

Die Metropolregion Hamburg vor großen Herausforderungen: Aber nur ein „zahnloser Tiger“?

Jörg Knieling

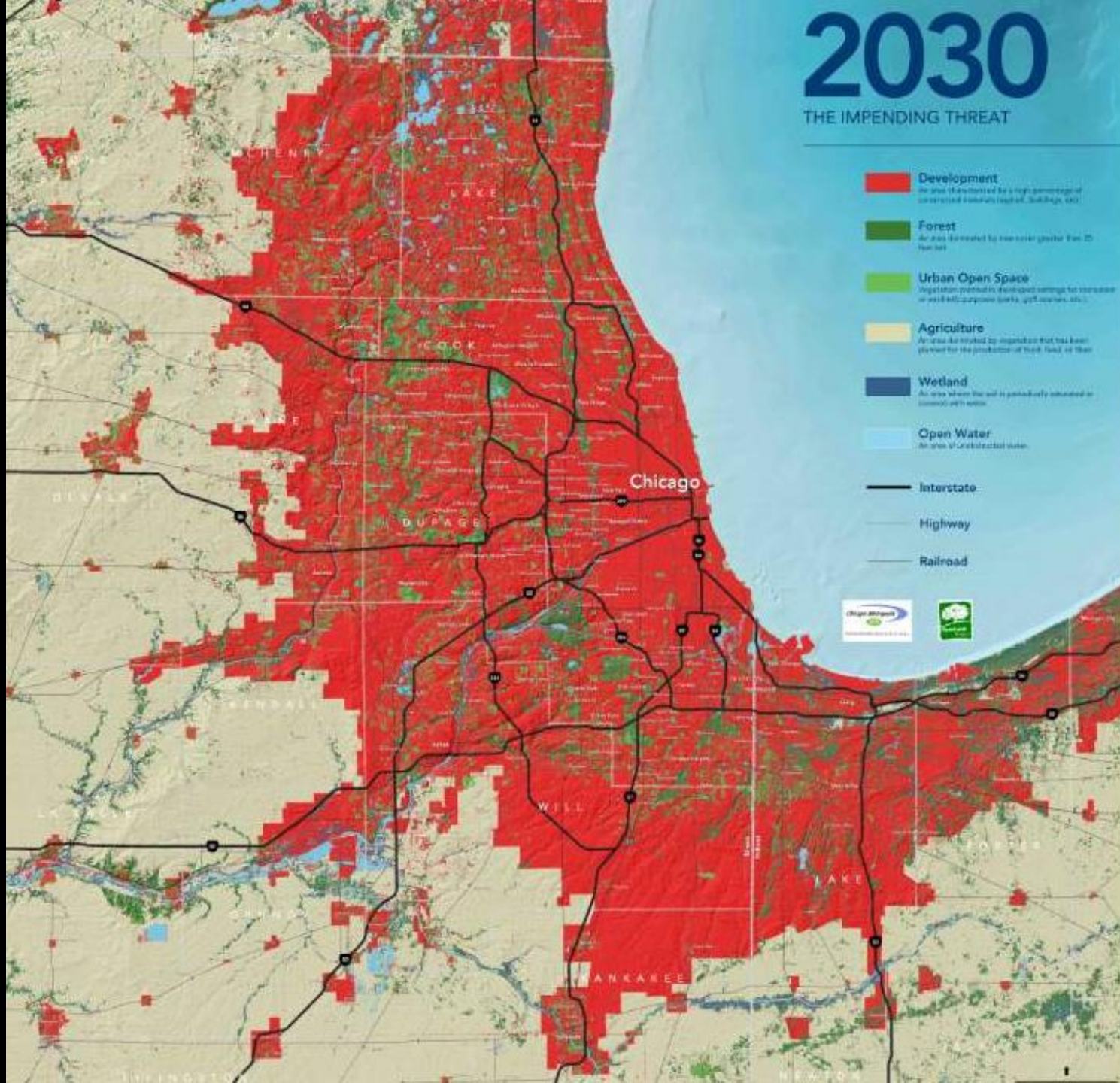
HafenCity University Hamburg





2030

THE IMPENDING THREAT



- Development**
An area characterized by a high percentage of constructed materials (asphalt, buildings, etc.)
- Forest**
An area dominated by tree cover greater than 20 feet tall
- Urban Open Space**
Vegetation provided in developed settings for recreation or aesthetic purposes (parks, golf courses, etc.)
- Agriculture**
An area dominated by vegetation that has been plowed for the production of food (corn, soybean, etc.)
- Wetland**
An area where the soil is periodically saturated or covered with water
- Open Water**
An area of unobstructed water
- Interstate**
- Highway**
- Railroad**



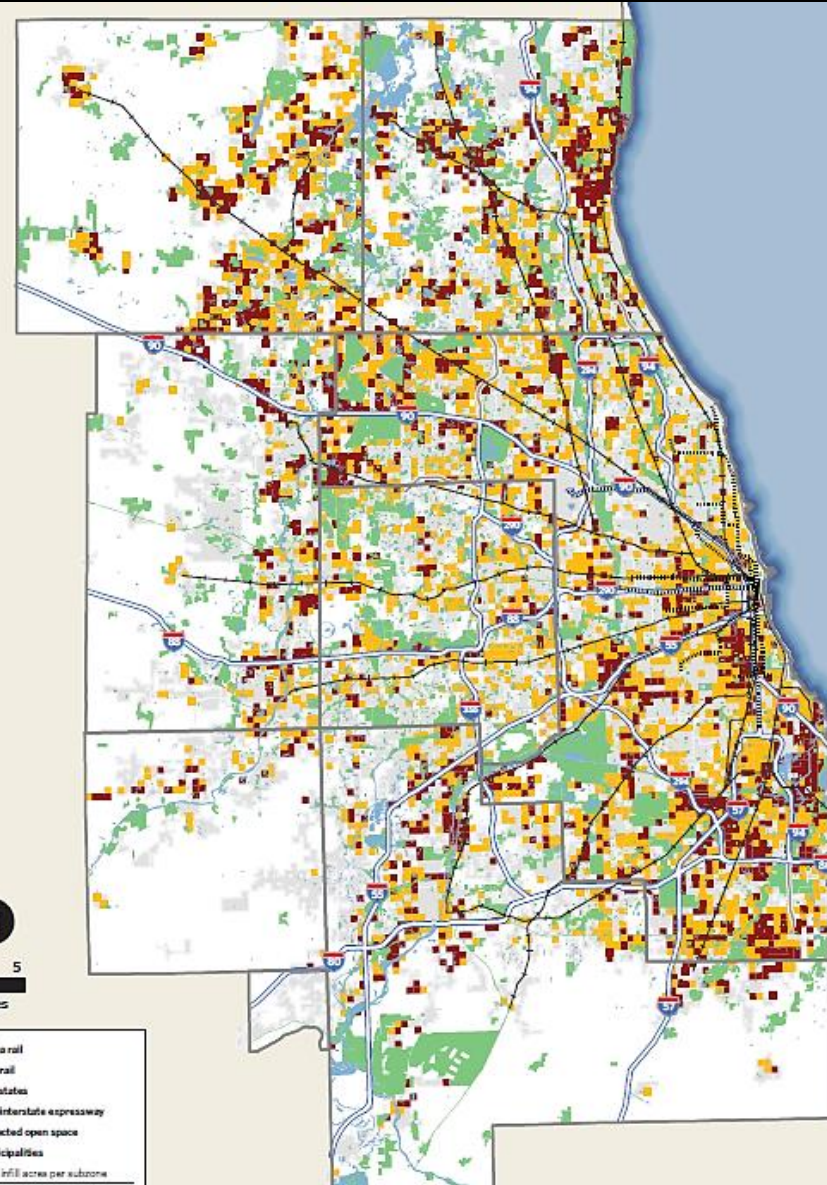
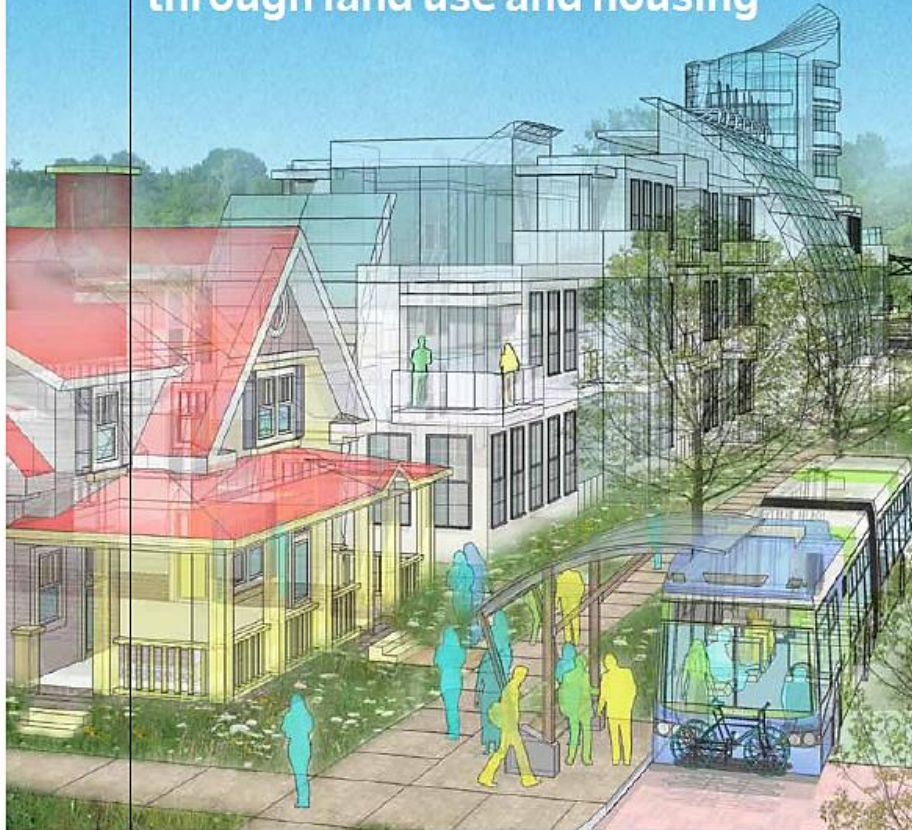
GO TO

20

40

RECOMMENDATION

Achieve greater livability through land use and housing



RECOMMENDATION

Increase commitment
to public transit



Metropolregion Hamburg

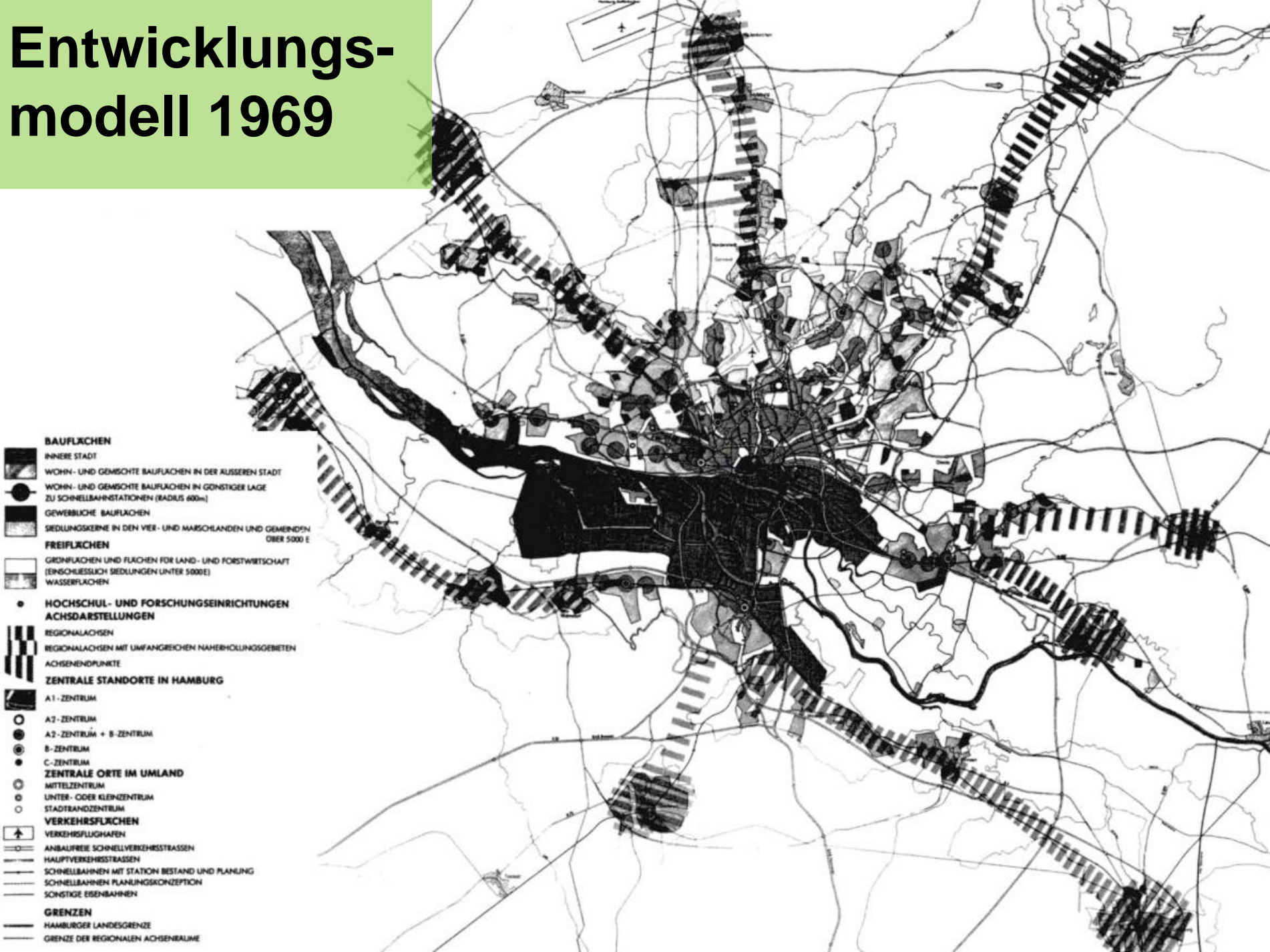


Legende

-  Schleswig-Holstein
-  Mecklenburg-Vorpommern
-  Niedersachsen
-  Hamburg
-  Metropolregion Hamburg



Entwicklungsmodell 1969



- BAUFLÄCHEN**
- INNERE STADT
- WOHN- UND GEMISCHTE BAUFLÄCHEN IN DER ÄUSSEREN STADT
- WOHN- UND GEMISCHTE BAUFLÄCHEN IN GÜNSTIGER LAGE ZU SCHNELLBAHNSTATIONEN (RADIUS 600m)
- GEWERBLICHE BAUFLÄCHEN
- SEDLUNGSKERNE IN DEN VIER- UND MARSCHLANDEN UND GEMEINDEN OBER 5000 E
- FREIFLÄCHEN**
- GRÜNFLÄCHEN UND FLÄCHEN FÜR LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT (EINSCHLIESSLICH SIEDLUNGEN UNTER 5000E)
- WASSERFLÄCHEN
- HOCHSCHUL- UND FORSCHUNGSEINRICHTUNGEN
- ACHSDARSTELLUNGEN
- REGIONALACHSEN
- REGIONALACHSEN MIT UMFANGREICHEN NAHERHOLUNGSGEBIETEN
- ACHSENENDPUNKTE
- ZENTRALE STANDORTE IN HAMBURG**
- A1-ZENTRUM
- A2-ZENTRUM
- A2-ZENTRUM + B-ZENTRUM
- B-ZENTRUM
- C-ZENTRUM
- ZENTRALE ORTE IM UMLAND**
- MITTELZENTRUM
- UNTER- ODER KLEINZENTRUM
- STADTRANDZENTRUM
- VERKEHRSLÄCHEN
- VERKEHRSFLUGHAFEN
- ANBAUFREIE SCHNELLVERKEHRSTRASSEN
- HAUPTVERKEHRSTRASSEN
- SCHNELLBAHNEN MIT STATION BESTAND UND PLANUNG
- SCHNELLBAHNEN PLANUNGSKONZEPTION
- SONSTIGE EISENBAHNEN
- GRENZEN**
- HAMBURGER LANDESGRENZE
- GRENZE DER REGIONALEN ACHSENRAUME

Regionales Entwicklungs- konzept REK 2000

Metropolregion Hamburg
Regionales Entwicklungskonzept
REK 2000

Karte 1: Schema der Siedlungsstruktur

Darstellungen

- Ordnungsräum Hamburg
- weiches Ordnungsräum
- Verdichtungsraum
- Oberzentrum
- Ballungsräum in Hamburg
- Ballungsräumzentrum in Hamburg
- Achsenknotenpunkt
- Schwerpunkt auf die Regionalstruktur? Entwicklungs- und Erhaltungsräum?
- Interkommunale Kooperation (Prinzipalrat)
- Gestaltung der Siedlungsachse
- Regionalstruktur? Verbindung zu anderen Entwicklungs- und Erhaltungsräumen?
- * nur Niedersachsen ** nur Schleswig-Holstein

Nachrichtliche Darstellungen

- Metropolregion Hamburg
- Grenze des Ordnungsräum Hamburg
- Landesgrenze
- Regierungsbezirksgrenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

Herausgeber:
Deutscher Landestag Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein

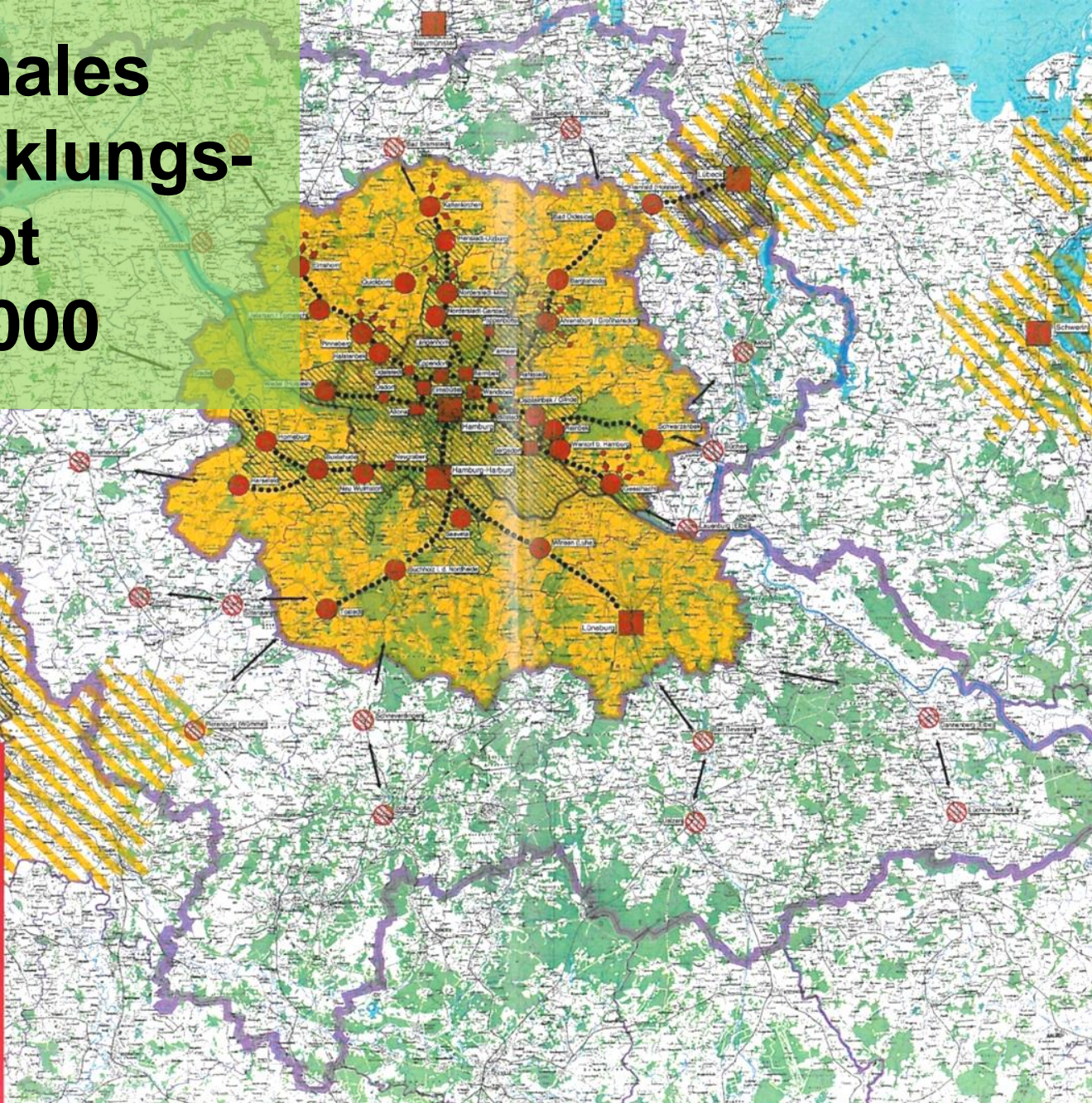
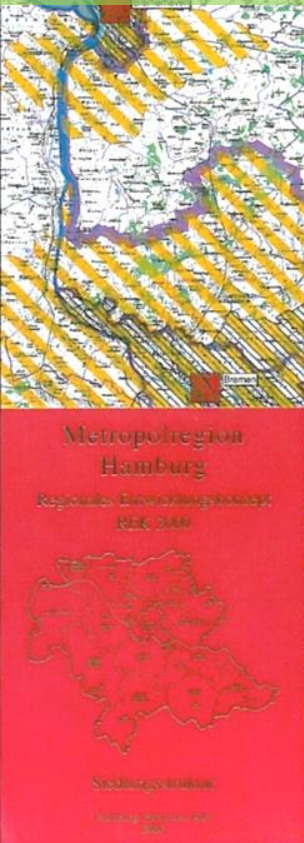
Verantwortlich:
Prof. Dr. Gert-Johannes Grottel, Prof. Dr. Gert-Johannes Grottel, Prof. Dr. Gert-Johannes Grottel
Prof. Dr. Gert-Johannes Grottel, Prof. Dr. Gert-Johannes Grottel, Prof. Dr. Gert-Johannes Grottel

Hamburg, Hannover, Kiel 2000

Maßstab im Original: 1 : 200 000



Das Regionalentwicklungskonzept REK 2000 ist ein Instrument zur regionalen Entwicklung und zur Raumordnung. Es dient der Identifizierung von Entwicklungs- und Erhaltungsräumen und der Festlegung von Siedlungsachsen. Das REK 2000 ist ein Instrument zur regionalen Entwicklung und zur Raumordnung. Es dient der Identifizierung von Entwicklungs- und Erhaltungsräumen und der Festlegung von Siedlungsachsen.

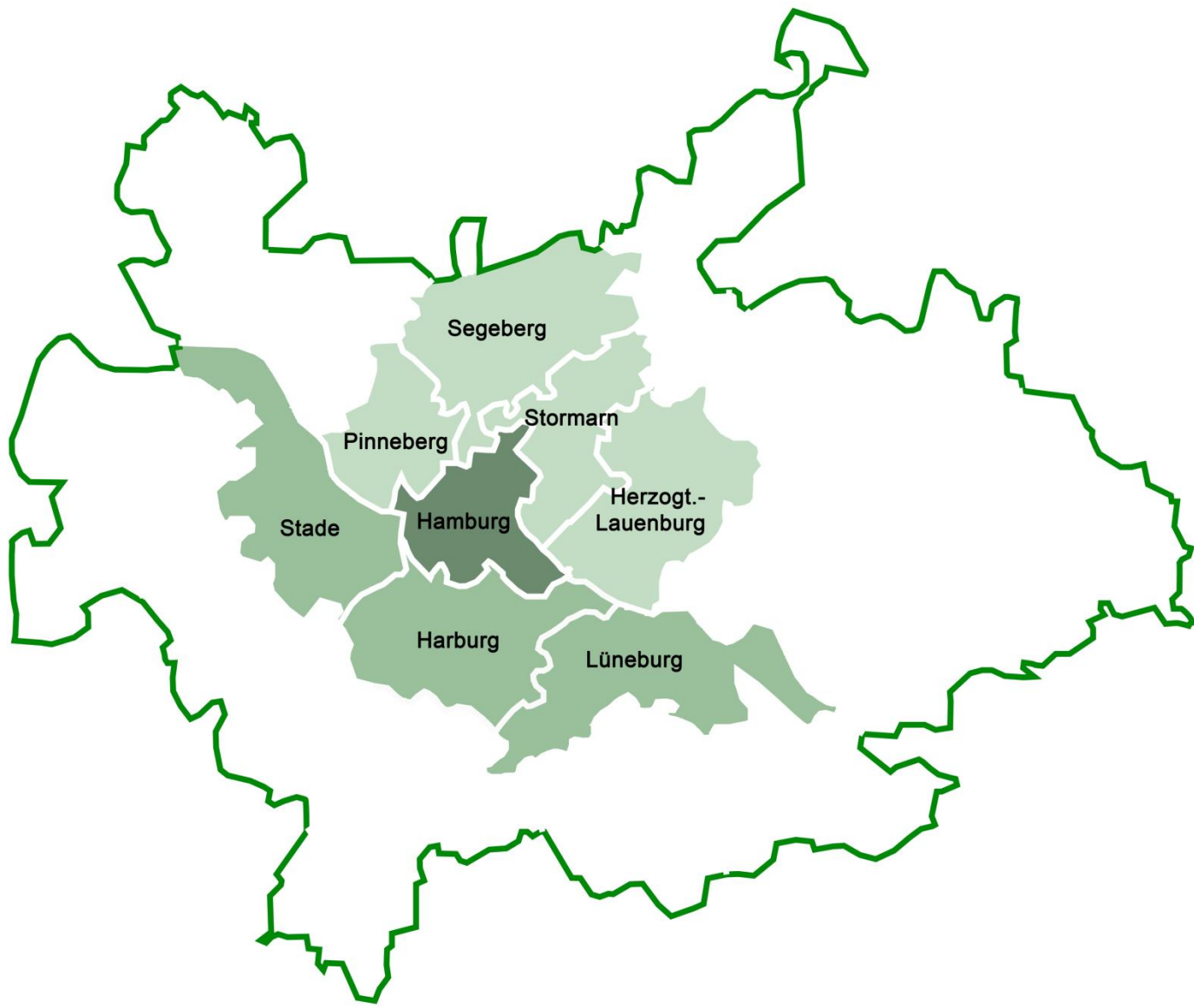


Stadtumlandforum Nord-West



Legende

-  Schleswig-Holstein
-  Hamburg
-  Stadtumlandforum Nord-West

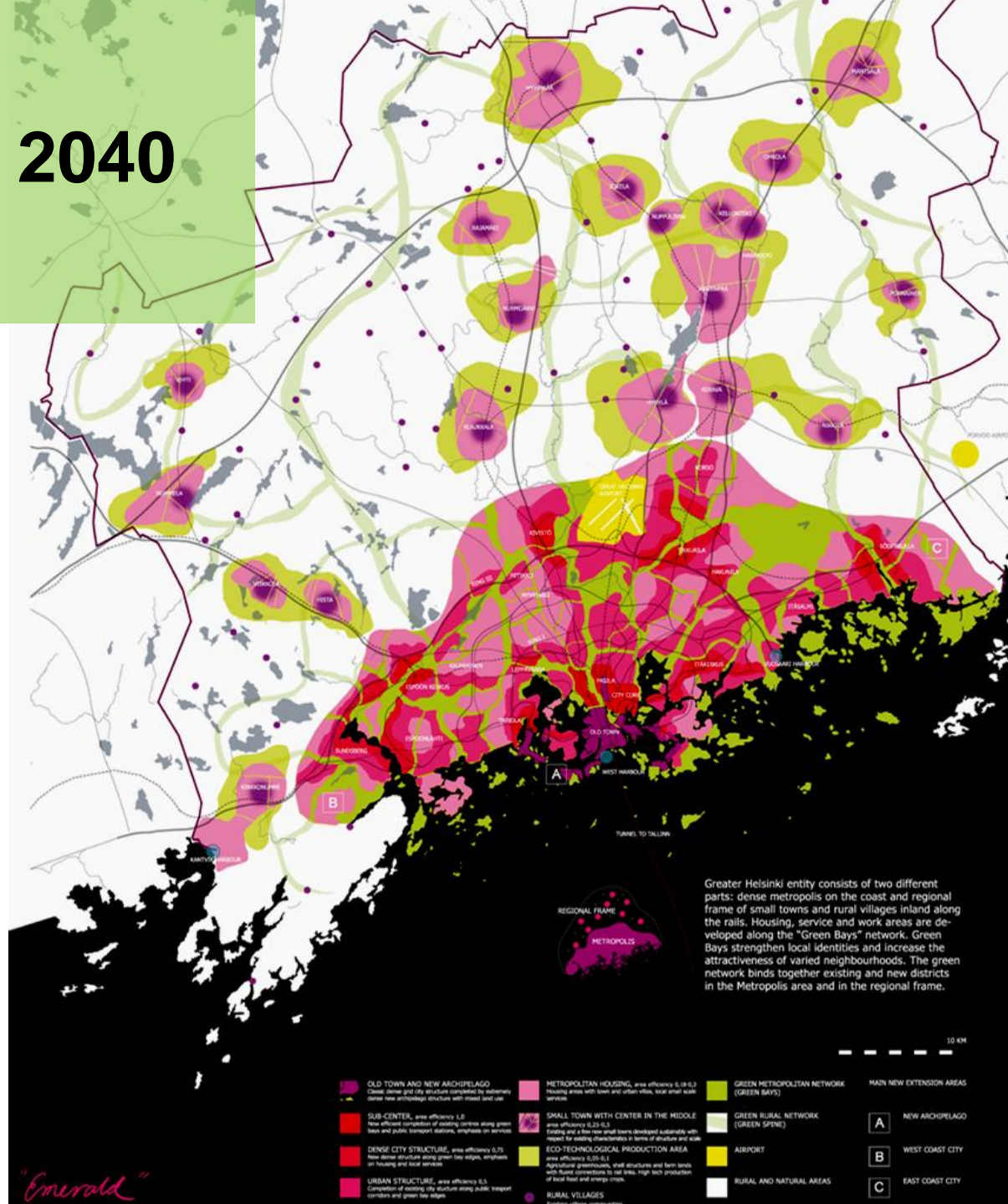


Legende

-  Schleswig-Holstein
-  Mecklenburg-Vorpommern
-  Niedersachsen
-  Hamburg
-  Metropolregion Hamburg



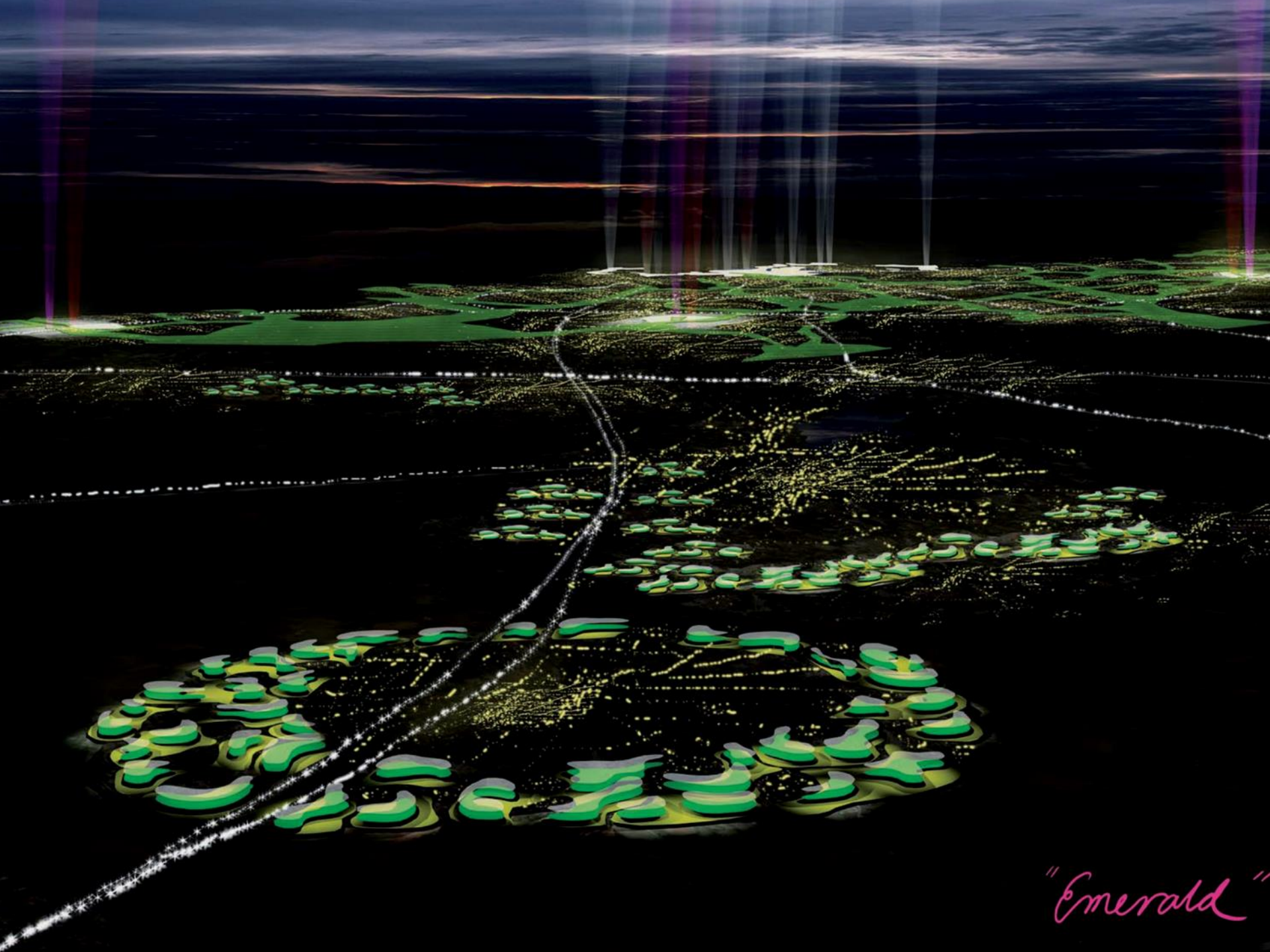
Helsinki 2040



Greater Helsinki entity consists of two different parts: dense metropolis on the coast and inland frame of small towns and rural villages inland along the rails. Housing, service and work areas are developed along the "Green Bays" network. Green Bays strengthen local identities and increase the attractiveness of varied neighbourhoods. The green network binds together existing and new districts in the Metropolis area and in the regional frame.

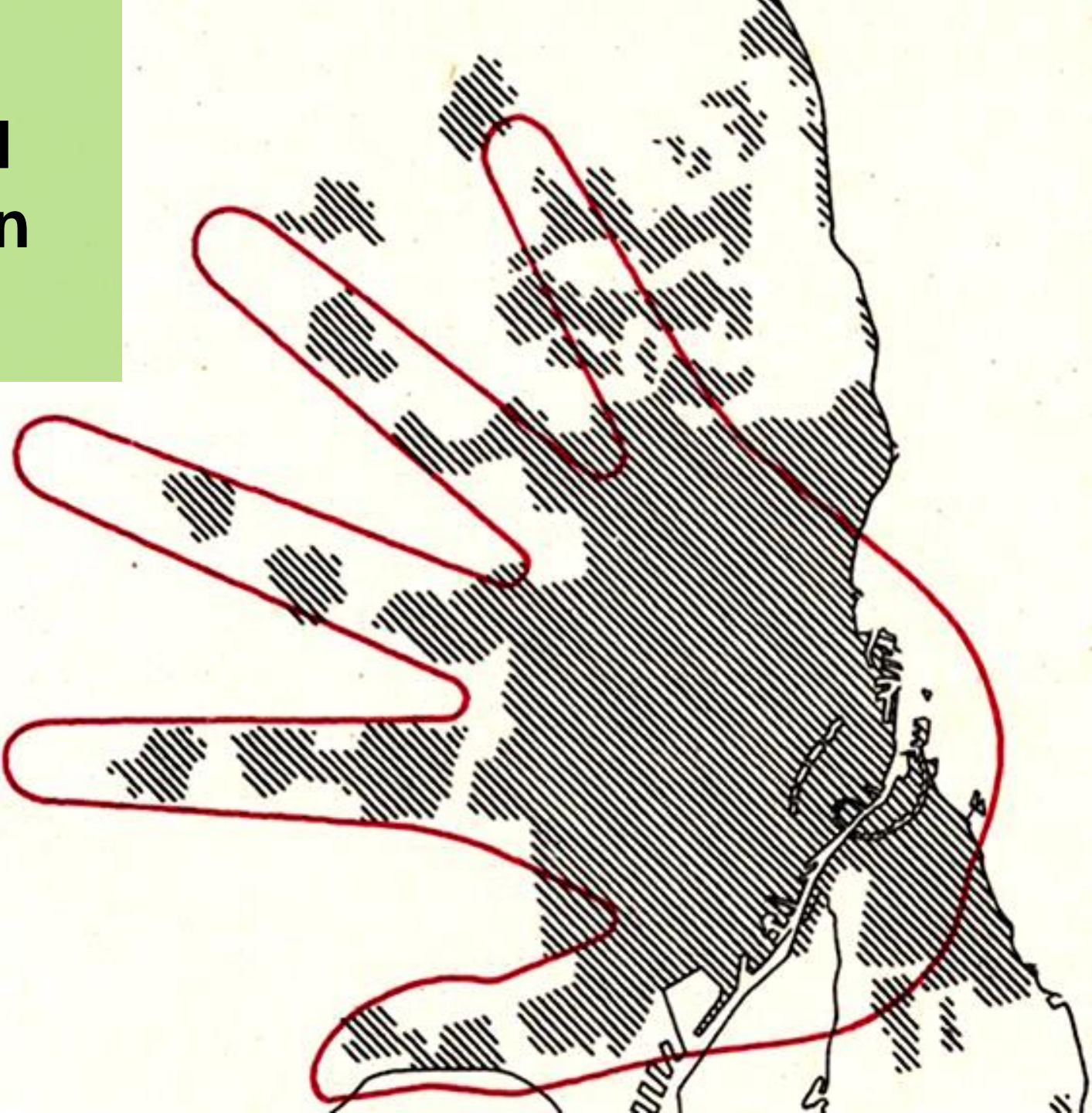
- OLD TOWN AND NEW ARCHIPELAGO**
Classic dense grid city structure complemented by moderately dense new archipelago structures with mixed land use
- SUB-CENTER, area efficiency 1.0**
New efficient concentration of activity centers along green bay and public transport stations, emphasis on services
- DENSE CITY STRUCTURE, area efficiency 0.75**
New dense structure along green bay edges, emphasis on housing and local services
- URBAN STRUCTURE, area efficiency 0.5**
Concentration of activities in structure along public transport corridors and green bay edges
- METROPOLITAN HOUSING, area efficiency 0.18-0.3**
Housing areas with town and urban vibes, local small scale services
- SMALL TOWN WITH CENTER IN THE MIDDLE, area efficiency 0.25-0.5**
Productive greenhouses, small structures and farms under with forest connections to rail links, high local production of local food and energy crops
- ECO-TECHNOLOGICAL PRODUCTION AREA, area efficiency 0.05-0.1**
Productive greenhouses, small structures and farms under with forest connections to rail links, high local production of local food and energy crops
- RURAL VILLAGES**
- GREEN METROPOLITAN NETWORK (GREEN BAYS)**
- GREEN RURAL NETWORK (GREEN SPINE)**
- AIRPORT**
- RURAL AND NATURAL AREAS**
- MAIN NEW EXTENSION AREAS**
- A NEW ARCHIPELAGO**
- B WEST COAST CITY**
- C EAST COAST CITY**

"Emerald"



"Emerald"

**FingerPLAN
Kopenhagen**





SCHEMA-DER-
NATÜRLICHEN-ENTWICKLUNG-
DES-ORGANISMUS-
HAMBURG

Ch...