtanlagen
- 2.6 Für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
- 2.7 Gebiete mit Erhaltungsverordnungen (§ 172 BauGB)
 - 2.7.1 Städtebauliche Erhaltungsverordnungen
 - 2.7.2 Soziale Erhaltungsverordnungen
- 2.8 Luftverkehr
 - 2.8.1 Fluglärmschutzzonen
 - 2.8.2 Bauschutzbereiche
- 2.9 Freileitungen
- 2.10 Richtfunktrassen
- 2.11 Senderschutzzonen
- 2.12 Bundesfernstraßenbedarfsplan

1. Stellung des Beiblatts „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ zum Flächennutzungsplan

Die Bauleitplanung ist vom Gesetzgeber so konzipiert, daß die Gemeinde als Träger der Planungshoheit – jedenfalls im Grundsatz – alle Gesichtspunkte und Interessen räumlicher Planung integriert zu behandeln und zu regeln hat. Davon ausgenommen sind allerdings Planungen, die aufgrund z.B. ihres überörtlichen Charakters nicht innerhalb des Gemeindegebietes oder aus anderen Gründen nicht nach Maßgabe des Baugesetzbuchs (BauGB) entschieden werden. Die Summe der Aussagen zur räumlichen Planung im Gebiet einer Gemeinde kann sich demnach also aus den Aussagen der Bauleitplanung und aus zusätzlichen Festlegungen der verschiedenen Fach- und Sonderplanungen zusammensetzen. Um Widersprüchlichkeiten und Fehleinschätzungen auf Grund unzureichender Informationen über die Gesamtheit der Aussagen zur räumlichen Planung zu vermeiden, soll der Flächennutzungsplan auch über die Festlegungen der Fach- und Sonderplanungen Auskunft geben. Er enthält daher neben seinen originären Aussagen zusätzliche nachrichtliche Darstellungen, die nicht an der Rechtswirkung des Bauleitplans teilhaben, sondern diese vielmehr aus ihrer eigenen, gesonderten Rechtsgrundlage beziehen.

1.1 Ziel der Darstellungen

In einer Großstadt wie Hamburg bündelt sich naturgemäß eine Vielzahl von Aussagen der Fach- und Sonderplanungen sowie sonstiger Nutzungsbeschränkungen, die zusammen mit den eigentlichen Darstellungen in einem einzigen Plan zur wechselseitigen Beeinträchtigung der Lesbarkeit und damit zu einer unzureichenden Informationsklarheit führen würde. Die Aussagen, die zur Information der Bürger, Träger öffentlicher Belange und Fachbehörden mit erfaßt werden sollen, wurden deshalb in ein gesondertes Beiblatt des Flächennutzungsplans „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“ aufgenommen. Die einen bestimmten Bereich des Plangebietes

zusätzlich zu den Flächennutzungsplandarstellungen betreffenden Nutzungsbeschränkungen können insgesamt dem Beiblatt entnommen werden.

Straßen, Bahnen und die Hochwasserschutzlinien, die wegen ihrer herausragenden topographischen Bedeutung für das Verständnis der originären Flächennutzungsplandarstellungen unentbehrlich sind, erscheinen außerdem auch im Hauptblatt des Flächennutzungsplans.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

Nach § 5 Absatz 3 BauGB sollen Flächen mit besonderen baulichen Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen oder bei denen besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind, sowie für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet werden.

Nach § 5 Absatz 4 BauGB sollen Planungen und sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, sowie nach Landesrecht denkmalgeschützte Mehrheiten von baulichen Anlagen nachrichtlich übernommen werden. Sind derartige Festsetzungen in Aussicht genommen, sollen sie im Flächennutzungsplan vermerkt werden. Das Beiblatt unterscheidet daher Kennzeichnungen, die als Hinweis mit Warnfunktion betrachtet werden können, nachrichtliche Übernahmen, die auf Rechtsakte nach anderen gesetzlichen Vorschriften zurückgehen und Vermerke, die auf in Aussicht genommene Planungen nach anderen gesetzlichen Vorschriften aufmerksam machen.

Das Beiblatt basiert wie das Hauptblatt zum Flächennutzungsplan auf einer Karte im Maßstab 1 : 20.000 mit einer begrenzten Aussagefähigkeit hinsichtlich der Genauigkeit von Grenzziehungen und der Darstellungsmöglichkeiten von geringen Ausdehnungen. Daraus ergeben sich Grenzen auch für die Erfassung der Fach- und Sonderplanungen und sonstigen Nutzungsbeschränkungen.

2. Themenbereiche

2.1 Schutzgebiete nach naturschutzrechtlichen Bestimmungen

2.1.1 Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer

Gesetzliche Grundlage der Darstellung Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer ist das Gesetz über den Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer vom 9. April 1990.

Der Nationalpark umfaßt das Neuwerker Watt, bestehend aus dem Scharhörner Watt und dem Neuwerker Inselwatt mit ihren Sänden, Platen und Rinnen, das Sahlenburger Watt sowie die Inseln Neuwerk, Nigehörn und Scharhörn. Das Gebiet des Nationalparks unterteilt sich in zwei Schutzzonen, die Zone I und die Zone II.

Schutzzweck ist, das Wattenmeer einschließlich der Insel Neuwerk sowie der Düneninseln Scharhörn und Nigehörn in seiner Ganzheit und seiner natürlichen Dynamik um seiner selbst willen und als Lebensstätte der auf diesen einmaligen Lebensraum Watt angewiesenen Arten und der zwischen den Arten bestehenden Lebensgemeinschaften zu erhalten und vor Beeinträchtigungen zu schützen. Zudem ist die großflächige und ungestörte, zwischen den Mündungstrichtern von Elbe und Weser belegene Naturlandschaft für die Wissenschaft von besonderer Bedeutung.

Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Nationalparks oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, sind nach Maßgabe der näheren Bestimmungen des oben genannten Gesetzes verboten. Neben den Verboten sind Gebote für bestimmte Handlungen vorgesehen, die den Zielen des Naturschutzes dienen.

2.1.2 Naturschutzgebiete

Naturschutzgebiete sind Gebiete, in denen ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft u. a. zur Erhaltung von Lebensgemeinschaften oder Lebensstätten bestimmter wildwachsender Pflanzen oder wildlebender Tierarten aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen oder wegen ihrer Seltenheit, besonderen Eigenart oder hervorragenden Schönheit erforderlich ist.

Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen

können, sind nach der Naturschutzgebietsverordnung verboten. Neben den Verboten sind Gebote für bestimmte Handlungen vorgesehen, die den Zielen des Naturschutzes dienen. Die bestehenden Naturschutzgebiete sind im Beiblatt nachrichtlich übernommen, die geplanten sind vermerkt. Die Grenzen der in Planung befindlichen Naturschutzgebiete sind vorläufig und obliegen dem jeweiligen naturschutzrechtlichen Verfahren.

Gesetzliche Grundlage der Darstellung „Naturschutzgebiet“ ist § 16 i. V. m. § 15 HmbNatSchG.

2.1.3 Landschaftsschutzgebiete

Unter Landschaftsschutzgebieten versteht man Gebiete, in denen ein besonderer Schutz von Natur und Landschaft erforderlich ist.

In Landschaftsschutzgebieten gelten für bestimmte Handlungen, die den Charakter der Gebiete verändern oder den besonderen Schutzzwecken zuwiderlaufen, nach Maßgabe näherer Bestimmungen der Rechtsverordnungen Verbote bzw. Genehmigungsvorbehalte. Darüber hinaus sind bestimmte Handlungen geboten und bestimmte Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen zu dulden. Regelungen werden insbesondere im Hinblick auf den Schutz, die Pflege und die Entwicklung des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes und die Erhaltung und Verbesserung der Erholungsfunktion der Landschaft getroffen.

Bezüglich der mit den Aussagen der Darstellung verbundenen Folgen muß zwischen den Verordnungen „älteren“ und „neueren“ Datums unterschieden werden. So gilt z. B. für die Errichtung baulicher Anlagen im Bereich von Landschaftsschutzverordnungen älteren Datums in der Regel ein besonderer Genehmigungsvorbehalt, während in Bereichen von Landschaftsschutzverordnungen neueren Datums (Ohmoor, Öjendorf/ Billstedter Geest) das Errichten baulicher Anlagen grundsätzlich verboten ist.

In der Zukunft wird der Schwerpunkt von Neuausweisungen von Landschaftsschutzgebieten in den Bereichen Vier- und Marschlande, Wilhelmsburg und den Süderelbmarschen liegen. Geplante Landschaftsschutzgebiete sind im Beiblatt vermerkt. Ihre Grenzen sind vorläufig und obliegen dem jeweiligen landschaftsschutzrechtlichen Verfahren.

Gesetzliche Grundlage der Darstellung von Landschaftsschutzgebieten ist § 17 i. V. m. § 15 HmbNatSchG.

2.1.4 Naturdenkmale

Unter Naturdenkmalen versteht man Einzelschöpfungen der Natur wie z. B. seltene Bäume, Bracks, Tümpel oder Moore.

Nach Maßgabe näherer Bestimmungen der Rechtsverordnung sind die Beseitigung eines Naturdenkmals wie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung oder nachhaltigen Störung eines Naturdenkmals oder seiner geschützten Umgebung führen können, verboten. So ist z. B. die Errichtung baulicher Anlagen grundsätzlich untersagt. Weitere Regelungen entsprechen in der Regel denen in Naturschutzgebieten.

Gesetzliche Grundlage der Darstellung von Naturdenkmalen ist § 19 i. V. m. § 15 HmbNatSchG.

2.2 Wasserschutzgebiete

Bei den festgesetzten Wasserschutzgebieten sind die Grenzen der engen und der weiteren Schutzzonen dargestellt. Für die geplanten Wasserschutzgebiete ist die geplante Grenze der weiteren Schutzzone vermerkt, die engere Schutzzone nur, wenn für das Wasserschutzgebiet bereits das Festsetzungsverfahren eingeleitet wurde. Es wird darauf hingewiesen, daß es bei den geplanten Wasserschutzgebieten im Rahmen des Festsetzungsverfahrens noch zu Änderungen der Grenzen kommen kann.

In Wasserschutzgebieten werden bestimmte Flächennutzungen und Handlungen verboten, beschränkt oder nur unter Auflagen zugelassen. Die Verbote, Nutzungsbeschränkungen und Auflagen sind in der jeweiligen Schutzgebietsverordnung sowie in weiteren rechtlichen Regelungen, z. B. in der Verordnung über Anlagen zur Lagerung wassergefährdender Stoffe (Anlagenverordnung – VAwS), festgelegt. Sie gelten im Wasserschutzgebiet u. a. für

- die Errichtung und Erweiterung von Wohnhäusern, Krankenhäusern, Heilstätten und Gewerbetrieben, sofern das Schmutzwasser nicht vollständig und sicher aus dem Schutzgebiet hinausgebracht wird,
- die Ableitung des Niederschlagswassers von befestigten Flächen,
- die Verwendung, Lagerung und Herstellung wassergefährdender oder radioaktiver Stoffe,
- Rohrleitungsanlagen zum Befördern wassergefährdender Stoffe,
- Entsorgungseinrichtungen (Kläranlagen, Abfallbehandlungsanlagen),

- Friedhöfe sowie
- Abgrabungen und Erdaufschlüsse, die Deckschichten wesentlich vermindern.

Weitergehende Einschränkungen gelten in den engeren Schutzzonen der Wasserschutzgebiete, in denen u. a.

- die Errichtung und Erweiterung von baulichen Anlagen,
 - der Neubau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Wegen, Bahnanlagen und sonstigen öffentlichen Verkehrsflächen, Parkplätzen, Campingflächen und Sportanlagen,
 - die Errichtung und Erweiterung von Kleingärten und Gartenbaubetrieben,
 - die Veränderung der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung, sofern nachteilige Auswirkungen für das Grundwasser zu besorgen sind,
- verboten sind.

Für die geplanten Wasserschutzgebiete wird der Regelungsinhalt der Schutzgebietsverordnung erst im Rahmen des Festsetzungsverfahrens festgelegt. Die Schutzbestimmungen werden wie die Vorschriften für Wasserschutzgebiete aus anderen rechtlichen Regelungen erst mit Inkrafttreten der Schutzgebietsverordnung verbindlich.

Die Festsetzung von Wasserschutzgebieten erfolgt auf Grund von § 19 Abs. 1 und 2 Wasserhaushaltsgesetz i. V. m. § 27 Hamburgisches Wassergesetz.

2.3 Wasserwirtschaftliche Anlagen und Ausweisungen

Die Hauptdeichlinie ist, da sie wegen ihrer topografischen Bedeutung wesentlich zum Verständnis der Darstellungen des Flächennutzungsplans beiträgt, in das Hauptblatt aufgenommen worden. Die Darstellung erfolgt darüber hinaus auch im Beiblatt „Nachrichtliche Übernahmen, Kennzeichnungen und Vermerke“, und zwar im Zusammenhang mit weiteren wichtigen Hochwasserschutzanlagen der Hauptdeichlinie, nämlich den Schleusen und Sperrwerken (in Kehrriechtung), so daß ein Überblick über die Gesamtheit der Anlagen gegeben ist.

Die Hochwasserschutzanlagen der Hauptdeichlinie dienen dem Schutz der tiefliegenden Gebiete Hamburgs vor Hochwässern der Elbe. Die Rechtsstellung der Hochwasserschutzanlagen ist in der „Verordnung über öffentliche Hochwasserschutzanlagen (Deichordnung – DeichO)“ geregelt. Arbeiten an den Hochwasserschutzanlagen in der Sturmflutperiode vom 01.09. bis zum 15.04. sind grundsätzlich verboten. Arbeiten bedür-

fen einer deichrechtlichen Genehmigung der zuständigen Wasserbehörde. Zur Hochwasserschutzanlage gehören diese selbst sowie die Deichverteidigungsstraße und der Deichentwässerungsgraben. Auf der Wasserseite liegt in der Regel ein 10 m breiter Schutzstreifen, auf der Landseite ein 1 m breiter Schutzstreifen sowie ein 9 m breiter Sicherheitsbereich.

Die Schleusen und Sperrwerke im Verlauf der öffentlichen Hochwasserschutzanlagen sind für planerische Überlegungen von Bedeutung. Außerdem werden auch Hochwasserschutzanlagen hinter Sperrwerken und an tidereien Gewässern und Dämme, die den Hochwasserabfluß beeinflussen, die planfestgestellt, plangenehmigt oder in der 5. Durchführungsverordnung zum Hamburgischen Wassergesetz aufgeführt sind, dargestellt. Auch an diesen Anlagen darf nicht ohne deich- oder wasserrechtliche Genehmigung der zuständigen Wasserbehörde gearbeitet werden. Das gilt ebenfalls für den Schutzstreifen und den Sicherheitsbereich.

Die dargestellten Überschwemmungsgebiete sind die nach § 52 Absatz 1 Buchstabe b und § 53 des Hamburgischen Wassergesetzes (HWaG) durch Rechtsverordnungen des Senats ausgewiesenen Überschwemmungsgebiete. In den Überschwemmungsgebieten gilt entsprechend § 53 Absatz 1 HWaG, daß derjenige, der im Überschwemmungsgebiet die Erdoberfläche erhöhen oder vertiefen, Anlagen herstellen, verändern oder beseitigen oder Bäume oder Sträucher pflanzen will, einer Genehmigung der Wasserbehörde bedarf. Von der Genehmigungspflicht ausgenommen ist das Pflanzen von Bäumen und Sträuchern im Überschwemmungsgebiet der Alster.

Darüber hinaus ist in allen Überschwemmungsgebieten eine Genehmigung der Wasserbehörde erforderlich, falls im Überschwemmungsgebiet Stoffe gelagert oder Bodenbestandteile entnommen werden sollen. Die Festsetzung von Überschwemmungsgebieten dient der Sicherung des schadlosen Abflusses des Hochwassers und der Erhaltung des natürlichen Stauraumes. Durch die besonderen Genehmigungspflichten können außerdem die naturnahen Flußtäler in ihrem Bestand erhalten werden.

Zur Zeit liegen keine Planungen für die Ausweisung eines weiteren Überschwemmungsgebietes in Hamburg vor.

2.4 Hafen

Das Hafengebiet in seinen Grenzen nach dem Hafentwicklungsgesetz (HafenEG) ist aufgeteilt in das Hafennutzungsgebiet und das Hafenerweiterungsgebiet.

Die zulässigen Nutzungen im Hafennutzungsgebiet sind geregelt in § 6 HafenEG. Zulässig sind hier in erster Linie Nutzungen zu Hafenzwecken, die in § 1 HafenEG näher erläutert sind, aber auch Nutzungen im öffentlichen Interesse, mit denen keine Hafenzwecke verfolgt werden.

Die Nutzungsmöglichkeiten des Hafenerweiterungsgebietes regelt § 3 HafenEG. Das Hafenerweiterungsgebiet sichert die zukünftige Erweiterung des Hamburger Hafens und ist deshalb mit einem Veränderungsverbot belegt, das gewährleistet, daß andere Entwicklungen im Hafenerweiterungsgebiet eine künftige Nutzung zu Hafenzwecken nicht erschweren oder verhindern. Das Hafenerweiterungsgebiet ist entsprechend dem geplanten zeitlichen Ablauf der Hafenerweiterung in die Zonen I und II unterteilt, in denen verschiedene Sonderbestimmungen für die derzeitigen Nutzungen gelten.

2.5 Denkmalgeschützte Gebäudegruppen und Gesamtanlagen

Bei den gekennzeichneten Anlagen handelt es sich um Gesamtanlagen und Gebäudegruppen im Sinne des § 2 des Denkmalschutzgesetzes vom 3. Dezember 1973 mit der Änderung vom 12. März 1984 (Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1973 Seite 466, 1984 Seiten 61/63), die gemäß §§ 6 und 7 des Denkmalschutzgesetzes unter Schutz gestellt sind. Den dargestellten Anlagen kommt aufgrund ihrer Größe und Wertigkeit eine überregionale Bedeutung zu. Kleinere Gesamtanlagen und Gebäudegruppen von örtlicher Bedeutung sowie Einzelbaudenkmale sind nicht dargestellt.

Denkmäler dürfen ohne Genehmigung des Denkmalschutzamtes nicht ganz oder teilweise beseitigt, wiederhergestellt, erheblich ausgebessert, von ihrem Standort entfernt oder sonst verändert werden.

Rechtskräftig geschützte Bodendenkmäler, archäologische Vorbehaltsflächen sowie Gebiete mit hoher Fundplatzdichte sollen zukünftig in einem weiteren Deckblatt zum Flächennutzungsplan kartiert werden.

2.6 Für bauliche Nutzungen vorgesehene Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Nach § 5 Abs. 3 Ziffer 3 BauGB sind die für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen, deren Böden mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, zu kennzeichnen. Das Merkmal für die Kennzeichnungspflicht ist

gegeben, wenn die Belastungen nach Art, Beschaffenheit oder Menge gesundheits-, boden-, luft- oder wasser-gefährdend ist. Die im Flächennutzungsplan gekennzeichneten bodenverunreinigten Flächen mit der auf ihnen dargestellten Nutzung sind kompatibel mit dem im Landschaftsprogramm enthaltenen Milieu „Sonderstandorte“ und den ggf. zusätzlichen Kennzeichnungen für die jetzige oder geplante Nutzung. Nicht dargestellt sind Flächen, auf denen zwar ein gewisser Verdacht lastet, der aber bislang aufgrund noch ausstehender näherer Prüfungen nicht erhärtet wurde.

Die Altlastverdachtsflächen werden den mit der Bauleitplanung befaßten Dienststellen als Karte in der jeweils geltenden Fassung zur Verfügung gestellt. Die Karte ist „nur für den Dienstgebrauch“. Bei Vorliegen einer Verdachtsfläche ist im Falle einer Überarbeitung des Flächennutzungsplans oder der Aufstellung eines Bebauungsplans die Umweltbehörde einzuschalten. Dies dient der Ermittlung des Gefährdungspotentials für die in Erwägung gezogene Nutzung.

2.7 Gebiete mit Erhaltungsverordnungen (§ 172 BauGB)

2.7.1 Städtebauliche Erhaltungsverordnungen

Rechtsgrundlage für den Erlass städtebaulicher Erhaltungsverordnungen ist § 172 Absatz 1 Nummer 1 BauGB. Aufgrund dieser Vorschrift können in einem Bebauungsplan oder durch eine eigenständige Rechtsverordnung Gebiete bezeichnet werden, in denen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt der Abbruch, die Änderung, die Nutzungsänderung oder die Errichtung baulicher Anlagen einer besonderen Genehmigung bedürfen.

Mit dem Erlass der Verordnung wird das Erhaltungsgebiet zunächst nur flächenbezogen bezeichnet. In der Verordnung wird die Erhaltungswürdigkeit des Gebiets festgestellt und damit eine gesonderte Genehmigungsbedürftigkeit baulicher Veränderungen begründet. Ob die Voraussetzungen für die Erhaltungswürdigkeit im Hinblick auf ein konkretes Vorhaben gegeben sind, ist dagegen erst im Rahmen der Entscheidung über einen Antrag zu prüfen. Es handelt sich somit um ein zweistufiges Verfahren. Die Genehmigungsvoraussetzungen für die städtebauliche Erhaltungsverordnung ergeben sich aus § 172 Absatz 3 des Baugesetzbuches.

Nach § 24 Absatz 1 Nummer 4 des Baugesetzbuchs steht der Freien und Hansestadt Hamburg im Geltungs-

bereich der Erhaltungsverordnung ein Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken zu.

2.7.2 Soziale Erhaltungsverordnungen

Die soziale Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 1 Nummer 2 BauGB ist ein baurechtliches Instrument, das ausdrücklich die Sicherung eines Gebietes für die ansässige Wohnbevölkerung zum Inhalt hat. Erhaltungsziel ist die „Zusammensetzung der Wohnbevölkerung“.

Mit einer Erhaltungsverordnung kann eine Gemeinde Gebiete bezeichnen, in denen der Abbruch, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen. Die Änderung baulicher Anlagen beinhaltet alle Maßnahmen – vor allem auch Modernisierungen – die den Wert der Wohnungen steigern, von Grundrißänderungen über Küchenmodernisierungen und Balkonanbau bis zum Einbau neuer Fenster. Die Nutzungsänderung betrifft überwiegend die Umwandlung von Mietwohnungen in Büroräume. Der Abriß hat vor allem Gebäude und Gebäudeteile zum Gegenstand.

Alle genannten Maßnahmen an baulichen Anlagen in Gebieten mit sozialen Erhaltungsverordnungen müssen sich Eigentümer bzw. Vermieter von der Bauprüfabteilung des zuständigen Bezirksamtes genehmigen lassen. Es wird überprüft, ob die Verwirklichung nachteilige Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung befürchten läßt. Das Genehmigungsverfahren ersetzt jedoch nicht die übliche bauordnungsrechtliche Genehmigung. Wichtig ist hier die Unterscheidung zwischen Instandsetzung und Modernisierung. Reine Instandsetzungen, die lediglich Schäden durch Alterung oder Abnutzung der Wohnung beseitigen und sich damit nicht auf die Miete auswirken dürfen, müssen nicht beantragt und genehmigt werden.

2.8 Luftverkehr

2.8.1 Fluglärmschutzzonen

Die Fluglärmschutzzonen 1 und 2 beruhen auf dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz). Es sieht vor, daß zum Schutze der Allgemeinheit vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen Lärmschutzbereiche festgesetzt werden. Der Lärmschutzbereich umfaßt das Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes, in dem der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel 67 dB(A) übersteigt.

Dieser Bereich ist in zwei Schutzzonen gegliedert. In der Schutzzone 1, die das Gebiet umfaßt, das den äquivalenten Dauerschallpegel 75 dB(A) übersteigt, dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Anlagen in der Regel nicht errichtet werden, der Neubau von Wohnungen ist unzulässig. Die Schutzzone 2 umfaßt das übrige Gebiet des Lärmschutzbereichs. In diesem Gebiet dürfen Wohnungen und die in Schutzzone 1 unzulässigen Anlagen nur errichtet werden, wenn sie den in der Schallschutzverordnung genannten Anforderungen genügen. Für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) ist 1976 der Lärmschutzbereich bestimmt worden.

Durch Beschluß des Senats vom 2. April 1985 ist für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fuhlsbüttel) eine Schutzzone 3, ergänzend zum Lärmschutzbereich mit den Schutzzonen 1 und 2 nach dem Fluglärmschutzgesetz, eingeführt worden. Diese Schutzzone 3 wird begrenzt durch Flächen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 bis 67 dB(A). Außerdem hat der Senat mit Beschluß vom 2. April 1985 einen stark fluglärm-belasteten Bereich in der Umgebung des Flughafens festgelegt.

Die Konturen dieses Bereichs wurden mit Beschluß des Senats vom 1. Oktober 1996 durch neue Bereiche mit Siedlungsbeschränkungen ersetzt. Danach werden fluglärm-belastete Bereiche entsprechend der Linie des mittleren Spitzenschallpegels von 87 dB(A) eines Airbus A 310 (Bereich 1) und einer Linie des energie-äquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) in Verbindung mit mittleren Spitzenschallpegeln von 76 dB(A) für den westlichen und 78 dB(A) für den östlichen Teil der Start- und Landebahn 1 (Bereich 2) festgelegt. Für diese Bereiche hat der Senat einen „Orientierungsrahmen für planerische Anforderungen an Wohnbauflächen im Fluglärm-bereich“ beschlossen. Er regelt für die Bereiche u.a. die Zulässigkeit neuer Wohn-, Kern-, Industrie- und Gewerbegebietsausweisungen, die Sicherung von planungsrechtlich bestehenden Wohnbau-, Kern- und Mischgebieten sowie die Behandlung von Flächen mit noch nicht realisiertem Wohnbaurecht.

2.8.2 Bauschutzbereiche

Die Bauschutzbereiche beruhen auf Festsetzungen nach den §§ 12, 17 Luftverkehrsgesetz und dienen der Wahrung flugsicherheitlicher Belange. Bauwerke, die die untere Begrenzung der Bauschutzbereiche überschreiten, bedürfen der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Dies gilt entsprechend auch für bestimmte Höhen über-

schreitende Bauwerke außerhalb der Bauschutzbereiche sowie für Anpflanzungen von Bäumen und die Errichtung von Freileitungen, Masten und andere Anlagen innerhalb der Bauschutzbereiche. Aus luftsicherheitlichen Gründen können auch grundsätzlich zulässige Vorhaben untersagt werden.

2.9 Freileitungen

Bei der Errichtung, der Änderung oder dem Abbruch von baulichen Anlagen im Nahbereich von Hochspannungsfreileitungen ist sicherzustellen, daß die Benutzer der baulichen Anlagen sowie die beim Bau bzw. Abbruch Beschäftigten nicht durch die Freileitung gefährdet werden. Dabei ist von elektrischen Überschlügen und von Feldeinwirkungen als Gefährdungsmöglichkeit auszugehen.

Bei den elektrischen Überschlügen beträgt der Einflußbereich

- 30 m bei Leitungen mit einer Spannung von 110 KV;
- 40 m bei Leitungen mit einer Spannung von 380 KV.

Für die Beurteilung der möglichen langfristigen gesundheitlichen Auswirkungen der elektrischen und magnetischen Felder der Hochspannungsfreileitungen auf den Menschen besteht noch kein allgemein anerkannter Maßstab. Es wird jedoch davon ausgegangen, daß im Interesse der gesundheitlichen Vorsorge die Neuerrichtung von bestimmten baulichen Anlagen nur in einem bestimmten Mindestabstand zu den Hochspannungsfreileitungen zugelassen werden sollte. Demzufolge werden seit mehreren Jahren in neuen Bebauungsplänen im Nahbereich von Hochspannungsfreileitungen (bis zu 50 m Seitenabstand von den äußeren Leiterseilen, was je nach Leitungstyp einem Abstand von 65 – 70 m zur Mittelachse entspricht) keine derartigen Nutzungen mehr ausgewiesen.

Die von Hochspannungsfreileitungen ausgehenden gesundheitlichen Risiken werden durch die Gesundheits- und Umweltämter der Bezirksämter beurteilt. Diese beraten Bauherren ggf. in dieser Hinsicht.

2.10. Richtfunktrassen

Richtfunktrassen dienen einer gut funktionierenden Telekommunikation mittels nichtleitergebundenen Übertragungswegen. Nach dem Entschluß der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 15.06.1972 sollen Richtfunkverbindungen in der Regional- und Landesplanung berücksichtigt werden. Dementsprechend

werden die nichtleitergebundenen Übertragungswege analog den leitergebundenen Übertragungswegen durch Raumordnungsverfahren festgelegt.

Die eingetragenen Höhenzahlen (m über NN) geben die zulässige Bauhöhe unterhalb der Richtfunktrasse an.

2.11 Senderschutzzonen

In Wahrnehmung der Aufgaben aus dem Staatsvertrag vom 17./18. Dezember 1991 verbreitet der NDR eines seiner Hörfunkprogramme über den Mittelwellensender Hamburg auf 972 kHz mit 300 kW Leistung.

Für die Zulassung explosionsgefährdeter Betriebe und für die zulässigen Bauhöhen in der Umgebung des Senders sind folgende Schutzzonen erarbeitet worden (Haase-Gutachten):

Bereich der Erdbänder: 200 m

Mit radialen Erdbändern wird die Bodenleitfähigkeit zur Verbesserung der Abstrahlung erhöht. Um Beschädigungen zu vermeiden, kann der Boden nicht mit dem Pflug bearbeitet werden.

Bebauungsfreie Zone: 700 m

Um die Ablösung der Wellen von der Sendeantenne in den Raum und entlang der Erdoberfläche nicht zu beeinträchtigen, muß eine Zone mit 700 m Radius bebauungsfrei bleiben.

Bauverbot für explosionsgefährdete Betriebe aller Art: 1.000 m

Elektrisch leitfähige Gebilde aller Art wirken wie Empfangsantennen und geben elektrische Energie ab, die zur Zündung explosionsgefährlicher Stoffe führen kann.

Baubeschränkung für explosionsgefährdete Betriebe: 2.000 m, 4.000 m

In Abhängigkeit von den Gefährdungsklassen und den Bauhöhen ergeben sich unterschiedliche Mindestentfernungen von den Sendeantennen. Im Umkreis von 4.000 m sind auch geeignete Maßnahmen gegen Berührungsspannungen (Erschrecken, Verbrennungen) bei

- Abspannseilen
 - Baukränen
 - Bauarbeiten an Blitzableitern, Regenfallrohren
 - hohen metallischen Leitern
- zu treffen.

Außerdem wird um Beachtung der Schutzkreise um die Mittelwellen-Sendemasten nach den Grenzwerten von elektrischen und magnetischen Feldstärken zum Schutz von Personen (DIN VDE 848, Teil 2, Oktober 1991) gebeten.

2.12 Bundesfernstraßenbedarfsplan

Es handelt sich um in Aussicht genommene Planungen nach dem Bundesfernstraßengesetz, die im Flächennutzungsplan vermerkt werden sollen. Grundlage der Darstellung ist das Fernstraßenausbaugesetz vom 15. November 1993 (Bundesgesetzblatt I Seite 1879), Anlage Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, das neben Ausbaumaßnahmen als neue Maßnahmen vor allem die Hafenuerspanne mit der Bewertung „vordringlicher Bedarf“ enthält. Zur Zeit wird ein Linienfindungsverfahren zur Ermittlung der Lage der neuen Fernstraßenverbindung entsprechend den Regelungen des Bundesfernstraßengesetzes durchgeführt, nach dessen Abschluß die ausgewählte Trasse in den Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen werden soll.