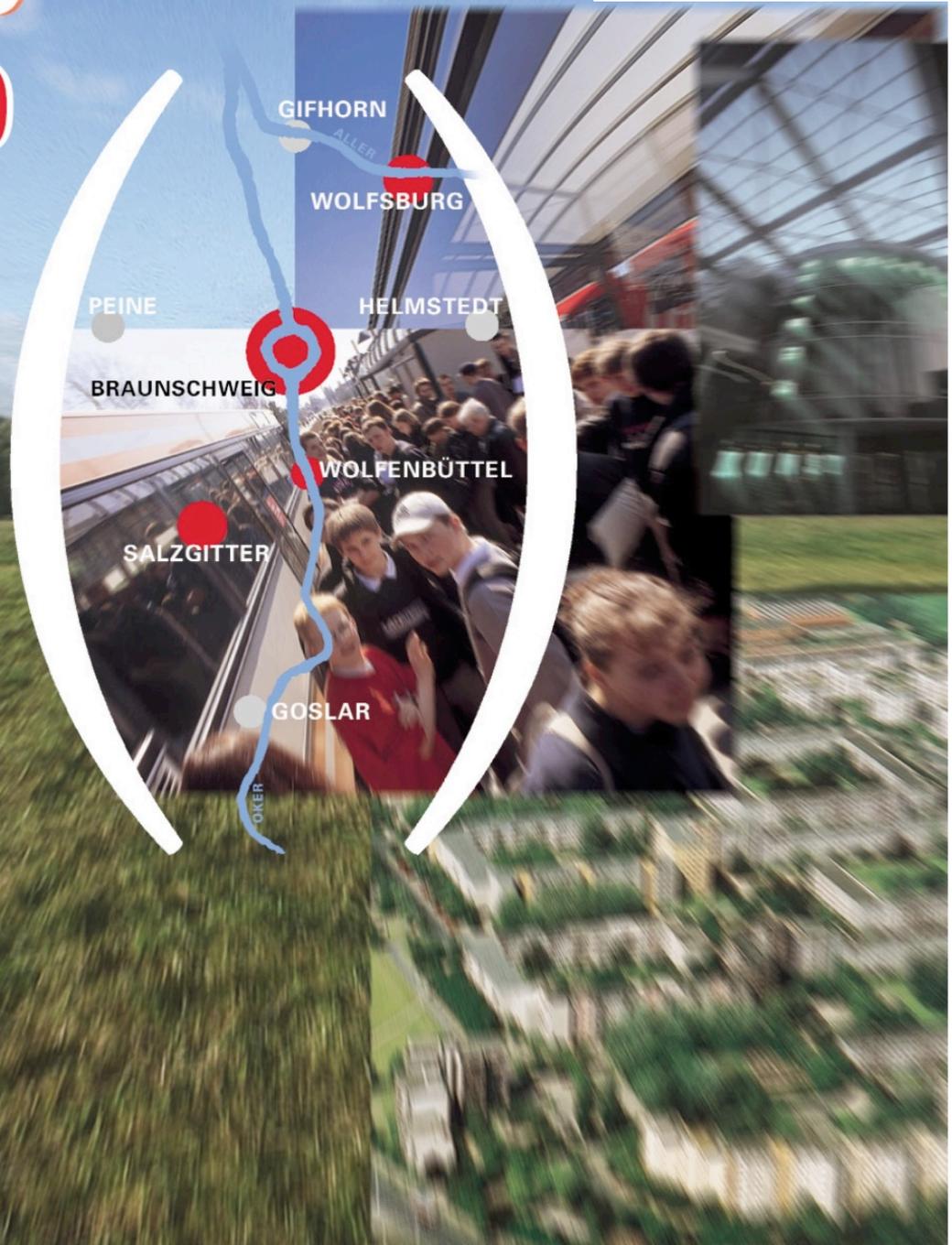


STADT+ UM+ LAND 2030



Zweckverband
Großraum
Braunschweig



... ein Blick darüber hinaus ...

**Dokumentation des Symposiums vom 26.08.2010
im Congressaal der Stadthalle Braunschweig**



Ausschuss für Regionalplanung 26.08.2010

Zweckverband Großraum Braunschweig
- Abteilung Regionalplanung -
Frankfurter Straße 2
38122 Braunschweig

Tel.: 0531 – 242 62 20
Fax.: 0531 – 242 62 42
www.zgb.de Regionalplanung

Inhalt	Seite
Vorwort	4
Zur Zukunftsorientierung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig <i>Hennig Brandes, Verbandsdirektor</i>	5
Zur postfossilen Mobilität und ihre Bedeutung für die räumliche Entwicklung <i>Prof. Dr. Ing. K.J. Klaus Beckmann</i> <i>Wissenschaftlicher Leiter und Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik, Berlin</i>	7
Öffentliche und private Infrastruktur – alle wollen sie und niemand kann bezahlen! <i>Prof. Dr. Axel Priebs</i> <i>Erster Verbandsrat, Region Hannover</i>	17
Landschaftliche Qualität und Attraktivität als Determinanten der Wohnortwahl <i>Dipl. Ing. Jens Palandt</i> <i>Erster Verbandsrat des ZGB (seit 01.09.2010)</i>	28
Ein Blick darüber hinaus ... <i>Dipl. Geogr. Ulrich Kegel</i> <i>Erster Verbandsrat des ZGB (bis 31.08.2010)</i>	34
Statements der in der Verbandsversammlung vertretenen Fraktionen (Auszüge)	41
Schluss jetzt! Verabschiedung des Ersten Verbandsrates Ulrich Kegel <i>Helmut Kuhlmann, Vorsitzender der Verbandsversammlung</i>	44
Literatur	45

Vorwort

Seit Beginn der Verbandsarbeit im Jahr 1992 wurden im Vorfeld von richtungsweisenden Entscheidungen der Verbandsgremien themenbezogene Symposien mit Vertretern der Städte und Gemeinden im Großraum Braunschweig, mit den jeweiligen Fachbehörden sowie mit Vertretern der Raum- und Regionalwissenschaften durchgeführt. Gleichzeitig hat sich der Zweckverband Großraum Braunschweig an Forschungswettbewerben beteiligt, um hieraus Rückschlüsse für die Verbandsarbeit ziehen zu können.

In den nächsten Jahren steht eine Änderung und Ergänzung des Regionalen Raumordnungsprogrammes an, sodass erneut Grundsatzfragen der zukünftigen Raumentwicklung zu diskutieren und vor allem zu kommunizieren sind.

Aus diesem Anlass wurde am 26.08.2010 in Anlehnung an das stadtrregionale Forschungsprojekt „STADT+UM+LAND 2030“ aus dem Jahr 2003 ein Symposium mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung durchgeführt, das Gelegenheit bot, eine Zwischenbilanz zu ziehen und die unterschiedlichen Zukunftsperspektiven der räumlichen Entwicklung zu hinterfragen. Mit dem Symposium wurde der bisherige Erste Verbandsrat Ulrich Kegel nach insgesamt mehr als achtzehnjähriger Tätigkeit beim Zweckverband Großraum Braunschweig als Abteilungsleiter Regionalplanung und allgemeiner Vertreter des Verbandsdirektors in den Ruhestand versetzt.



Helmut Kuhlmann
Vorsitzender der
Verbandsversammlung



Hennig Brandes
Verbandsdirektor

Zur Zukunftsorientierung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig

Hennig Brandes, Verbandsdirektor

Nach Begrüßung der anwesenden Vertreterinnen und Vertreter aus Landes- sowie Kommunalpolitik, Verwaltung und Wirtschaft wird zunächst die kooperative und lösungsorientierte Arbeitsweise des Zweckverbandes Großraum Braunschweig betont. Dabei wird an Projekte wie den Neubau der Bundesstraße 4 zwischen Braunschweig und Gifhorn oder an das nach wie vor aktuelle Thema der Planung von Vorrangstandorten für die Windenergienutzung erinnert. Immer stand und steht eine „raumverträgliche“ Lösung des jeweiligen Projektes im Mittelpunkt der Verhandlungen bzw. der Abwägung.

Was die Zukunftsorientierung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig betrifft kann diese nicht erörtert werden, ohne auf das Thema der Regionalisierung bzw. einer zukünftigen Neuordnung der Kommunal- und Verwaltungsstrukturen einzugehen. Fast täglich sind der Presse hierzu Einlassungen von Entscheidungsträgern aus dem Braunschweiger Land zu entnehmen. Das dabei erkennbare Meinungsbild geht weit auseinander und bei dieser Gelegenheit wird auch über die Zukunft des Zweckverbandes Großraum Braunschweig gesprochen. Da gibt es Äußerungen, der Zweckverband sei nicht leistungsfähig, andere wiederum möchten dem Verband am liebsten sofort konkrete Aufgaben per Landesgesetz zuweisen. Somit ist der Verband in die Regionalisierungsdiskussion eingebunden und nimmt daran teil.

Andere wiederum, die in der Vergangenheit für eine Aufgabenbündelung beim Zweckverband eingetreten sind, halten heute eine wie auch immer geartete Aufgabenzuweisung an den Verband für obsolet und befürworten eine umfassende Regionsbildung nach der nächsten Landtagswahl 2013 durch die Landesregierung. So ändern sich im Laufe der Debatte manchmal die Meinungen.

Wie dem auch sei, wir sollten uns auf jeden Fall Gedanken machen, wie wir uns unsere kommunale Gebietsstruktur im Raum Braunschweig vorstellen. Wir sollten das diskutieren und wenn es uns gelingt, eine fundierte, aber auch politisch machbare Position zu finden, die von einer möglichst breiten und einflussreichen Basis getragen und auch öffentlich vertreten wird, so dass die Bürger sie auch verstehen, dann wird der Zweckverband an der Neugestaltung der Region aktiv teilnehmen können und wollen. Eine solche Position sollte dann auch gegenüber dem Land aus der Region heraus gemeinsam vertreten werden, denn nur so besteht die Chance, an den Entscheidungsprozessen des Landes teilzunehmen und keine Lösung übergestülpt zu bekommen.

Die Diskussion über die regionale Zukunft kann aber nicht nur über die Presse geführt werden, wichtiger ist es, dass sich verantwortliche und zuständige Entscheidungsträger in Runden wie dieser oder im Zusammenwirken mit den politischen Gremien und mit den Parteien treffen und gemeinsam nach Lösungen suchen. Wir sollten unsere Zukunft im „Braunschweiger Land“ selbst gestalten und - wie es hier Tradition ist - selbstbewusst vertreten. Nun noch zum Verband selbst. Wir sind zur Zeit ein Zweckverband mit zwei ganz konkreten Aufgaben, der Regionalplanung und dem Management des öffentlichen Regionalverkehrs auf Schiene und Straße. Mit nur 25 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern erledigen wir diese Aufgaben sehr effektiv. Vielfach ist es ja so, dass das, was gut funktioniert als selbstverständlich wahrgenommen wird. Um so lauter ist der Protest, wenn einmal etwas nicht erwartungsgemäß läuft.

Der öffentliche Personennahverkehr in der Region funktioniert gut. Wir haben einen Tarifverbund, der nachweislich zu Fahrgastzuwächsen geführt hat und eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung genießt. Schwieriger ist es zur Zeit beim RegioStadtBahn-Projekt, dessen Nutzen-Kosten-Verhältnis aufgrund neuer externer Einflüsse eine Neuorientierung erfordert. Wir werden dieses Projekt in jedem Fall ordnungsgemäß zum Abschluss bringen und am Ende sehen, ob es realisiert werden kann oder nicht.

Auch mit unserer zweiten Aufgabe, der Regionalplanung, können wir uns sehen lassen und genießen hier und auch über die Region hinaus einen hervorragenden Ruf. Wir verfügen über ein gutes Regionales Raumordnungsprogramm. Wir haben zahlreiche Raumordnungs-

verfahren qualifiziert erledigt, das bringt uns viel Anerkennung selbst von Bedenkenträgern unterschiedlichster Art.

Während über die zukünftige regionale Zusammenarbeit viele Diskussionen stattfinden, wird diese Zusammenarbeit beim Zweckverband in den genannten Aufgabengebieten bereits erfolgreich praktiziert. Wie geht es nun aber mit dem Zweckverband weiter? Da gibt es Chancen und Risiken. Zu den Risiken gehört das RegioStadtBahn-Projekt. Wir müssen realistisch bleiben und in den kommenden Wochen und Monaten alles tun, dieses Projekt zur abschließenden Entscheidung zu führen. Letztlich entscheiden aber die Zahlen. Die Investitions- und Betriebskosten müssen transparent dargestellt werden, erst dann kann eine solche weitreichende Entscheidung natürlich auch in enger Abstimmung mit der Landesregierung getroffen werden.

Der Verbundtarif ist zwar ein Erfolgsmodell, gleichwohl gibt es aus Sicht einiger Verbundpartner, den Verkehrsunternehmen, Schieflagen der Ertragsituation und beim internen Verlustausgleich. Wir werden alles daran setzen, um diesen Tarifverbund, dieses Erfolgsmodell zukunftsfest zu machen. Es müssen aber dazu alle an einem Strang ziehen, der Zweckverband allein kann dies nicht richten. Insgesamt befinden sich die Verhandlungen aber auf einem guten Weg und wir werden dies gemeinsam schaffen.

Schwierig sind immer die Großprojekte, denken wir an die geplante Höchstspannungsleitung von Wahle bei Vechelde nach Mecklar in Nordhessen oder an die Planung eines großen Golfresorts hier im Süden Braunschweigs oder an die umstrittene Ortsumgehung von Brome. Da ist es doch ein Erfolg, dass der Zweckverband solche Planungen immer professionell und rechtssicher begleitet hat.

Die letzten Jahre haben die Qualitäten des Zweckverbandes als Moderator insbesondere bei größeren Projekten bestätigt. Mehr denn je werden sich Verwaltung und Regionalpolitik bei den anstehenden Zukunftsfragen zusammenfinden und noch enger abstimmen müssen. Nur so kann der Zweckverband Großraum Braunschweig geschlossen und selbstbewusst auftreten und die anstehende Regionaldebatte konstruktiv befruchten und daran partizipieren.

So gesehen gibt es für den Zweckverband durchaus gute Entwicklungschancen. Verwiesen sei hier auf die starken regionalen Verflechtungen aller Art. Daraus ergeben sich Notwendigkeiten, bestimmte ortsübergreifende Aufgaben hier beim Zweckverband im regionalen Interessenausgleich zu bündeln. Viele wichtige Entscheidungsträger sind heute hier anwesend, lassen sie uns gemeinsam in regionaler Verantwortung auf die hiesigen Bedürfnisse zugeschnittene zukunftsfähige Lösungen erarbeiten.

Zur postfossilen Mobilität und ihre Bedeutung für die räumliche Entwicklung

Prof. Dr. Ing. K.J. Klaus Beckmann

Wissenschaftlicher Leiter und Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik, Berlin

Das hochaktuelle Thema ist zu komplex als es im Rahmen eines solchen Symposiums ausreichend abgehandelt werden könnte, von daher bleibt nur ein kurzer kursorischer Einblick, der aber sehr wohl Rückschlüsse auf die Ausgangsfrage zulässt.

„Postfossiler Verkehr“ sind Ortsveränderungen zur Sicherung der Teilhabe und Teilnahme der Menschen und der wirtschaftlichen Austauschprozesse „ohne“ bzw. „mit“ „reduziertem Einsatz“ fossiler Energieträger für den Antrieb von Fahrzeugen. Das Verständnis von „Postfossiler Mobilität“ verknüpft darüber hinausgehend Treibstoffe, Energie, Infrastruktur und Ortsveränderungen mit Lebensstilen und gesellschaftlicher Entwicklung. Damit ist eine Verengung der Lösungsmenge auf „batteriebetriebene“ Personenkraftwagen nicht zulässig.

Diese Thematik ist schon heute wegen des relativen Heranrückens des „Peak Oil“ und wegen der damit in Verbindung stehenden steigenden Energiekosten zu diskutieren. Außerdem gibt es enge Zusammenhänge zu den Anforderungen an Energieeffizienz und die lokale Emissionsfreiheit von Verkehrssystemen, an den Klimaschutz und die CO₂-Emissionsreduktionen auch im Verkehr sowie die Anforderungen an eine zukunftsfähige Verkehrs- und Siedlungsgestaltung.

These 1: Die Stärkung und Ausgestaltung der „postfossilen Mobilität“ sind zum einen unabweisbares Erfordernis, zum anderen politisches Ziel (Deutschland als Leitanbieter und Leitmarkt für Elektrofahrzeuge).

These 2: Der Weg zur „postfossilen Mobilität“ beruht notwendigerweise auf der Nutzung einer Reihe von Handlungsoptionen beim Umgang mit steigenden Energiekosten und bei der Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern.

These 3: Die Abhängigkeit von „postfossiler Mobilität“ und räumlicher Entwicklung kann relativ schwach sein, wenn batteriebetriebene Fahrzeuge oder Hybridfahrzeuge verbrennungsmotorische Fahrzeuge im Prinzip nur 1 : 1 ersetzen.

These 4: „Postfossile Mobilität“ und räumliche Entwicklungen können deutliche synergetische Effekte entfalten, wenn der verstärkte Einsatz elektromotorischer Antriebe als integraler Bestandteil städtischer und/oder regionaler Verkehrssysteme erfolgt und wenn die Handlungsoptionen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung ausgeschöpft werden.

These 5: Zur Förderung der Synergieeffekte und einer neuen „Balance“ in städtischen und regionalen Verkehrssystemen wie auch zwischen Raum- und Verkehrssystemen sind Rahmenbedingungen zu nutzen wie demographische Veränderungen, wirtschaftsstrukturelle Gegebenheiten und Ziele, Klimaschutzanforderungen, Anforderungen der Flächensparsamkeit und Flächenkreislaufwirtschaft sowie Re-Urbanisierung und die Renaissance der Städte.

These 6: Die „Marktrelevanz“ der Elektrofahrzeuge wird hinsichtlich der Kurzfristigkeit von etwa einer Million Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2020 überschätzt. Die erfolgreiche Markterschließung setzt voraus eine Erschließung der Pioniernutzer, eine Adressierung von Flottenutzern, eine Kooperation mit ÖV-Angeboten, eine Erschließung der E-Bikes o.ä., finanzielle Anreize und nicht-finanzielle Anreize wie Parkbevorrechtigung, Sondernutzung für Ladesäulen etc..

Fazit: Effekte auf Raumstrukturen sind nur langfristig bei flankierenden Maßnahmen wie finanziellen Anreizen sowie Ver- oder Gebote bezüglich des Betriebs von Elektrofahrzeugen zu erwarten!

Was ist „postfossile Mobilität“ bzw. „postfossiler Verkehr“? II

Eine Verengung der Lösungsmenge auf

- ▲ „batteriebetriebene“ Personenkraftwagen

ist nicht zulässig.

Lösungsbeiträge müssen auch leisten:

- ▲ Hybridantriebe („Voll-Hybrid“, „Plug-In-Hybride“)
- ▲ Wasserstoffantriebe
- ▲ Brennstoffzellenantriebe
- ▲ batteriebetriebene Zweiräder
- ▲ batteriebetriebene bzw. hybridangetriebene Lieferfahrzeuge
- ▲ elektrisch betriebene Schienenfahrzeuge des Nah- und Fernverkehrs

© K. J. Beckmann



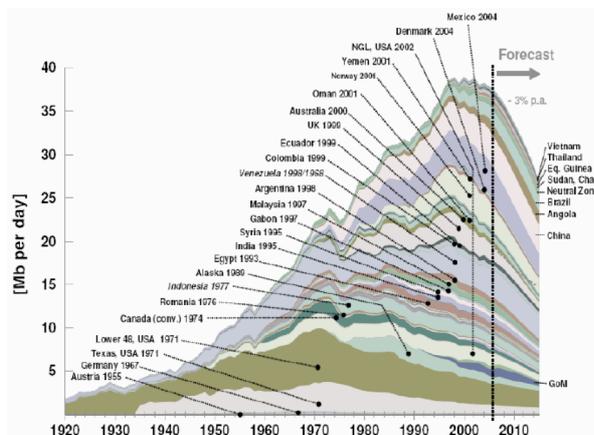
Was sind Ursachen für ein Nachdenken über „postfossilen Verkehr“?

- das relative Heranrücken des „Peak Oil“,
- die damit in Verbindung stehenden steigenden Energiekosten (bei steigender Nachfrage in den BRIC-Staaten, Afrika, etc.),
- die Anforderungen an die Energieeffizienz und die lokale Emissionsfreiheit von Verkehrssystemen,
- die Anforderungen des Klimaschutzes und der CO₂-Emissionsreduktionen auch im Verkehr,
- die politischen Ziele der deutschen Industrie als „Leitanbieter“ und des deutschen Marktes als „Leitmarkt“ für Elektrofahrzeuge,
- die Anforderungen an eine zukunftsfähige Verkehrs- und Siedlungsgestaltung

© K. J. Beckmann



Internationale Ölförderung mit dem jeweiligen Jahr des nationalen Peak Oil



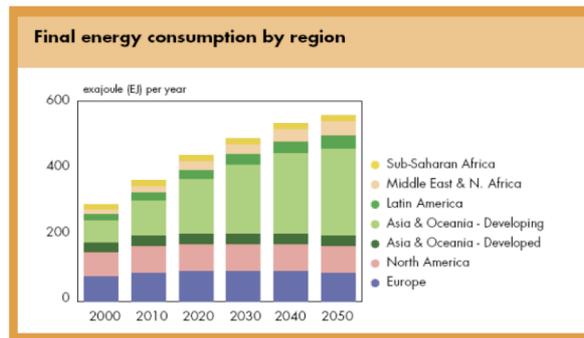
Quelle: (Energy Watch Group 2007)

Quelle: BBSR/BMVB (Hrsg.) (2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der postfossilen Mobilität, S.19.



Prognose des globalen Energiebedarfs

Abbildung 4: Prognose des globalen Energiebedarfs durch Shell



Quelle: (Shell 2008)

Quelle: BBSR/BMVB (Hrsg.) (2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der postfossilen Mobilität, S.20.

Politische Strategiekonzepte

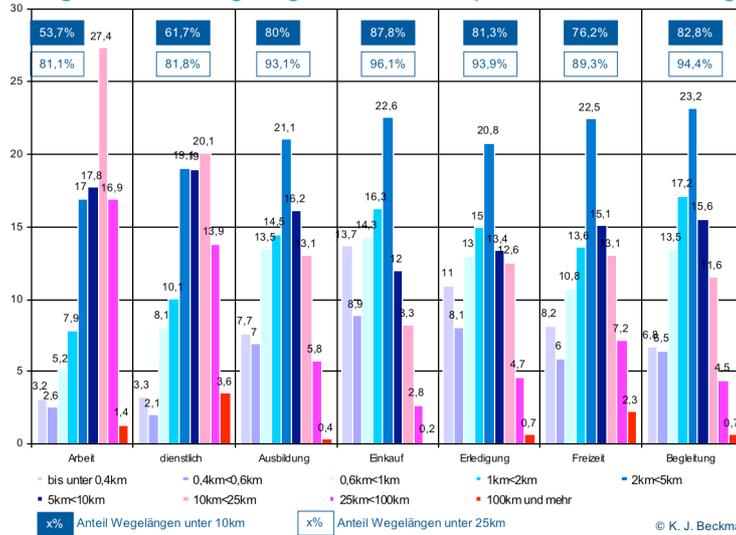
- **Verkehrswirtschaftliche Energiestrategie (2007)**
- **Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung (2009)**
- **Ausgestaltung des Konjunkturpaket II (2009-2011)** (Batterieentwicklung, Fahrzeugkomponenten, Netzintegration)
- **Nationale Plattform Elektromobilität (Mai 2010)**

These 1

Die Stärkung und Ausgestaltung der „postfossilen Mobilität“ bzw. des „postfossilen Verkehrs“ sind zum einen unabwiesbares Erfordernis, zum anderen politisches Ziel (Deutschland als „Leitanbieter“ und „Leitmarkt“ für Elektrofahrzeuge).

Die Stärkung und Ausgestaltung bieten die objektive Chance für einen zukunftsfähigen Stadt- und Regionalverkehr. Dies setzt die Bereitstellung von elektrischer Energie aus regenerativen Quellen voraus.

Häufigkeit der Weglängen nach Hauptzwecken der Wege



Datenquelle: BMVBS (2010) (Hrsg.) Mobilität in Deutschland 2008 – Tabellenband.

© K. J. Beckmann



Langsame Marktpenetration

- Bestand PKW** ca. 41 Mio.
Neuzulassungen PKW 3-4 Mio./a
- Ziel:** 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis 2020
 (im Mittel 100.000 per a)
- Szenarien DIW zu Beständen an Elektrofahrzeugen**
 (Plug-In-Hybrid, rein batterieelektrische Antriebe)

	Pluralismusszenario	Dominanz-Szenario
2020	0,5	1,6
2030	3,8	11,9
2050	7,4	43,6

© K. J. Beckmann



These 2

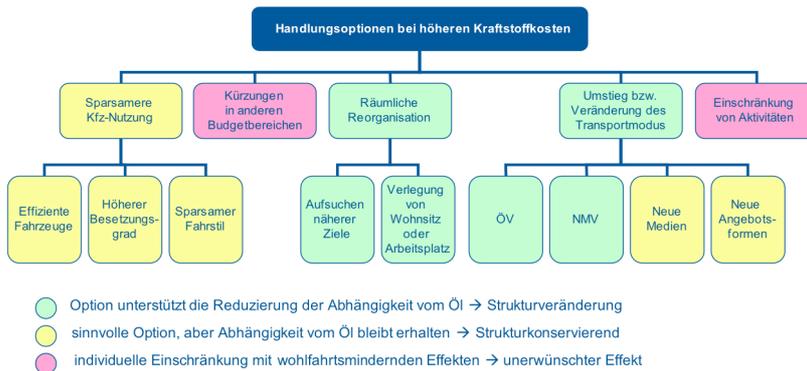
Der Weg zur „postfossilen Mobilität“ beruht notwendigerweise auf der Nutzung einer Reihe von Handlungsoptionen beim Umgehen mit steigenden Energiekosten und bei der Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern:

- (1) sparsame Kfz-Nutzung**
 (energieeffiziente Fahrzeuge; erhöhte Fahrzeugbesetzung; energiesparende Fahrstile),
 - (2) Umstieg auf andere Transportmodi oder Veränderung der Transportmodi**
 (Stärkung Inter- und Multimodalität; Stärkung ÖV- und NMIV-Nutzung; Ausbau neuer Angebotsformen; Mobilitätsmanagement; Nutzung IuK),
 - (3) räumliche Re-Organisation von Aktivitätenstandorten**
 (Aufsuchen näherer Ziele; Beeinflussung Wohn- und Arbeitsstandortwahl),
 - (4) Veränderung der funktionalen und emotionalen Bezüge zu Verkehrsmitteln**
 (Stärkung des Prinzips „Benutzen“ zu Lasten des Prinzips „Besitzen“).
- (1) ist eher strukturkonservierend, (2) bis (4) reduzieren teilweise die Abhängigkeit vom Erdöl. Weitere, aber nicht erwünschte Optionen für Verhaltensänderungen sind:
- (5) Ausgabenkürzungen in anderen privaten Ausgabenbereichen**
 („Konsum“),
 - (6) Einschränkungen von Aktivitätenanzahl und -vielfalt.**

© K. J. Beckmann



Verkehrsbezogene Handlungsoptionen bei Erhöhung der Kraftstoffkosten – Optionen der Haushalte



Darstellungsgrundlage: BBSR/BMVBS (Hrsg.)(2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der postfossilen Mobilität, S.60 und 69.



Schwächen eines 1:1 Ersatzes von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren durch batteriebetriebene Fahrzeuge

- keine Nutzung der Option zur Verstärkung von Multimodalität und Intermodalität
- keine Ausdifferenzierung der Nutzungsprinzipien von „Besitzen“ und „Benutzen“
- keine Ausschöpfung der Verlagerungspotenziale auf elektrisch angetriebene Zweiräder
- Verstärkung der regionalen Differenzen von Verkehrskosten, Verstärkung der Verkehrskosten an peripheren Standorten

© K. J. Beckmann



Erwünschte Effekte eines 1:1 Ersatzes

- Reduktion CO₂-Emissionen (bei Einsatz regenerativ gewonnener elektrischer Energie)
- Reduktion lokaler Schadstoffemissionen und bedingt auch lokaler Lärmemissionen

© K. J. Beckmann



These 3

Was hat „postfossile Mobilität“ mit räumlicher Entwicklung zu tun?

Die Abhängigkeit von „postfossiler Mobilität“ und räumlicher Entwicklung (Standortmuster, Standortqualitäten) kann relativ schwach sein, wenn batteriebetriebene Fahrzeuge oder Hybridfahrzeuge verbrennungsmotorische Fahrzeuge im Prinzip nur 1 : 1 ersetzen.

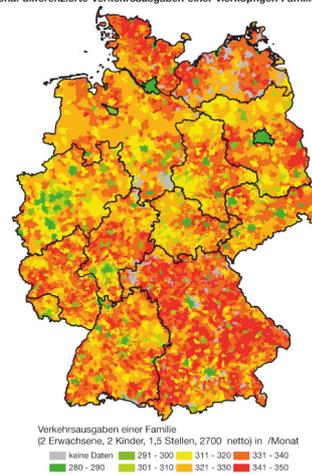
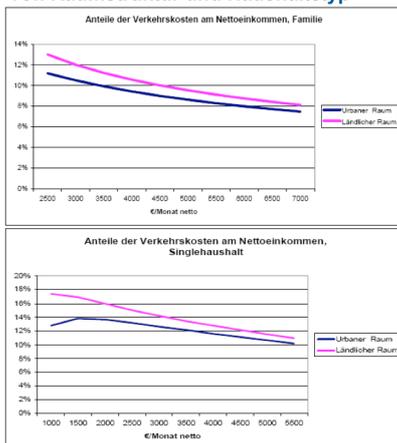
© K. J. Beckmann



Regionale bzw. siedlungsstrukturelle Unterschiede in Verkehrsausgaben und -kosten

Spannbreite der Verkehrskosten in Abhängigkeit von Raumstruktur und Haushaltstyp

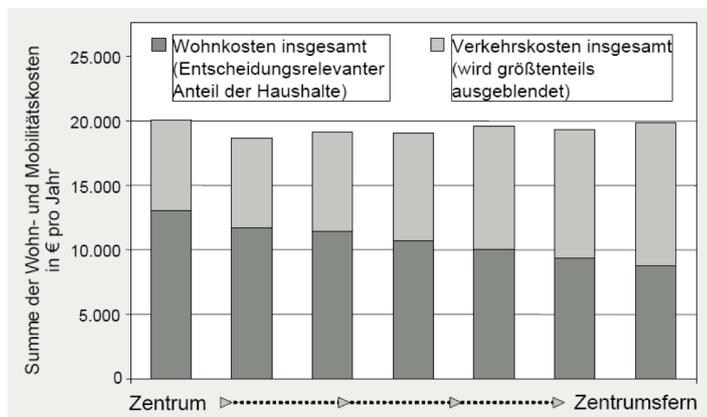
Regional differenzierte Verkehrsausgaben einer vierköpfigen Familie



Darstellungsquelle: BBSR/BMVBS (Hrsg.) (2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der postfossilen Mobilität.



Wohn- und Verkehrskosten eines Durchschnittshaushaltes in neu gebauten Wohnungen in unterschiedlichen Lagen



Modellrechnung im Rahmen von UBA (2009): Von der Außen- zur Innenentwicklung in Städten und Gemeinden.

Quelle: Georg Schiller (2009): Auf großem Fuße – Eigennutzen auf Kosten des Gemeinwohls, In: Wissenschaft & Umwelt Interdisziplinär 12/2009, S.50.



These 4

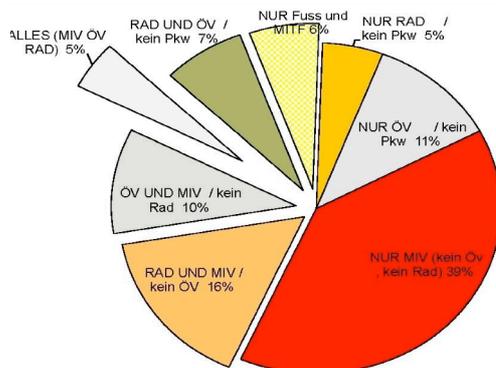
„Postfossile Mobilität“ und räumliche Entwicklungen können deutliche synergetische Effekte entfalten, wenn der verstärkte Einsatz elektromotorischer Antriebe als integraler Bestandteil städtischer und/oder regionaler Verkehrssysteme erfolgt (Zweiräder, Personenwagen, Lieferwagen, ÖPNV) und wenn die Handlungsoptionen für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung (Innenentwicklung, verträgliche Dichte, Mischung/Nähe, Stadt(raum)qualitäten) ausgeschöpft werden.

© K. J. Beckmann



Große Teile der Bevölkerung leben multimodal

Innerhalb einer Woche von den Personen ab 10 Jahren benutzte Verkehrsmittel



Monomodalität und Multimodalität

Einteilung der Bevölkerung nach benutzten Verkehrsmitteln innerhalb einer Woche!

~ 60 % sind monomodal d.h. benutzen immer nur ein Verkehrsmittel!

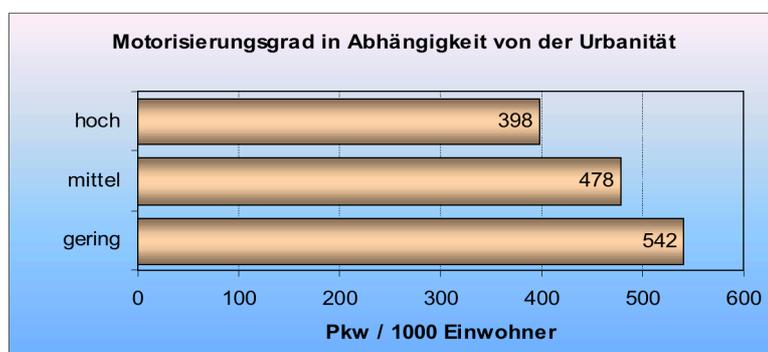
~ 40 % sind multimodal, d.h. benutzen regelmäßig unterschiedliche Verkehrsmittel!

Grafik aus: B.Chlond/T.Kuhnimhof, Fahrrad und ÖV versus MIV? Analysen zur Konkurrenz und Synergie von Verkehrsmitteln. Vortrag Meetbike Konferenz Dresden am 12.3.2009



Urbane Strukturen verringern die Pkw-Abhängigkeit...

Urbanität - Dichte, Vielfalt, Zentralität

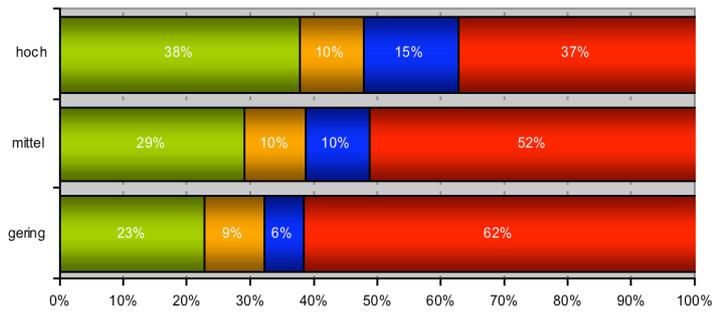


Quelle: Mobilität 2050 auf Basis MID Mobilität in Deutschland 2002.



Der ÖPNV-Anteil hängt von der städtischen Dichte ab

Quelle: Daten aus Mobilität in Deutschland 2002
- klassifiziert nach der Urbanität-



Hohe Urbanität = geringe Motorisierung und viel ÖPNV

Mobilität 2050 auf Basis MiD Mobilität in Deutschland 2002.



Chancen eines „integrierten“ Einsatzes von Elektrofahrzeugen

- **Erweiterung der Einsatzbereiche von Fahrrädern** (Unterstützung und Verstärkung der derzeit ohnehin zu beobachtenden Zunahme; erweiterte Entfernungsbereiche und topographische Einsatzbereiche)
- **Differenzierung des privaten Fahrzeugeinsatzes in Stadt-/Regionsverkehrsfahrzeuge und Fernverkehrsfahrzeuge**
- **Differenzierung der Fahrzeugkonzepte** („Stadtautos“)
- **Stärkung Mobilitätsmanagement** (lokal/regional, betrieblich; integrierte Tarife; Integration von Wohn- und Mobilitätsdienstleistungen)
- **Einsatz im ÖPNV** (konventionelle Busse, Quartiersbusse, Rufbusse, Bürgerbusse)
- **Einsatz in Kombinations- und Leihformen** („Rent-a-Pedelec“, „Rent-a-Elektro Car“, Kombinationsangebote mit ÖV, Car-Sharing)
- **Effizienter Einsatz bei Flottennutzern** (Servicedienste, kommunale Fahrzeugparks, usw.)

© K. J. Beckmann



Positive Wechselwirkungen mit Stadt-/Regionsentwicklung I

- **Stärkung Nahraum-Erreichbarkeit** („Erreichbarkeit wichtiger als Geschwindigkeit“, access = Zugänglichkeit)
- **Erhaltung/Erweiterung der Teilnahmechancen im Nahbereich**
- **Stärkung der Stadt- und Ortsteilzentren**
- **Siedlungsentwicklung an ÖV-Achsen**
- **Förderung von Stadtraumqualitäten und städtischen Umweltqualitäten**
- **Stützung der Innenentwicklung**
- **Erhaltung „verträglicher“ Dichten, kompakter Strukturen und Förderung von Mischung**

© K. J. Beckmann



Positive Wechselwirkungen mit Stadt-/Regionsentwicklung II

- **Reduktion des Flächenbedarfs für Verkehr** (neue Fahrzeugkonzepte)
 - **Förderung der Wohnstandortqualität und der Wohnstandortwahl in Städten** („Renaissance der Städte“, „Re-Urbanisierung“)
 - **Schwächung der Attraktivität „suburbaner“ Standorte** (vor allem in äußerer Peripherie und außerhalb von ÖV-Achsen)
 - **Stützung der Tendenzen zur „Glokalisierung“** (regionale Potenziale und Kreisläufe)
- ➔ **Differenzierte Gestaltung von Raumerreichbarkeit bzw. Raumwiderständen; „Region der kurzen Wege“**

© K. J. Beckmann



These 5

Zur Förderung der Synergieeffekte und einer „neuen Balance“ in städtischen und regionalen Verkehrssystemen wie auch zwischen Raum- und Verkehrssystemen sind Rahmenbedingungen zu nutzen:

- **demografische Veränderungen,**
- **wirtschaftsstrukturelle Gegebenheiten und Ziele** („Leitanbieter“, „Leitmarkt“),
- **Klimaschutzanforderungen,**
- **Anforderungen der Flächensparsamkeit und Flächenkreislaufwirtschaft,**
- **Re-Urbanisierung, Renaissance der Städte.**

© K. J. Beckmann



Barrieren für Elektroverkehr

- **geringe Energiedichte von Batterien mit der Folge geringer Reichweite**
- **Ermüdung von Batterien; Grenzen der Langlebigkeit**
- **Lithium ist Rohstoff mit Knappheitsbedingungen**
- **Mehrkosten der Fahrzeuge** (4.000-10.000EUR)
- **Schaffung „öffentlicher Ladeplätze“;**
 - ▲ Dauer für Aufbau flächendeckender Infrastruktur
 - ▲ Konflikthaftigkeit eines Aufbaus

© K. J. Beckmann



Die „Marktrelevanz“ der Elektrofahrzeuge wird hinsichtlich der Kurzfristigkeit überschätzt (1 Mio. Elektro-Pkw/Lkw/Lfz bis 2020). Eine erfolgreiche Marktschließung setzt voraus:

- eine Erschließung der „Pionier-Nutzer“,
- eine Adressierung von „Flottennutzern“ (Leihfahrzeuge, Car-Sharing, Service-Fahrzeuge (Handwerker, Pflegedienste ...)),
- eine Kooperation mit ÖV-Angeboten („Intermodalität“),
- eine Erschließung der „Zweiräder“ (Pedelecs, Segways),
- finanzielle Anreize (Steuerreduktion, Zuschüsse/Prämien),
- nicht-finanzielle Anreize (Parkbevorrechtigung, Sondernutzung für Ladesäulen...).

© K. J. Beckmann



Fazit

- Effekte auf Raumstrukturen sind nur langfristig zu erwarten!
- Effekte auf Raumstrukturen vor allem bei flankierenden Maßnahmen! (z.B. Grundsteuer C, Bodenwertsteuer, Shared Space, Regelgeschwindigkeit „Tempo 30“ in Städten und Gemeinden)
- Erfordernis der Kontrolle und Vermeidung sozialer Selektivität
- Erfordernis der Leitprinzipien:
 - ▲ Energieeffizienz und hohe Flächenerträge der Energieerzeugung
 - ▲ Regenerative Energiequellen (auch „Körperkraft“)
- Erfordernis umfassender Pilotprojekte
- Erfordernis von Evaluationen

© K. J. Beckmann



**Sehr geehrte Damen und Herren,
vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

Kontakt:

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
Deutsches Institut für Urbanistik GmbH
Zimmerstraße 13-15
D-10969 Berlin
Tel.: +49 (0)30/39001-214
E-Mail: kj.beckmann@difu.de



Öffentliche und private Infrastruktur – alle wollen sie und niemand kann bezahlen!

Prof. Dr. Axel Priebs

Erster Verbandsrat, Region Hannover

Infrastruktur ist ein weiter Begriff, zunächst die technische Infrastruktur, also kurz alles, was wir unter uns sehen, wie Straßen, Wege oder Leitungen aller Art. Es gibt natürlich auch die soziale Infrastruktur, die Bildungsinfrastruktur, die medizinische Infrastruktur oder die Versorgungsinfrastruktur, die sich als ein eigener umfassender Begriff verfestigt hat.

Die Raumordnung soll nach § 2 Ziffer 3 Raumordnungsgesetz (ROG) *die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise gewährleisten*. Dieser umfassende Infrastrukturbegriff soll den folgenden Ausführungen zu Grunde liegen.

Das Problem einer auch langfristig bezahlbaren Infrastruktur hat die Region Hannover erkannt und versucht in Verbindung mit dem Regionalen Raumordnungsprogramm über eine Flächenhaushaltspolitik Infrastrukturen nur dort zuzulassen bzw. sich entwickeln zu lassen, wo diese auch langfristig vertretbar erscheinen.

Im Vordergrund stehen eine konzentrierte und kompakte Siedlungsentwicklung, Zentrale Orte als multifunktionale Versorgungsmittelpunkte und die Orientierung der Siedlungsentwicklung entlang der ÖPNV-Infrastruktur.

Dabei sind Siedlungsentwicklung sowie die gesamte dazugehörige Infrastruktur als Einheit zu verstehen. Gleichzeitig sind Konzentrationen und Schwerpunktsetzungen erforderlich, da eine individuelle Vergrößerung der Siedlungsflächen überproportionale Kosten verursacht.

Bei allen Planungen sind Reserven der Infrastruktur zu nutzen, die Folgekosten genau zu bewerten und mit einer demographischen Analyse abzugleichen. Letztlich sind Politik, Öffentlichkeit, Verwaltung und Infrastrukturträger in die Überlegungen einzubeziehen.

Infrastruktur – Kern der Daseinsvorsorge 

- Technische Infrastruktur**
 - Straßen, Frischwasser, Abwasser, Strom, Telekommunikation, Gas...

- Soziale und Bildungs-Infrastruktur**
 - Kita, Schulen, Sozialstationen, Krankenhäuser, Arztpraxen, Sport- und Freizeitanlagen...

- Versorgungsinfrastruktur**
 - Lebensmittelläden, Bäckereien, Tankstellen...



2 Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

- Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen, ist zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen.
- Die soziale Infrastruktur ist vorrangig in Zentralen Orten zu bündeln; die Erreichbarkeits- und Tragfähigkeitskriterien des Zentrale-Orte-Konzepts sind flexibel an regionalen Erfordernissen auszurichten.
- Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Erhaltung der Innenstädte und örtlichen Zentren als zentrale Versorgungsbereiche zu schaffen. Dem Schutz kritischer Infrastrukturen ist Rechnung zu tragen.

3

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III

1. Versorgungsinfrastruktur
2. Infrastrukturkosten von Baugebieten (neue Untersuchung im erweiterten Wirtschaftsraum Hannover)
3. Praxis der Regionalplanung in der Region Hannover bei der Steuerung der ländlichen Siedlungsentwicklung
4. Bewährte Planungsinstrumente

5

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III

- Infrastruktur als untergeordnetes „technisches“ Thema
- Fehlender ganzheitlicher Blick bei Siedlungspolitik
- Fehlende Abstimmung zwischen Infrastrukturträgern (auch innerhalb einer Kommune)
- Fehlende betriebswirtschaftliche Analyse bei Baulanderschließung
- Fragwürdige Kostenzuordnung
- Keine Verbindung von Kosten und individuellem Verhalten

4

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III



- Der Laden im Dorf ermöglicht selbständiges Leben auch im Alter
- Läden sind soziale Mittelpunkte der Dörfer



- Anlagerungsmöglichkeiten für Dienstleistungen

6

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezemat III

Aber wer will höhere Preise zahlen?

- Verbraucherverhalten (Preisorientierung, Kofferraumkauf) stützt großflächige Märkte am Rand der Städte
- Örtliche Lebensmitteläden leben von der Substanz, Nachfolgeprobleme
- Mit dem letzten Laden stirbt ein großes Stück Lebensqualität in den Dörfern
- Neue Läden auf genossenschaftlicher Basis (z. B. Resse bei Hannover)
- Frage: werden dauerhaft höhere Preise gezahlt?



www.dorfladen-netzwerk.de

7

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezemat III

Siedlungsentwicklung und Infrastrukturkosten

- Bis heute weitgehend wachstumsorientierte Siedlungsflächen- und Baulandpolitik
- Baulandpolitik wird immer noch eine zentrale Bedeutung für eine prosperierende Gemeindeentwicklung beigemessen
- Seit geraumer Zeit: Kritik an fehlenden Infrastrukturkostenrechnungen
- Neuere Untersuchungen (z. B. Difu 2007) kommen zu kritischer Einschätzung der fiskalischen Folgen neuer Baugebiete
- Demographischer Wandel verschärft das Problem
- Infrastruktur-Folgekostenrechner ermöglichen Kommunen einfache Überprüfung

8

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezemat III

Fragen einer Fallstudienuntersuchung im erweiterten Wirtschaftsraum Hannover



- Wie wirkt sich der demographische Wandel aus auf die
 - Kapazitätsauslastung der Wassersysteme
 - Kosten der Ver- und Entsorgung
 - Nutzungsgebühren

STADTREGION
Büro für Raumanalysen und Beratung

Für Städte und Gemeinden sollte konkret aufgezeigt werden,

- welche Kosten für die Erschließung von Neubaugebieten entstehen
- wie sich Auslastung und Kosten von Infrastrukturen durch den demographischen Wandel verändern
- welche Verfahren und Maßnahmen sich zur Effizienzsteigerung und Kostenbegrenzung anbieten

9

Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

Auswahl an Infrastrukturen



- Erschließungsinfrastrukturen in Neubaugebieten
- Frischwasserversorgung und Schmutzwasserentsorgung
- Grundschulen



Modellkommunen:

- Liebenau (Landkreis Nienburg)
- Neustadt a. Rbg. (Region Hannover)
- Polle (Landkreis Holzminden)
- Stadthagen (Landkreis Schaumburg)
- Winsen (Landkreis Celle)

10

Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

Dauerhafte Kosten durch Investitionen für Erschließungsinfrastrukturen



- sollen durch Umlagen und Beiträge erstattet werden
- zahlreiche nicht verkaufte Grundstücke in Baugebieten
- unzureichende Rückflüsse aus Umlagen
- Finanzierungskosten

Stadt/Gemeinde	Wohnheiten	
	geplant	verkauft Ende 2009
Liebenau		
Zum Bult	23	8
Döhrenkamp	37	4
Neustadt		
Mühlencamp	12	1
Alte Feldmühle	28	4
Ahnseer Feld	23	21
Auenblick Süd	34	20
Polle		
Ottenstein	33	32
Stadthagen		
Am Juchanshof	31	13
Kloppenburg	15	2
Helsengrundbach	15	1

STADTREGION
Büro für Raumanalysen und Beratung

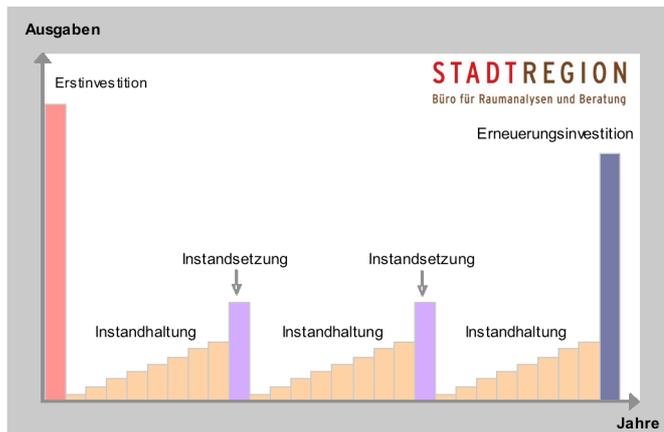
Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

- Erschließungsinvestitionen
 - Straßen
 - Frischwasser
 - Abwasser
- Laufende Kosten für Betrieb und Instandhaltung
- Periodische Kosten für Instandsetzung, Erneuerung
- Folgekosten werden bei Entscheidungen über neue Baugebiete oft vernachlässigt
- Folgekosten werden bei Entscheidungen über neue Baugebiete oft vernachlässigt

Problem: Kurzfristige Betrachtungsweise dominiert!

12

Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III



Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

- Jährliche Kosten für Betrieb und Unterhaltung aller Infrastrukturen, die von Städten, Gemeinden und Wasserbetrieben getragen werden, liegen zwischen 30 und 110 Euro / geplante Wohneinheit
- Kosten für Instandsetzung und Erneuerung von Straßen zwischen 100 und 200 Euro / geplante Wohneinheit p.a.

Folgekosten sind nur auf den ersten Blick gering

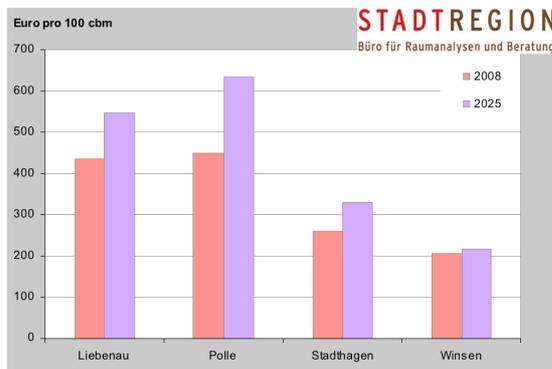
- Kosten für Betrieb und Unterhaltung steigen allmählich und summieren sich über den Lebenszyklus der Infrastrukturen
- periodische Kosten für Instandsetzung / Erneuerung der Infrastrukturen sind hoch (höhere Belastungen als durch Investitionen)

Wie wirkt sich der Bevölkerungsrückgang auf Wasserversorgung und Schmutzwasserentsorgung aus?

- Auslastung von Kanalnetzen und technischen Anlagen sinkt
- durch Maßnahmen zur Qualitätssicherung steigen die Kosten
- bei gleichzeitiger Siedlungsflächen-erweiterung steigen die Kosten überproportional



Kosten der Schmutzwasserentsorgung



- relativ hoch in schrumpfenden ländlichen Kommunen
- steigen bei Rückgang der Nutzerzahlen

Nicht berücksichtigt

- Sanierungsbedarf
- Modernisierungsbedarf
- höhere Betriebskosten bei weiterem Netzausbau
- höhere Betriebskosten wegen Unterauslastung der Systeme

Annahmen 2025: aktuelle Kostenstruktur, angeschlossene Personent. Prognose; Rückgang des privaten Verbrauchs um 10%, Fixkostenanteil 80%

Frischwasser-Versorgung und Schmutzwasser-Entsorgung

- Auslastung von Kanalnetzen und technischen Anlagen sinkt
- absolute Kosten steigen, wenn Maßnahmen zur Qualitätssicherung notwendig werden
- bei gleichzeitiger Siedlungsflächen-erweiterung steigen die Kosten überproportional
- spezifische Kosten pro cbm steigen (Kostenremanenz)
- Verbrauchspreise steigen
- der demographische Wandel wird in den meisten Wasserbetrieben (noch) nicht als besondere Herausforderung wahrgenommen

Folgen des demographischen Wandels für Grundschulen



- überall (weiterhin) stark rückläufige Kinder-Zahlen
- zunehmende Unterauslastung der Raumkapazitäten
- deutliche Steigerung der relativen Kosten für Städte und Gemeinden
- Strategien zur Steuerung von Auslastung und Kosten notwendig
- Entscheidungsbedarf vor allem an Standorten, die einzülig geführt werden



STADTREGION
Büro für Raumanalysen und Beratung

18

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III

Optionen zur Kostensenkung für Städte und Gemeinden bei Grundschulen



- Einsparungen bei laufenden Ausgaben (nur begrenzt möglich)
- Generierung von Einnahmen: Nutzungsgebühren, Spenden, Sponsoren (nur begrenzt möglich)
- Gebäudemanagement (Abgabe von Gebäudeteilen für andere Nutzungen, Teilabriss)
- Schließung von Standorten
- Neuorganisation von Infrastrukturstandorten (z.B. Zusammenlegung bzw. Integration schulischer und vorschulischer Einrichtungen; Ansiedlung von Kultureinrichtung in Grundschulen)

STADTREGION
Büro für Raumanalysen und Beratung

19

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III

Möglichkeiten zur Begrenzung finanzieller Risiken für Städte und Gemeinden



- Siedlungsplanung an demographischer Perspektive ausrichten
 - keine Neubaugebiete ohne nachgewiesenen Bedarf
- Infrastrukturkosten stärker bei Siedlungsplanung berücksichtigen
 - Siedlungsentwicklung an Kapazitäten der Infrastrukturen orientieren (Innenentwicklung, vorhandene Infrastruktur)
- Kostenwahrheit herstellen
 - Kostenmonitoring für Erschließung und Unterhalt
 - Kostenrechner online für neue Baugebiete nutzen
 - Umlage- und Erstattungsbeiträge den tatsächlichen Kosten anpassen
- Vertrags- und Finanzierungsmodelle nutzen, die
 - Investitionskosten nicht verkaufter Grundstücke entwickeln und Grundstückseigentümern anlasten
 - Endnutzer an den Folgekosten beteiligen

STADTREGION
Büro für Raumanalysen und Beratung

20

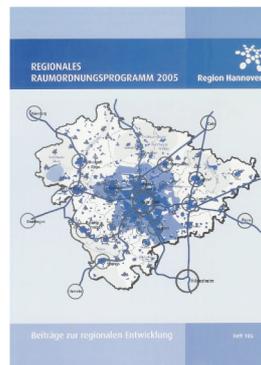
Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III



RROP Region Hannover: Neubestimmung des Instruments Eigenentwicklung

2 Typen von ländlich strukturierten Siedlungen:

- **ländlich strukturierte Siedlungen mit der Funktion Eigenentwicklung**, deren Siedlungsentwicklung grundsätzlich auf eine angemessene Entwicklung zu begrenzen ist,
- **ländlich strukturierte Siedlungen mit der Ergänzungsfunktion Wohnen**, deren Siedlungsentwicklung sich anhand ihrer Bedeutung für die regionale Entwicklung von der Eigenentwicklung abhebt.

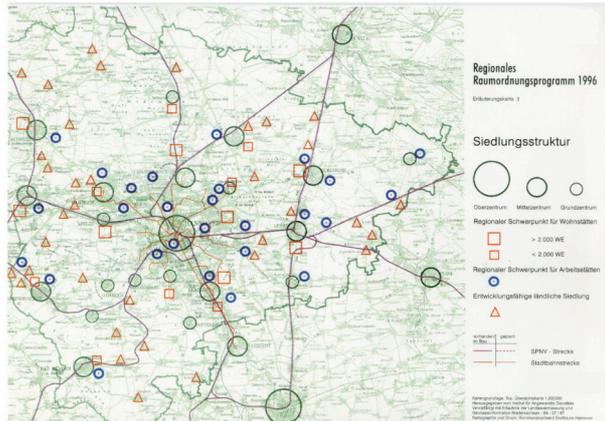


Ländlich strukturierte Siedlungen mit der Ergänzungsfunktion Wohnen

Kriterien für die Festlegung von ländlich strukturierten Siedlungen mit der Ergänzungsfunktion Wohnen sind:

- Grundschulstandort,
- ÖPNV-Anbindung mit guter Bedienungsqualität,
- Grundversorgung im Einzelhandel (Lebensmittel),
- ausgewogenes Verhältnis von Wohn- und Arbeitsstätten.





24

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III

Der Entwicklungsspielraum der übrigen ländlich strukturierten Siedlungen mit der Funktion Eigenentwicklung besteht aus der **Erfüllung des örtlichen Grundbedarfs** an zusätzlichen Wohnbauflächen und gemischten Bauflächen. Er wird als Basiswert in % zur vorhandenen Siedlungsfläche festgelegt. **Der Basiswert beträgt 5 %.**

Eine **Erhöhung des Basiswertes auf bis zu 7 %** ist im **Einzelfall** in Abstimmung zwischen der Kommune und dem Träger der Regionalplanung möglich.

25

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III



Gemeinde Wedemark
Ortsteil Oegenbostel

Basiswert 5 %	9.881 m ²
Inanspruchnahme	8.636 m ²

26

Prof. Dr. Axel Prieb
Dezernat III

Erste Überprüfung des Instruments Eigenentwicklung nach einer Laufzeit von 2 ½ Jahren



- insgesamt 137 Ortsteile mit der Funktion Eigenentwicklung in 21 Kommunen der Region Hannover festgelegt
- bis März 2008 waren 39 Fälle der Eigenentwicklung zu beurteilen, Siedlungsentwicklungen fanden statt in 34 Ortsteilen, d.h. in 25 % aller Ortsteile wurde nach ¼ der Geltungsdauer des RROP 2005 Eigenentwicklung in Anspruch genommen
- in nur 17 von 137 Ortsteilen (entspricht 12 %) wurde die Eigenentwicklung bereits jetzt vollständig ausgeschöpft
- insgesamt wurden bisher 57,5 ha Fläche für Eigenentwicklung beansprucht (entspricht 25,3 % des optional zur Verfügung stehenden Eigenentwicklungsspielraumes für die gesamte Region)

27

Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

Erste Bilanz der Region Hannover



- Das neue Eigenentwicklungsmodell hat sich grundsätzlich als praxistauglicher Ansatz zur Flächenhaushaltspolitik bewährt.
- Wirksames Instrument zur Begrenzung extremer Wachstums-vorstellungen in kleinen, infrastrukturell schlecht gestellten Ortsteilen
- Eine erneute Bilanz über die Inanspruchnahme der Eigenentwicklung ist nach der Hälfte des Geltungszeitraumes des RROP 2005 vorgesehen.
- Im Zuge der Neuaufstellung des RROP ist der Basiswert für die Eigenentwicklung zu diskutieren und ggf. zu justieren.
- Umdenken in der Regionsversammlung

28

Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

Bestätigung bewährter Planungsinstrumente



- Konzentrierte und kompakte Siedlungsentwicklung
- Zentrale Orte als multifunktionale Versorgungsmittelpunkte
- Orientierung der Siedlungsentwicklung an der ÖPNV-Infrastruktur



29

Prof. Dr. Axel Priebs
Dezernat III

- Siedlung und Infrastruktur als Einheit sehen
- Konzentration und Schwerpunktsetzung erforderlich (Vergrößerung der Siedlungsflächen erhöht Kosten überproportional)
- Infrastruktur als Basis der planerischen Überlegungen (Rückgrat)
- Ausnutzung der Infrastruktur stärken
- Folgekostenrechnungen obligatorisch
- Demographische Analyse obligatorisch
- Information und Überzeugung bei Politik, Verwaltung, Infrastrukturträgern und Bevölkerung

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Bei Rückfragen: axel.priebs@region-hannover.de

Landschaftliche Qualität und Attraktivität als Determinanten der Wohnortwahl

Dipl. Ing. Jens Palandt

Erster Verbandsrat des ZGB (seit 01.09.2010)

Der Hannoverschen Allgemeinen Zeitung vom 25.08.2010 ist zu entnehmen, dass Betriebe einen Fachkräftemangel beklagen. Was hat das mit o.g. Thema zu tun? Sehr viel, denn Fachkräftemangel hat neben dem Mangel selbst auch etwas mit Standortwettbewerb von Städten und Regionen zu tun.

Landschafts- und Freiraumschutz ist ein wichtiger Baustein einer auf das Gemeinwohl ausgerichteten Standortpolitik, die den Menschen vor Ort und den Unternehmen dient, die sich im globalen Wettbewerb um gut ausgebildete Fachkräfte befinden. Im Großraum Braunschweig gibt es vielfältige typische, klein- und großräumige Landschaften, die es vor diesem Hintergrund unbedingt zu schützen gilt. Die Attraktivität des Wohnumfeldes wird maßgeblich durch die die Siedlungskörper umgebende Landschaftsqualität bestimmt.

Die größten Gefahren für den Verlust oder die Beeinträchtigung von Landschaft resultieren derzeit aus weiterer Zersiedlung und dem Aus- und Neubau von technischen Infrastrukturen und Anlagen (z.B. Höchstspannungsleitungen, Windenergie- und Photovoltaik-Anlagen etc.). Der Erhalt attraktiver Landschaft kann nur gelingen, wenn die zur Verfügung stehenden Instrumente zur Anwendung kommen – und wenn Bauleitplanung, Fach- und Regionalplanung (Hand in Hand) zusammenarbeiten.

Symposium Stadt+UM+LAND 2030

Der Zusammenhang zwischen Landschaft und Wohnortwahl (1/3)

Standortfaktoren zur Wohnortwahl der Menschen (und Unternehmen)

- Untersuchungen über Wanderungsbewegungen der Bevölkerung kommen zu dem Ergebnis, dass die Menschen in Deutschland eine größere Mobilität an den Tag legen, als ihnen gemeinhin nachgesagt wird!



Landkreis Peine



Neubaugebiet Broitzem von Westen (2007)

Forschungsergebnisse zur Bewertung lokaler / regionaler Standortfaktoren

Ausschlaggebende Standortfaktoren für die Wohnortwahl:

 Arbeitsmarktsituation und persönliche Bindungen

 Verkehrsanbindung / Qualität des ÖPNV-Systems sowie der Freizeitwert / Anteil Gemeindefläche, der für Erholungsmöglichkeiten nutzbar ist

Lebensqualität

 Erst danach folgt das Angebot an (öffentlichen) Dienstleistungen (Ärzte, Schulen, kulturelle Einrichtungen etc.), Nahversorgung (Einzelhandel etc.), öffentliche Sicherheit



Forschungsergebnisse zur Wohnortwahl und zur Bewertung lokaler / regionaler Standortfaktoren

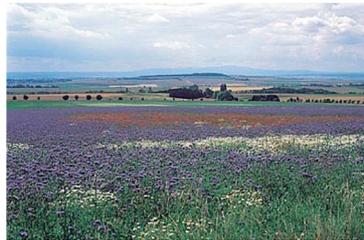
Noch zwei Aspekte...

Zahlungsbereitschaft für Immobilien (Inwertsetzung)

Untersuchungen von Markttransaktionen belegen, dass Haushalte bereit sind, mehr für eine Immobilie in Gemeinden / Städten mit attraktiver Landschaft und Freiraumsituation zu zahlen

Landschaftlicher Bezugsraum: Region

Entscheidend für die Wohnortwahl ist dabei nicht allein die Lebensqualität direkt in der Wohnsitzgemeinde, sondern das Erholungs-/ Freizeit - „Angebot“ in der Umgebung bzw. in der Region (+/- 30 km)



Landkreis Helmstedt

Landschaftliche Qualität und Attraktivität als Determinanten der Wohnortwahl (Teil 2/3)

Definition: Landschaftliche Qualität und Attraktivität

Landschaft und Freiraum in Gefahr (?)



Stadt Salzgitter



Was ist Landschaft?

Hier geht's z. B. um...

- Lebensraum / Erholungsraum / identitätsstiftende Heimat...
- Biotopverbund / Alleen / Gewässer- und Kanalnetz...
- Wiesen und Wälder / Fluss- und Seenlandschaften, Heiden...
- Hinterland / Freiraum / Parks / Gärten / freies Feld...
- [Naturlandschaft] / (historische) Kulturlandschaft...

..und v. a. um den räumlichen Bezug:

- Land zwischen Harz und Heide...
- Westharz, Harzvorland, Südheide...
- Asse, Elm, Dorm, Huy, Lappwald...
- Weser- und Leinebergland, Börden...
- typische Lebensräume einer Region...



Im Naturpark Elm-Lappwald

Was ist landschaftliche Qualität und Attraktivität?

Qualitätskriterien:

- besondere Eigenart, Schönheit, Vielfalt, Charakteristik...
- Landschaften / Orte mit *Alleinstellungsmerkmalen*...
- unverbaute Landschaft, intakte Blick- und Wegebeziehungen, Fernsichten...

Wert von intakter Landschaft?

- Landschaft als Tourismusregion
- Landschaft = Umgebung von Wohn- und Unternehmensstandorten, Raum für Erholung
- Nutzung von Naturgütern, und ökologischer Leistungen



Braunschweiger Land

Gefährdungen und Beeinträchtigungen von Landschaft

- Siedlungsdruck v. a. im Umfeld größerer Städte
- Überformung, Nivellierung, Verstädterung / Suburbanisierung
- Monotonie durch intensive Nutzung



(Potentielle) Gefährdungen und Beeinträchtigungen von Landschaft

- Technische Bauten und Anlagen in der Landschaft
- Ausbau / Neubau von Verkehrswegen und sonstigen Infrastrukturen



Landschaftliche Qualität und Attraktivität als Determinanten der Wohnortwahl (Teil 3/3)

Der Schutz von Landschaft und Freiraum in der Region - Akteure / Instrumente / „Projekte“

– der Beitrag von Raumordnung und Regionalplanung



Blick vom Klieversberg auf Wolfsburg



Der Schutz von Landschaft und Freiraum in der Region

Akteure im Bereich des ZGB

- Bauleitplanung durch die Städte und Gemeinden
- Fachplanungen, (v. a. NNatG) - Zuständigkeiten weitgehend bei den Landkreisen (Schutzgebiete / Natura 2000, Schutz / Pflege / Entwicklung)
- RO und Regionalplanung durch den ZGB

NROG – Grundsätze zum Freiraumschutz

u. a. Nr. 5 „Die Siedlungs- und Freiraumstruktur soll so entwickelt werden, dass die Eigenart des Landes, seine Teilräume, Städte und Dörfer erhalten wird. (...) Freiräume und ihre Funktionen sollen erhalten bleiben.“



Bornum am Elm

Der Schutz von Landschaft und Freiraum

Aktuelle „Herausforderungen“ / „Projekte“ der RO (1/2)

Fortschreibung des RROP, Durchführung von ROVen
oder in informeller Zusammenarbeit, ggf. in moderierender Rolle:

- Fortsetzung des gemeinde- / landkreisübergreifenden Landschafts- und Freiraumschutzes und des Schutzes großräumiger Landschaften, Umgang mit dem Thema „Großräumige Kompensation“
- Überarbeitung der Festlegungen zum Funktionsbereich Erholung, Freizeit, Tourismus (Aktualisierung, Schärfung, Transparenz erhöhen)
- Umgang mit zukünftiger Siedlungsentwicklung und der Sicherung der Daseinsvorsorge (in Teilräumen mit Wachstum, Stagnation oder Schrumpfung),
Festhalten an der Strategie der dezentralen Konzentration



Der Schutz von Landschaft und Freiraum

Aktuelle „Herausforderungen“ / „Projekte“ der RO (2/2)

- Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz – Ausweitung der Nutzung regenerativer Energien
Einer der nächsten geplanten Schritte: Überprüfung der Potentialreserven zur Nutzung der Windenergie
- Umgang mit dem Thema Intensivtierhaltungsanlagen
- Umsetzung des geänderten LROP 2010, v. a. Rohstoffsicherung



Landschaftliche Qualität und Attraktivität als Determinanten der Wohnortwahl

Zu guter letzt: Zusammenfassung / Fazit (1/3):

- Attraktive Landschaft (mit hohem Freizeit- und Erholungswert) ist nach der Arbeitsmarktsituation und neben der Verkehrsanbindung ein bestimmendes Kriterium für die Wohnortwahl der Menschen
- Dabei ist nicht allein die Lebensqualität direkt in der Wohnsitzgemeinde für die Wohnortwahl bedeutend, sondern auch das Angebot in der Umgebung / Region
- Den Bürgern Lebensqualität in Form von attraktiver Landschaft zu bieten, zählt daher zu den essentiellen Aufgaben der Politik vor Ort und in der Region



Upen, Landkreis Goslar

Landschaftliche Qualität und Attraktivität als Determinanten der Wohnortwahl

Zusammenfassung / Fazit (2/3):

- Landschafts- und Freiraumschutz ist auch ein wichtiger Baustein einer Standortpolitik, die Unternehmen dient, die sich im globalen Wettbewerb um gut ausgebildete Facharbeitskräfte befinden
- Im Großraum Braunschweig gibt es vielfältige typische, klein- und großräumige Landschaften, die es unbedingt zu schützen gilt
- Die größten Gefahren für den Verlust oder die Beeinträchtigung von Landschaft resultieren derzeit aus weiterer Zersiedlung und dem Aus- und Neubau von technischen Infrastrukturen und Anlagen



An der Oker bei Stöckheim

Landschaftliche Qualität und Attraktivität als Determinanten der Wohnortwahl

Fazit: Der Erhalt attraktiver Landschaft kann nur gelingen, wenn die zur Verfügung stehenden Instrumente zur Anwendung kommen – und wenn Bauleitplanung, Fach- und Regionalplanung (Hand in Hand) zusammen arbeiten

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Ing. Jens Palandt

Braunschweig, den 26.08.2010



Kaiserdom Königsutter

Ein Blick darüber hinaus ...

Dipl. Geogr. Ulrich Kegel

Erster Verbandsrat des ZGB (bis 31.08.2010)

Ausgehend von den Ergebnissen bzw. Leitbildern, die 2003 im Rahmen des großen stadtreptionalen Forschungsprojekt „STADT+UM+LAND 2030“ vom Bundesbildungsministerium gefördert und unter Leitung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig entwickelt wurden, besteht heute die Gelegenheit, Prognostiziertes und tatsächlich Eintretenes vergleichsweise zu bilanzieren. Eine solche Bilanz bietet die Möglichkeit, zukünftige Entwicklungen genauer einschätzen zu können bzw. erkennbare Entwicklungslinien zu justieren oder zu korrigieren.

Solche Beobachtungen und Einschätzungen können dann in die Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsprogramms einfließen und tragen dazu bei, dieses zukunftssicherer auszuformen. Abstrakte Entwicklungsziele hinsichtlich ihrer Qualität an der Empirie gemessen zeigen mittel- und langfristig mehr Wirkung, als dies mit allgemeingültigen Leitbildern der Fall ist.

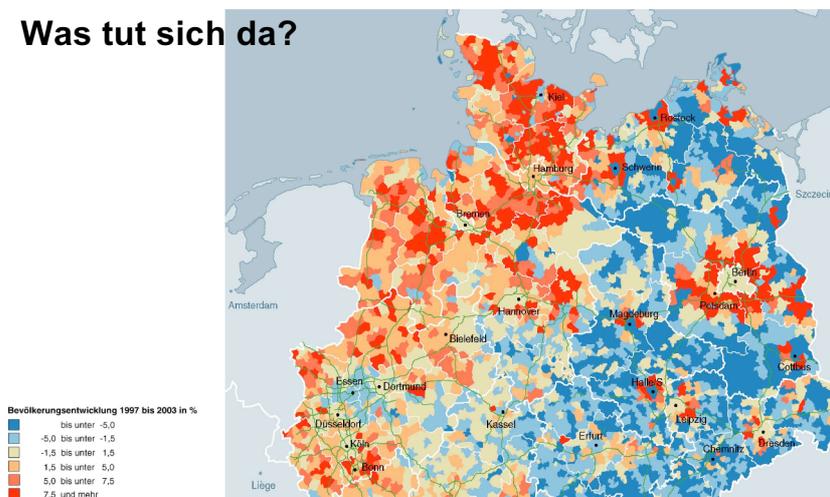
Bezogen auf den demographischen Wandel schreitet dieser wie nachzuweisen ist deutlich schneller und intensiver voran, als bisher prognostiziert. In einigen Gemeinden des Verbandsgebietes sind die (negativen) Prognosewerte für das Jahr 2030 schon heute erreicht bzw. sogar unterschritten. Die vermeintlich pessimistische Prognose aus dem Jahr 2003 entpuppt sich als viel zu optimistische Variante gegenüber der heute gegebenen Realität.

Vor diesem Hintergrund gilt es, mit mehr interkommunaler oder regionaler Kooperation die Zukunftsaufgaben zu bewältigen. Dazu gehört, die Regionalisierungsdiskussion voranzubringen, interkommunale Divergenzen abzubauen, einen regionalen Interessenausgleich herzustellen und dabei die innerregionalen Verflechtungen zu beachten.

Die Zukunft der Region liegt in einer international aufgestellten Arbeitsmarkt- und Wirtschaftspolitik, in mehr Zusammenarbeit und Kooperation insbesondere im öffentlichen Bereich, in einem gezielten innerregionalen Interessenausgleich von Nutzen und Lasten. Außerdem ist eine grundlegende Reform der Kommunalfinanzen unabweisbar. Dabei geht es nicht um das Quartier, um mein Dorf, um meine Stadt, sondern um unser ALLER-OKER-LAND, der Region „Großraum Braunschweig“.



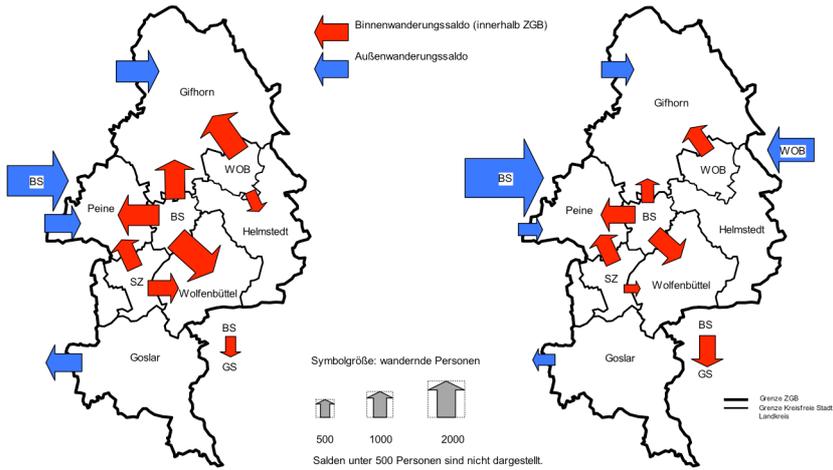
Was tut sich da?



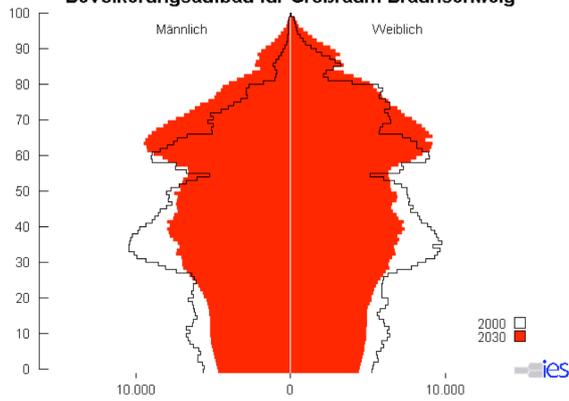
Quelle: BBR (2005): Raumordnungsbericht 2005. Berichte Bd. 21, Bonn, Seite 31



Binnen- und Außenwanderungssalden im Großraum Braunschweig 1995 – 1999 2000 – 2004



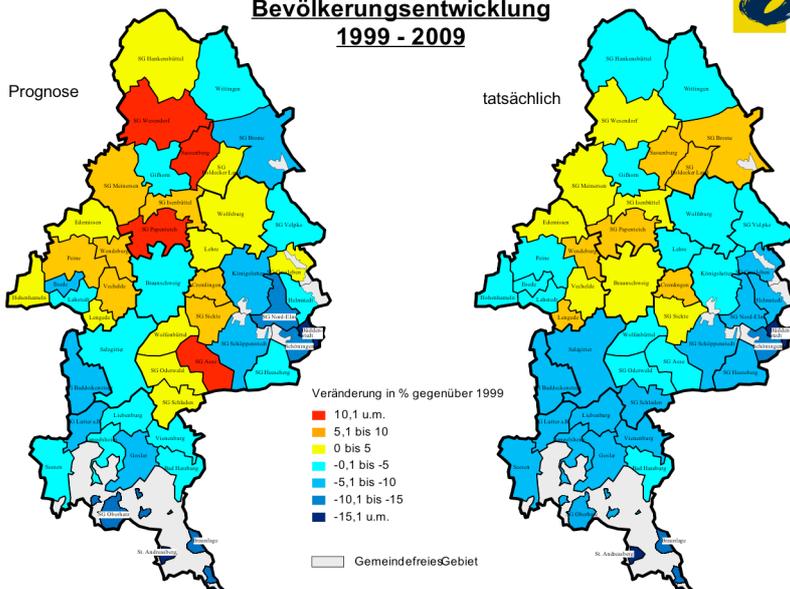
Bevölkerungsaufbau für Großraum Braunschweig



Bevölkerungsentwicklung 1999 - 2009

Prognose

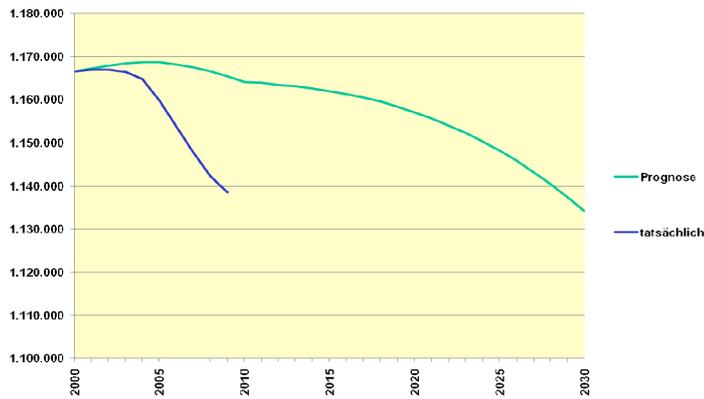
tatsächlich



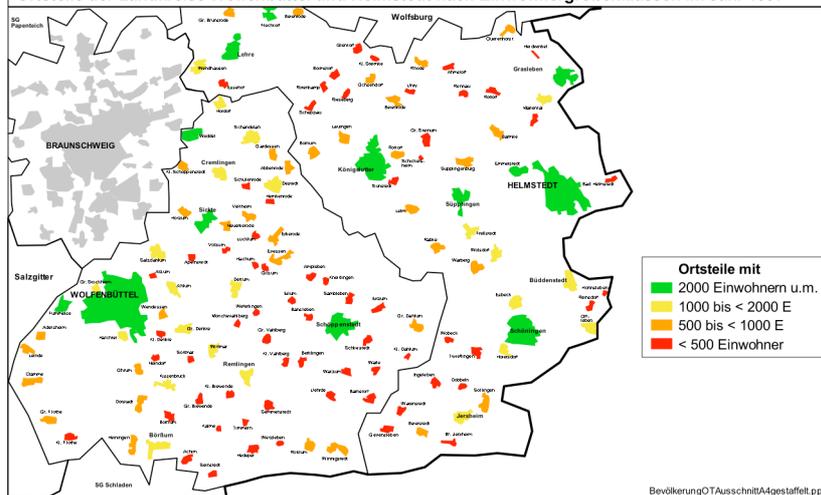


Bevölkerungsentwicklung 2000– 2030

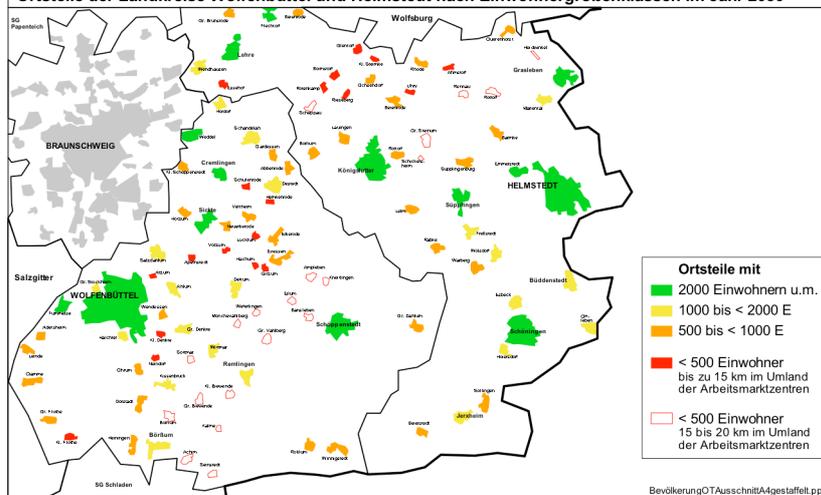
- Prognose und tatsächliche Entwicklung -



Ortsteile der Landkreise Wolfenbüttel und Helmstedt nach Einwohnergrößenklassen im Jahr 1997



Ortsteile der Landkreise Wolfenbüttel und Helmstedt nach Einwohnergrößenklassen im Jahr 2030





Folgen

Perspektiven

Strategien



Zur Erinnerung: **die Leitbilder** STADT+UM+LAND 2030:

- **Interdisziplinäres Denken und Handeln in regionalen Zusammenhängen**
- **Ältere ArbeitnehmerInnen sind für Arbeitswelt unerlässlich**
- **Kooperative, lernende Region Braunschweig**
- **Entwicklung neuer ökonomischer Cluster**
- **Naturverträgliche Land- und Forstwirtschaft/
Regionale Produkte**



Zur Erinnerung: **die Leitbilder** STADT+UM+LAND 2030:

- **Kompakte und energieeffiziente Siedlungsstrukturen**
- **Standortgerechte, tragfähige Wohnquartiere**
- **Flächendeckendes Netz aus Versorgungseinrichtungen**
- **Nachhaltige Mobilität durch Innovation**
- **Naturschutz und Landschaftspflege überall**



Was ist daraus geworden? Wie geht es weiter?

- „Ohne Moos nichts los!“
- In der Mitte liegt die Zukunft
- Bauen und Wohnen – Angebotsvielfalt ist gefragt
- Infrastruktursicherung in Gefahr
- Mit mehr Kooperationen in die Zukunft



„Ohne Moos nichts los!“

- Wirtschaftliche Entwicklung und Attraktivität
- Clusterpolitik
- Lebenslanges Lernen/ Zielgruppenorientierte Qualifizierungspolitik
- Rente mit 67?/70?/ Bindung junger Menschen/ von Fachkräften
- Stärkung des intergenerativen Denkens und Handelns



In der Mitte liegt die Zukunft

- Rückzug zentraler Versorgungsleistungen aus der Fläche
- Konzentration der Arbeitsmarktentwicklung
- Abbau öffentlicher Versorgungs- und Dienstleistungsstrukturen im ländlichen Raum
- Sinkende Finanzkraft in der Fläche
- Rückeroberung des ländlichen Raum durch energetische/ landwirtschaftliche Intensivnutzungen



Bauen und Wohnen – Angebotsvielfalt ist gefragt

- **Innenentwicklung und Revitalisierung von Brachflächen (ab in die Mitte ...)**
- **Einstellung auf vielfältigste Zielgruppen und auf standortspezifische Wohnungsnachfrage**
- **Multifunktionalität öffentlicher Gebäude/ generationsübergreifende Gebäudenutzung**
- **Förderung/Ermöglichen gemeinschaftlicher Wohnangebote (z.B. „Senioren-WG“)**



Infrastruktursicherung in Gefahr

- **Tragfähigkeit sichern – aber wie?**
- **Auslastung verbessern – aber wie?**
- **Nachfragegerechter Umbau von Infrastruktur – wozu und womit?**
- **Erweiterung der Kooperationen (PPP) – nur da, wo es sich „lohnt“?**
- **Geplanter (geordneter) Rückbau – wer kann sich das leisten?**



Mit mehr Kooperationen in die Zukunft

- **Aktuelle Regionalisierungsdiskussion voran bringen**
- **Abbau interkommunaler Divergenzen**
- **Politische und organisatorische Stärkung der Stadtregion (regionaler Interessenausgleich)**
- **Beachtung der innerregionalen Verflechtungen**



Die Zukunft von STADT+UM+LAND liegt in:

- **International aufgestellter Arbeitsmarkt- und Wirtschaftspolitik**
- **Mehr Zusammenarbeit und Kooperation insbesondere im öffentlichen Bereich**
- **Gezielter innerregionaler Interessenausgleich (Nutzen = Lasten)**
- **Grundlegende Reform der Kommunalfinanzierung**



Es geht nicht um das Quartier, sondern um
unser ALLER – OKER – LAND !!



Statements der in der Verbandsversammlung vertretenen Fraktionen (Auszüge)

Reinhard Manlik, CDU-Fraktion

„... Es ist schon heute extrem schwierig, den öffentlichen Personennahverkehr in bezahlbare Dimensionen zu bringen. Die individuelle Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Wenn wir uns den ÖPNV in Richtung der kleinen nichtzentralen Orte nicht mehr leisten können, dann wird die individuelle Mobilität weiter zunehmen. Die Elektromobilität hat nur eine Chance in den größeren Städten, nicht in der Fläche. Die individuelle Mobilität direkt oder indirekt einzuschränken ist höchst unsozial. ...

Die Planungsverwaltung hat es leicht, die systemaren Zusammenhänge darzustellen und zu sagen, das und das müssten wir machen. Die Politik wiederum soll dies dann umsetzen, wobei sich eine Schere zwischen „sollen“ und „können“ auftut. Wenn es gelingt, die Mandatsträger ein wenig losgelöst von der lokalen Einbindung Entscheidungen treffen zu lassen, die auf der Grundlage des Wissens der Planungsverwaltung durchgeführt werden sollen, dann kommen wir in der Region insgesamt voran. Die bisherige Arbeitsweise des Zweckverbandes gerade im Planungsbereich zeichnet sich dadurch aus, dass immer ein Konsens zwischen Verwaltung und Politik gesucht wurde, obwohl schwierigste Themen zu beraten waren.

So gesehen kann der Zweckverband tatsächlich eine Klammer bilden, die es gilt zu pflegen. Auf dieser Basis ist die Region zusammenzuführen und damit kann unserer Heimat eine Zukunft geben werden. ...“

Wolfgang Schneider, SPD-Fraktion

„... Die Themen, die in diesem Symposium behandelt wurden, sind in unseren Gremien zu vertiefen. Insofern ist diese Veranstaltung der Startpunkt für weiterführende und tiefgreifende Diskussionen und Entscheidungen. ...

Der Verbandsdirektor hat in seinem Beitrag deutlich gemacht, dass der Zweckverband eine gute und tragbare Institution in der Region ist und dass sie ausbaufähig erscheint. Der bisherige Erste Verbandsrat hat in der Presse betont, dass die Region hervorragende analytische Fähigkeiten besitze, es aber selten gelänge, gemeinsam und Partei übergreifend die richtigen Konsequenzen zu ziehen bzw. die notwendigen Entscheidungen herbeizuführen. Das liegt sicher auch in den hier in der Region vorherrschenden sehr differenzierten Zuständigkeiten.

Von daher ist es gut, dass sich die SPD-Landtagsfraktion diesem Thema gewidmet hat, um mit einer Gesetzesinitiative zu prüfen, welche Aufgabenerweiterungen für den Zweckverband denn notwendig sind. Bei dieser Diskussion sind natürlich die Gebietskörperschaften mit einzubeziehen.

Festzustellen ist, dass ein sich änderndes Mobilitätsverhalten erheblichen Einfluss nicht nur auf die Verkehrs- sondern auch auf die Regionalplanung haben wird. Dabei darf das Stichwort RegioStadtBahn nicht fehlen. Sie passt ausgezeichnet in das Bild eines sich ändernden Mobilitätsverhaltens. Dieses System ist ein attraktives, zukunftsorientiertes und umweltfreundliches Schienen gebundenes Verkehrsmittel, das die Städte und damit auch die Menschen in unserer Region besser als bisher miteinander zu verbinden vermag.

Festzustellen ist auch, dass die Kernaussagen der hier vorgetragenen Referate nach Diskussion in unseren Gremien zu entsprechenden Änderungen und Anpassungen des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Großraum Braunschweig führen werden. ...“

„... Es gibt wegen der genannten Veränderungen einen Trend zurück in die Städte, ein Trend gegen das Wohnen in der schönen Umgebung weit draußen. Der damit einhergehende demographische Wandel macht deutlich, dass auf dem Land liegende Einfamilienhäuser verkauft und die zentral gelegenen Wohnungen mit den besseren Servicemöglichkeiten aufgesucht werden. Das betreute Wohnen an Stelle des Einzelhandels irgendwo auf dem Dorf kann nicht die Lösung sein. Das ganze führt zu Leerständen bzw. zu einem Wertverlust solcher peripher gelegenen Immobilien. Wir haben es in den letzten Jahrzehnten mit einer Zersiedlung der Landschaft zu tun gehabt, die ihresgleichen sucht und nicht mehr finanzierbar erscheint.

Es ist leider so, dass bisher nur sehr wenige Kommunen die Steuerung der Nutzung von Baulücken bzw. Wiedernutzung verfallener Altbauten als ihre Aufgabe begreifen. In dem Projekt „STADT+UM+LAND 2030“ steht eigentlich schon alles drin, was für die zukünftige Entwicklung im Großraum Braunschweig von Bedeutung ist. Es wurde in den Vorträgen bereits darauf hingewiesen, dass die konkrete Umsetzung noch zu wünschen übrig lässt.

Ein Leitbild aus diesem Projekt lautet: Wir planen und entwickeln interkommunal im Sinne des regionalen Gemeinwohls und unterlassen das Kirchturmdenken. Dafür betreiben wir gemeinsam eine verpflichtende Raumplanung und stimmen Flächenausweisungen und Nutzungen auf freiwilliger Basis interkommunal ab. Dies geschieht in der Praxis leider viel zu selten.

Insgesamt kann man zu der Überlegung kommen, ob wir nicht doch den Zusammenschluss zu größeren Verwaltungseinheiten brauchen. Der von der SPD-Landtagsfraktion vorgelegte Gesetzentwurf zur Aufgabenübertragung an den Zweckverband ist ein ziemlicher Schnellschuss, der jedoch hoffen lässt, dass Bewegung in die Diskussion kommt und dass die Auseinandersetzung ernsthaft und zielführend stattfindet.

Angesichts seines heutigen Aufgabenspektrums ist der Zweckverband besonders geeignet, den anstehenden Diskurs zur Regionsreform zu moderieren. Ob und wenn ja, welche Aufgaben dabei dem Verband übertragen werden, sollte wegen des offenen Diskurses jetzt noch nicht entschieden werden. Es bleibt festzuhalten, dass jede Region nur so gut ist wie der Wille ihrer Akteure zur konstruktiven Zusammenarbeit! ...“

Adolf Bannier, FDP-Fraktion

„... Der bisherige Erste Verbandsrat Ulrich Kegel wird wegen seiner Kompetenz, seines ausgeprägten Fachwissens und wegen seiner ausgleichenden Wirkung der Region fehlen, mir auch.

Was die heutigen Fachvorträge betrifft, werden diese noch in den Verbandsgremien zu diskutieren sein, nur soviel: Es werden keine neuen Wege benötigt, vielmehr geht es darum, diese Wege zu erhalten und den Bedürfnissen der Zukunft anzupassen.

Bei einem Rückblick auf die früheren Programmversionen ist bereits auf die heutigen Themenfelder verwiesen worden, die jetzt wieder aktuell sind. Insofern können diese aktuellen Themen problemlos in diese weitsichtige Programmstruktur eingefügt werden.

Was die Regionsdebatte betrifft ist die Freiwilligkeit, die uns bisher ausgezeichnet hat, der allein Erfolg versprechende Weg. Dabei sollen wir uns nicht scheuen auch in Richtung Hannover deutlich zu artikulieren, wohin wir uns gern bewegen würden. Der Verband hat, so der Verbandsdirektor, sich dadurch ausgezeichnet, in den meisten Fällen mit einer Zunge zu reden. Hoffentlich gelingt uns das hier auch, die Region hätte es verdient und wir etwas geschafft, was die Region deutlich voranbringen könnte. ...“



von links: Jens Palandt, Hennig Brandes, Helmut Kuhlmann, Ulrich Kegel



Am Ende seiner Dienstzeit: Ulrich Kegel am 26.08.2010 im Congresssaal, Stadthalle Braunschweig

Schluss jetzt!

Verabschiedung des Ersten Verbandsrates Ulrich Kegel
Helmut Kuhlmann, Vorsitzender der Verbandsversammlung

„Meine sehr verehrten Damen und Herren, „Schluss jetzt!“ diese beiden etwas harschen Worte, die den letzten Tagesordnungspunkt einleiten sollen, stammen nicht von mir sondern von Herrn Kegel höchst persönlich. Er sagt das, als wollte er uns zurufen: also es ist genug, ich gehe jetzt! Gleichzeitig hat er uns aber mit dieser Veranstaltung gleich Diskussionsstoff für die nächsten 20 Jahre hinterlassen!

Die damalige Entscheidung, das ist heute ja schon mehrfach durchgedrungen, Herrn Ulrich Kegel in dieses Amt zu wählen, war eine gute Entscheidung. Herr Kegel hat dies in den gut 18 Jahren jeden Tag unter Beweis gestellt. Er hat sich wegen seiner menschlichen Integrität, seiner fachlichen Kompetenz, seiner Verlässlichkeit Respekt und Anerkennung bei allen Mitgliedern der Verbandsversammlung aber auch bei vielen anderen Organisationen und den unmittelbaren Mitarbeitern erworben.

Er hat in den 18 Jahren beim Zweckverband Großraum Braunschweig mehr als 4.500 Überstunden geleistet und sie auch nie abgebummelt. Das entspricht einer Arbeitszeit von etwa zwei Mannjahren! Er hat in dieser Zeit lediglich an drei Tagen aus gesundheitlichen Gründen gefehlt, an zwei Tagen in 1997 und an einem Tag in 2008. Er war also immer präsent, auch als Person mit seinem ganzen Wissen und seiner Leidenschaft für diesen Beruf.

Es gäbe viele berufliche Meilensteine zu nennen, dies würde aber zu weit führen. Es war schon gut, wie er uns dazu gebracht hat, an den verschiedenen Forschungswettbewerben wie „Regionen der Zukunft“ oder „STADT+UM+LAND 2030“ teilzunehmen, Wettbewerbe, deren Ergebnisse die Arbeit des Zweckverbandes entscheidend vorangebrachten haben.

Er hat über 80 Sitzungen des Regionalplanungsausschusses vorbereitet und dabei mehr als 260 Beratungsvorlagen maßgeblich ausgearbeitet und abgestimmt, eine unglaubliche Arbeit und jeder, der die Materie kennt, weiß, was dahinter steckt. Darüber hinaus war er noch in einer Reihe von überregionalen Arbeitskreisen vertreten und hat sich dort für den Verband eingesetzt bzw. konnte die dort erarbeiteten Erkenntnisse in die Verbandsarbeit einfließen lassen.

Es ist also kein Wunder, dass Herr Kegel bei einem solchen Engagement sofort bereit war, nach Überschreiten der Altersgrenze Ende Juni diesen Jahres seine aktive Arbeitszeit beim Zweckverband um zwei Monate zu verlängern. So konnte sein Nachfolger Herr Palandt gut eingeführt werden, was nach dem heutigen Vortrag auch offenkundig gelungen ist.

Herr Kegel ist 37 Jahre hier in der Region für die Region tätig gewesen. Der Zweckverband Großraum Braunschweig, die Städte, die Landkreise, die Gemeinden sowie alle Institutionen, mit denen er zu tun hatte, haben allen Grund, ihm herzlich zu danken. Er ist mit allen Kollegen im Haus gut ausgekommen, war immer hilfsbereit, war freundlich, alles Kriterien, die an einem solchen Tag auch einmal erwähnt werden dürfen, Gründe also, dass wir Herrn Kegel vermissen werden, wenn er jetzt in den nächsten Lebensabschnitt wechselt.

Unsere besten Wünsche begleiten Herrn Kegel und seine Familie in diesen neuen Lebensabschnitt, danke für alles, danke für den heutigen Tag, den Blick in die nächsten 20 Jahre. Ich muss jetzt Herrn Kegel die Versetzungsurkunde in den Ruhestand aushändigen, ich tue dies nicht gern, er hat es aber verdient!“

Literatur

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (2010): Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft – schneller, öfter, weiter?, Hannover; ARL-Nachrichten, Heft 1/2010

Ackers, Walter; Kahmann, Henning; Hasenstab, Roland; Schwarzkopf, Johannes (2003): Stadtlandschaft 2030 – Forschungsergebnisse, Braunschweig; Beiträge zur STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 11

Beckmann, Klaus J. (2010): Elektromobilität – Hoffnungsträger oder überschätzte Chance des Stadtverkehrs?, Berlin; difu-Berichte, Heft 2/2010

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2009): Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität, Bonn; Informationen zur Raumentwicklung Heft 12/2009

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2010): Leitfaden für eine integrierte, bereichsübergreifende regionale Daseinsvorsorgeplanung, Bonn; Informationen aus der Forschung des BBSR, Heft 2/2010

Kegel, Ulrich (1994): Der wirtschaftsstrukturelle Wandel seit den sechziger Jahren (Hannover); Braunschweig und das Land zwischen Harz und Heide, Niedersächsische Landeszentrale für politische Bildung (Hrsg.)

Kegel, Ulrich; Knieling, Jörg; Sinning, Heidi (2005): Leitbildprozess STADT+UM+LAND 2030: Kooperationsstrategien der Region Braunschweig zur Gestaltung des demographischen Wandels, Berlin; Zukunft von Stadt und Region Band II: Perspektiven der Regionalisierung, Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.)

Kegel, Ulrich (2006): Neue Planungsprozesse für die Regionalplanung, Dortmund; Praxis der Stadt- und Regionalentwicklung – Analysen, Erfahrungen, Folgerungen; Planung neu denken, Band 2

Piegsa, Günter (2010): Auf den Ortskern kommt es an! Innenentwicklung als Zukunftsaufgabe der Region Südniedersachsen und ihre Kommunen, Göttingen; Veranstaltungsreihe des Regionalverbandes Süd Niedersachsen

Region Hannover (Hrsg.) (2005): Regionales Raumordnungsprogramm für die Region Hannover 2005, Hannover;

Zweckverband Großraum Braunschweig (Hrsg.) (2008): Regionales Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig 2008, Braunschweig

Zweckverband Großraum Braunschweig und KoRiS Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.) (2004): STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig – Leitbilder für eine Stadtregion im demographischen Wandel, Braunschweig; Beiträge zur STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 8