



Im Auftrag
Stadt Quickborn

Ein Projekt in Kooperation mit
GGR

Masterplan Siedlungsentwicklung Quickborn Bürgerdialog

22.04.2026
18:00 – 20:00 Uhr
Comenius-Schule Quickborn

Tagesordnung

- Begrüßung und Einführung in das Projekt
- Rückblick auf das Verfahren und die Ergebnisse
- Dialog an Infoständen
 - Wohnraumbedarfe und Tragfähigkeit der Infrastruktur
 - Räumliches Leitbild und städtebauliche Grundsätze
 - Qualitäten von Grün- und Freiflächen
 - Baukultur / Leitlinien für eine städtebauliche Entwicklung nach dem Bau-Turbo

1 Begrüßung und Einführung

Bürgermeister Thomas Beckmann begrüßt die rund 130 Teilnehmenden und freut sich über das große Interesse. Der Städtebauliche Masterplan Siedlungsentwicklung sei ein Herzensprojekt von ihm, da er dazu beitrage die Stadtentwicklung Quickborns strategisch anzugehen und an der Infrastruktur zu orientieren. Besonders wichtig seien dabei Bahnhaltstellen und Einkaufsmöglichkeiten. Auch antworte der Masterplan auf verschiedene Herausforderungen, wie den demografischen Wandel und die Möglichkeiten, die der neue Gesetzesbeschluss zum Bau-Turbo bietet. Es handle sich bei dem Masterplan Siedlungsentwicklung um ein informelles Konzept, das einen Rahmen für die künftige Entwicklung Quickborns setzen soll.

Der Masterplan wurde in den letzten Monaten intensiv in Verwaltung und Politik diskutiert, wobei die Diskussionen noch nicht abgeschlossen sind, wie beispielsweise die Aufstellung einer Begrünungssatzung. Weitere Anregungen seien daher willkommen.

2 Rückblick und erste Ergebnisse

Rückblick auf das Verfahren (Folie 4)

Claudia Dappen vom Planungsbüro BPW Stadtplanung stellt kurz den Ablauf der Erarbeitung des Masterplans vor. Nach einer Analyse der Innenentwicklungspotenziale und der baulichen Potenziale der Stadt wurde zunächst ermittelt welche Wohnungen Quickborn benötigt und anschließend durch das Fachbüro GGR geprüft, wieviel Wohnungsbau auch in Zukunft für die Stadt verträglich ist. Darüber hinaus wurden die Flächenpotenziale hinsichtlich ihrer Eignung für eine Siedlungsentwicklung einer Prüfung unterzogen. Im Ergebnis entstanden ein räumliches Leitbild, das Entwicklungsziele für die Gesamtstadt festlegt, allgemeine Grundsätze der städtebaulichen Entwicklung als Qualitätskriterien für die Siedlungsentwicklung sowie Leitlinien für die Ausgestaltung konkreter Projekte. Die Ergebnisse sollen zukünftig einen Abwägungsbelang darstellen, der bei weiteren Planungen berücksichtigt werden soll.

Herausforderungen der Siedlungsentwicklung (Folien 6 – 10)

Frau Dappen skizziert kurz die zentralen Herausforderungen der Siedlungsentwicklung: Laut Landesentwicklungsplan Schleswig-Holstein steht die Stadt Quickborn vor der Aufgabe Flächen für neue Wohnungen und Gewerbe bereitzustellen, um dem anhaltend hohen Druck auf dem Wohnungs- und Gewerbeflächenmarkt in der Region Hamburg zu begegnen.

Gleichzeitig muss sie vorrangig Innenentwicklung betreiben, um die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich zu schonen und Kosten zu sparen. Dabei sind unter anderem der demografische Wandel und die daraus resultierenden veränderten Wohnraumbedarfe zu berücksichtigen (u.a. höherer Bedarf an barrierefreien und kleineren Wohnungen).

Darüber hinaus müssen bei allen Maßnahmen der Siedlungsentwicklung Maßnahmen des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel berücksichtigt werden. Auch in Quickborn zeigt sich beim Gebäudebestand aufgrund des Baualters der Gebäude und der überwiegenden Beheizung durch Gas oder Öl Handlungsbedarf. Gleiches gilt für das Thema Klimaanpassung, da viele Flächen versiegelt sind und stellenweise schattenspendende Bäume fehlen.

Wohnungsbedarfe in Quickborn (Folien 12 - 14)

Aus der Gegenüberstellung von Wohnungsbestand und Einwohnerstruktur lässt sich ableiten, dass Quickborn im Bereich des Neubaus vor allem kleinere, bezahlbare Wohnungen und nur einen geringen Anteil an familiengerechtem Wohnen braucht. Dem entsprechend wird bei der Berechnung der Tragfähigkeit von einem Anteil von 3:1 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und in Einfamilienhäusern ausgegangen. Auch der Bedarf an gefördertem Wohnraum ist anhaltend hoch.

Ableitung eines verträglichen Entwicklungskorridors (Folien 15 - 26)

Herr Gutsche und Herr Albrecht vom Planungsbüro GGR stellen stadtweite Abschätzungen zu Auswirkungen unterschiedlicher Bauintensitäten (100 bis 200 WE / Jahr; Mittelwert der vergangenen Jahre: 150 WE / Jahr) auf die städtische Infrastruktur (Kita, Schule, Ärzte, Einzelhandel) vor. Erkennbar wird dabei, dass eine eher geringe Bautätigkeit u.a. zu einem Verlust an örtlich gebundener Kaufkraft führt, wohingegen eine intensivere Bautätigkeit perspektivisch überschaubare Ausbaubedarfe im Kita- und Schulbereich mit sich bringen könnte. Die Fortsetzung der bisherigen Entwicklung von durchschnittlich rund 150 Wohneinheiten pro Jahr erscheint daher auch für die Zukunft sinnvoll.

Innenentwicklungspotenziale (Folien 27 - 28)

Frau Dappen zeigt kurz, dass die Mehrzahl der Innenentwicklungspotenziale auf rückwärtigen Grundstücken oder untergenutzten Grundstücken liegt. Unter Berücksichtigung von ortsüblichen Dichten können auch in Zukunft viele Wohnungen innerhalb des bebauten Bereichs entwickelt werden.

Räumliches Leitbild und Grundsätze der städtebaulichen Entwicklung (Folien 30 - 34)

Unter anderem auf der Grundlage von Flächenpotenzialen aus dem Flächennutzungsplan sowie potenziellen Gewerbeflächen, die hinsichtlich ihrer Eignung für die Siedlungsentwicklung geprüft wurden, wurde ein räumliches Leitbild entwickelt. Dieses zeigt kleine Abrundungsflächen, längerfristige Potenziale der Siedlungsentwicklung, Verdichtungsbereiche sowie wichtige Grünflächen für Quickborn-Ort und -Heide. Renzel soll seinen dörflichen Charakter erhalten.

Das räumliche Leitbild wird durch „Grundsätze der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung“ konkretisiert. Diese beschreiben Ziele und Qualitäten der künftigen Entwicklung von Wohnen, Gewerbeflächen, der Innenstadt sowie für die Innenentwicklung und neue Siedlungsflächen. Dabei soll die Siedlungsentwicklung künftig insbesondere die Herausforderungen und Folgen des Klimawandels berücksichtigen. Im Bedarfsfall einer Neuausweisung von Bauflächen im Außenbereich sollen Gewerbeflächen vorrangig gegenüber Wohnbauflächen entwickelt werden, da die Stadt Quickborn gegenüber anderen Städten entlang der A7 einen Nachholbedarf hat.

Qualitäten von Grün- und Freiflächen (Folien 36 – 42)

Sowohl für die Anpassung an den Klimawandel als auch für das Ortsbild spielen Vorgärten eine wichtige Rolle. Auch schreibt die Landesbauordnung eine Begrünung von Vorgärten vor. Im Rahmen des Masterplanprozesses wurden daher Empfehlungen für die Gestaltung von Vorgärten, Einfriedungen und Zufahrten erarbeitet, die ggf. teilweise in eine Begrünungssatzung überführt werden sollen und welche dann bei Neubauvorhaben berücksichtigt werden müssten. Die Diskussionen dazu sind noch nicht abgeschlossen.

Bau-Turbo und Leitlinien für Bau-Turbo-Vorhaben (Folien 44 – 59)

Abschließend erläutert Frau Dappen die als „Bau-Turbo“ bezeichneten Neuerungen des Baugesetzbuches (BauGB). Um innerhalb von Städten und Gemeinden angewendet werden zu können, ist es wichtig ein Konzept – wie z.B. einen Masterplan – zu entwickeln, welches die Vorstellungen der städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde konkretisiert. Dem entsprechend wurden allgemeine und konkrete städtebauliche Leitlinien entwickelt. Erstere formulieren allgemeine Grundsätze für die Anwendung des Bau-Turbos, letztere konkrete Vorgaben zu baulicher Dichte und Gestaltung für einzelne Siedlungsbereiche (hier genannt *Innenentwicklungstypen*). Die Karte der Innenentwicklungstypen dient dabei der Orientierung und definiert die Siedlungsbereiche. Bei Anfragen und Anträgen zu Vorhaben sind die genannten Leitlinien im Einzelfall zu prüfen. Eine Abweichung von den in der Karte dargestellten Innenentwicklungstypen ist möglich.

Fragen, Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung

Im Anschluss an den Vortrag gibt es die Gelegenheit Fragen zu stellen und Anregungen zu den vorgetragenen Ergebnissen abzugeben. Die Fragen, Hinweise und Antworten werden wie folgt zusammengefasst:

Fragen aus dem Plenum und in den Arbeitsgruppen:

- Ist die Stadt gezwungen Wohnbauflächen und Gewerbeflächen zu entwickeln?
 - Der Landesentwicklungsplan verlangt von allen Städten und Gemeinden einer gewissen Größe und zentralörtlichen Funktion im Hamburger Umland - also auch von Quickborn - in bedarfsgerechtem Umfang Flächen für Wohnungsbau und für Gewerbe auszuweisen. Dem anhaltend hohen Nachfragedruck soll gemeinsam begegnet werden. Die konkreten Bedarfe müssen jedoch jeweils durch die Städte und Gemeinden festgelegt werden, wozu der Masterplan Siedlungsentwicklung einen Beitrag leistet.

- Ab wann soll die Stadt Quickborn Flächenkreislaufwirtschaft betreiben?
→ Das Ziel der Bundesrepublik besagt aktuell, dass ab dem Jahr 2050 keine neuen Flächen mehr in Anspruch genommen werden sollen, sofern kein adäquater Ausgleich geschaffen werden kann.
- Was bedeutet der neue S-Bahnanschluss für die zukünftige Entwicklung von Quickborn?
→ Der neue S-Bahnanschluss wird die Nachfrage in Quickborn zusätzlich erhöhen. Der Umfang des realisierten Wohnungsneubaus ist jedoch gestaltbar. Der Masterplan widmet sich der neuen Situation daher von der Frage her, wie viele neue Wohnungen auch in Zukunft verträglich für die Stadt sind.
- Wie wirkt sich die wohnbauliche Entwicklung auf die Verkehrsentwicklung aus?
→ Neue Wohnungen führen zu mehr Autos in der Stadt und dadurch auch zu mehr Autofahrten. Allerdings kann gleichzeitig eine Verbesserung des ÖPNV (z.B. durch die neue S-Bahn) oder neue Radverkehrsinfrastruktur (Radwege / Abstellmöglichkeiten) und eine Siedlungsentwicklung im innerstädtischen Bereich dazu beitragen Verkehr zu vermeiden. Zum einen schaffen neue Angebote alternativer Verkehrsangebote auch neue Nachfrage. Zum anderen vermeidet eine innenstadtnahe Siedlungsentwicklung aufgrund der Nähe zur S-Bahn-Station und zur Innenstadt Verkehr. Am Siedlungsrand ist man dagegen eher auf ein Auto angewiesen. Die genaue Zunahme des Verkehrs ist auf Ebene des Masterplan nicht genau zu beziffern, da die Standorte der Neubauvorhaben nicht konkret bekannt sind. Grobabschätzungen zeigen, dass Entwicklungen am Rande mehr zusätzlichen Autoverkehr erzeugen als Neubauentwicklungen innerhalb des bestehenden Siedlungsbereichs und insbesondere des Zentrums
- Wie werden die Perspektiven für Renzel eingeschätzt?
→ Renzel soll ein Dorf bleiben und sich im Rahmen des bestehenden Bebauungsplans und ggf. ein bisschen darüber hinaus (Stichwort Bau-Turbo) entwickeln können. Dabei soll der dörfliche Charakter gewahrt bleiben. Neue Bewohnerinnen und Bewohner werden auch durch den sich vollziehenden Generationswechsel in das Dorf ziehen.
- Wie wird das Projekt „Parkquartier“ in der Marktstraße im Kontext des Masterplans eingeschätzt? Was ist mit den Auswirkungen des Verkehrs sowie des Regenwassers (bereits jetzt Probleme bei Starkregen).
→ Hinsichtlich seiner städtebaulichen Dichte (rund 70 WE / ha) entspricht das Projekt den üblichen Dichten von Neubauvorhaben in der Stadt Quickborn. Zudem erfüllt es die „Grundsätze der nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung“: es handelt sich um ein Vorhaben der Innenentwicklung im zentralen Bereich Quickborns mit einer angemessenen Dichte und einer klimaangepassten Bauweise. Auch der Wohnungsmix entspricht den Zielen der Stadt.

Darüber hinaus erscheinen sowohl Architekturqualität als auch Freiflächen hochwertig und die Anzahl der Wohnungen angemessen, da davon auszugehen ist, dass die Wohnungen verteilt auf mehrere Jahre auf den Markt kommen werden.

Die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes werden im Rahmen der Bearbeitung des Bebauungsplans geklärt.

Das Thema Regenwasser wird ebenfalls im Projekt bearbeitet. Dabei ist es wichtig, dass keine Verschlechterung der bestehenden Situation herbeigeführt wird.

Weitere Beteiligungsmöglichkeiten sind im Rahmen der Bearbeitung des Bebauungsplans möglich und gesetzlich vorgeschrieben.

- Für wen bauen wir eigentlich? Vergangenheitsbetrachtungen? Könnte ggf. geprüft werden, ob Quickbornerinnen oder Quickborner in die neuen Wohnungen ziehen oder Menschen von außerhalb der Stadt?

Eine Erhebung der Wandlungsbewegungen war nicht Gegenstand des Masterplans. Auf der Grundlage der Einwohnermeldedaten ist jedoch grundsätzlich eine Darstellung von Wanderungsbewegungen möglich. Die Anregung wird daher für zukünftige Analysen aufgenommen.

- Sind Innenentwicklung und Klimaanpassung nicht ein Widerspruch?
→ Ja, Innenentwicklung und Klimaanpassung können in einem Zielkonflikt stehen. Innenentwicklung versucht Nachverdichtungspotenziale zu nutzen. Die Klimaanpassung, insbesondere das Wassermanagement und der Schutz vor einem Überhitzen der Städte durch zu viel Versiegelung, braucht eher viele unbebaute Flächen innerhalb des Siedlungsbereichs. Daher gilt für die Entwicklung das „Leitbild der dreifachen Innenentwicklung“. Dabei stehen die Zielsetzungen „Grünflächen“ und „Mobilität“ gleichberechtigt neben den Anforderungen der Verdichtung für Wohnen und Gewerbe. Würde man sich statt der Innenentwicklung auf die Außenentwicklung fokussieren, wären die Klimaeffekte der Siedlungsentwicklung durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme und die Verkehrseffekte aber noch deutlich höher.
- Hat bei der Eignungsbewertung der Flächen nur die Nähe zum ÖPNV eine Rolle gespielt oder auch die Nähe zu Versorgungszentren?
→ In die Eignungsbewertung der Flächen sind sehr viele Faktoren eingeflossen (siehe Folie 30). Neben der Nähe zu Bus und Bahn hat dabei auch die Nähe zu den Versorgungszentren (Innenstadt, Heide, ...) eine wichtige Rolle gespielt. Das bedeutet: Flächen, die näher an diesen Versorgungszentren liegen, wurden (bei sonst gleichen Eigenschaften) besser bewertet als weiter entfernt liegende Flächen.
- Warum definiert der Masterplan für ähnlich liegende Bereiche des Siedlungskörpers unterschiedliche Mengen an sinnvoller Innenentwicklung?

→ Ein wichtiges Kriterium ist die Homogenität der bestehenden Bebauung. In Teilbereichen mit einer homogenen Bebauung und gleichzeitig geringer Leistungsfähigkeit der Erschließungsstraßen wirken Bauten der Nachverdichtung schneller als störend als in Teilbereichen, die bereits eine Mischung aus vielen unterschiedlichen Bauformen, Höhen und Dachformen aufweisen. Teilbereiche mit einer homogenen Bebauung sind daher im Leitbild mit der Bezeichnung „Behutsame Innenentwicklung“ sowie etwas geringeren Maßzahlen der Nachverdichtung belegt worden.

Anregungen aus dem Plenum und in den Arbeitsgruppen:

Die Anregungen werden thematisch sortiert aufgeführt.

Beteiligung

- Ein regelmäßiges Austauschformat zur Stadtentwicklung wäre sinnvoll.

Verkehr / Mobilität

Im Zuge der Veranstaltung wurde wiederkehrend der Bedarf artikuliert, sich künftig grundsätzlicher mit der Mobilität in Quickborn sowie der regionalen Einbindung zu befassen. Dies betrifft neben der frühzeitigen Analyse und Gestaltung der Verkehrsfolgen von Siedlungsentwicklungsmaßnahmen auch Anpassungsmaßnahmen im Bestand. Insgesamt sollte die Verkehrsentwicklung transparenter gemacht werden. Die folgenden Mobilitätsthemen werden genannt:

- Der steigende Freizeitverkehr zum Himmelmoor belastet Anwohnerinnen und Anwohner und erfordert ein Verkehrskonzept. Als Ideen werden ein Busshuttle oder ÖPNV mit Anschluss an die Innenstadt genannt.
- Eine neue Autobahnauffahrt wird grundsätzlich als sinnvoll angesehen. Eine wesentliche Herausforderung besteht jedoch in der Gestaltung von Verkehrsbelastungen und -flüssen auf den Zubringerstraßen. Dies ist auch ein wichtiges Thema im Zusammenhang mit der bestehenden Anschlussstelle (Variante 9).
- Regionale ÖPNV-Anbindung: Die Verbindung zwischen Norderstedt und Quickborn (beide haben einen Schienenanschluss nach Hamburg) sollte ausgebaut werden, z.B. durch eine Schnellbusverbindung, die möglichst auch in den Abendstunden betrieben werden sollte.
- Es sollte nicht nur bei der Standortwahl von Neubaugebieten, sondern auch bei deren Gestaltung und städtebaulicher Integration frühzeitig dafür Sorge getragen werden, dass möglichst viele Wege auf attraktiven Verbindungen mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können.
- Eine Ergänzung von on-demand-Angeboten oder Taxen am Bahnhof, insbesondere in den Abendstunden nach 22 Uhr, wäre sinnvoll
- Carsharing-Angebote sollten geprüft werden, wie z.B. Dörpsmobil in Hasloh.

Infrastruktur

- Eine zusätzliche Siedlungsentwicklung und mehr Bewohnerinnen und Bewohner benötigen neben Kitas, Schulen, Ärzten und Einkaufen auch ergänzende Infrastruktur, wie Treffpunkte für Senioren und Jugendliche oder attraktive öffentliche Freiflächen.

Siedlungsentwicklung / Nachverdichtung

Der Bereich der Hochhäuser in der Danziger Str. / Berliner Str. sollte durch qualitätvolle Angebote entwickelt werden, da in den angrenzenden Einfamilienhausgebiete einige ältere Menschen leben, die in eine kleinere Wohnung umziehen würden.

- Insgesamt sollte Wert auf eine Rad- und Fußverkehrsfreundliche Gebietsentwicklung gelegt werden.

Grünflächen

- Auch öffentliche Flächen, wie der Parkplatz am Schulzentrum-Süd sollten grüner gestaltet werden.
- Insgesamt braucht es in der Innenstadt mehr attraktive, windgeschützte Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum.
- Mehr Bewohner in Mehrfamilienhäusern brauchen auch mehr öffentliche Grünflächen.

Hinweise aus dem Plenum und in den Arbeitsgruppen:

Leitbild

- Die Zielvorstellungen für Quickborn werden positiv gesehen. Es ist sinnvoll, dass Quickborn sich insbesondere auf die Innenentwicklung konzentriert und Freiflächen am Siedlungsrand schont.

Siedlungsentwicklung / Innenentwicklung

- Das Vorhaben in der Bahnhofstraße (Tu Huus) erscheint zu eng und zu dicht und führt zu Windkanälen.
- Ein gewünschter Umzug aus einem Einfamilienhaus in eine Wohnung wird häufig durch die zu hohen Preise der Wohnungen verhindert.

Vorgärten

- Die Empfehlung Laubhecken zu pflanzen sind sinnvoll.
- Es wird bestätigt, dass es bei Neubauten mehr Grün braucht. Dies ist gewünscht.

*gez. Claudia Dappen, Ida Frenz, BPW Stadtplanung
Martin Albrecht, Jens-Martin Gutsche, GGR
Bremen, 28.04.2026*