

Stadt+Um+Land 2030

Braunschweig – Salzgitter – Wolfsburg: eine implodierende Stadt-Region

Ideenskizze zum Ideenwettbewerb Stadt 2030 im Rahmen des geplanten Forschungsprogramms "Bauen und Wohnen" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung

Inhaltsübersicht

Einleitung	1
1. Die implodierende Stadt-Region – Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg als Referenzregion für städtische Schrumpfungsprozesse	2
2. Dialogischer Prozess für Leitbild und Entwicklungsstrategien der Stadt-Region	7
3. Konflikte im Hinblick auf das stadt-regionale Leitbild 2030	11
4. Leitbilder und Forschungsbedarf zwischen Vision und stadt-regionaler Realität	13
5. Verfahren für Dialog, ständige Weiterentwicklung und Realisierung des Leitbildes	16
6. Beispielhafte, zukunftsweisende Lösungen für zukünftige Herausforderungen im STADT+UM+LAND Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg	20
Quellen und Anmerkungen	

Antragsteller für die Stadt-Region Braunschweig

Zweckverband Großraum Braunschweig
An der Katharinenkirche 1-2
38100 Braunschweig
Tel.: 05 31/2 42 62-0
Fax: 05 31/2 42 62-42
E-mail: zgb@zgb.de

Forschungsverbund

Institut für Architektur- und Planungstheorie der Universität Hannover, Prof. Dr. sc. techn. Barbara Zibell

Institut für Städtebau und Landschaftsplanung der TU Braunschweig, Prof. Walter Ackers

Institut für Sozialwissenschaften der TU Braunschweig, Prof. Dr. Klaus Lompe

KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover (Dipl.-Ing. Jörg Knieling M.A.).

Bearbeitung und Koordination des Wettbewerbsbeitrags

KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover

Einleitung

Der Zweckverband Großraum Braunschweig beteiligt sich mit der Stadt-Region Braunschweig (Städte Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg sowie Umlandgemeinden) an dem Ideenwettbewerb "Stadt 2030" im Rahmen des geplanten Forschungsprogramms „Bauen und Wohnen“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.

Zweckverband Großraum Braunschweig

Der Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) wurde 1992 gegründet. Er wird von den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel getragen. Auf einer Fläche von 5.077 qkm leben 1,165 Mio. Menschen.

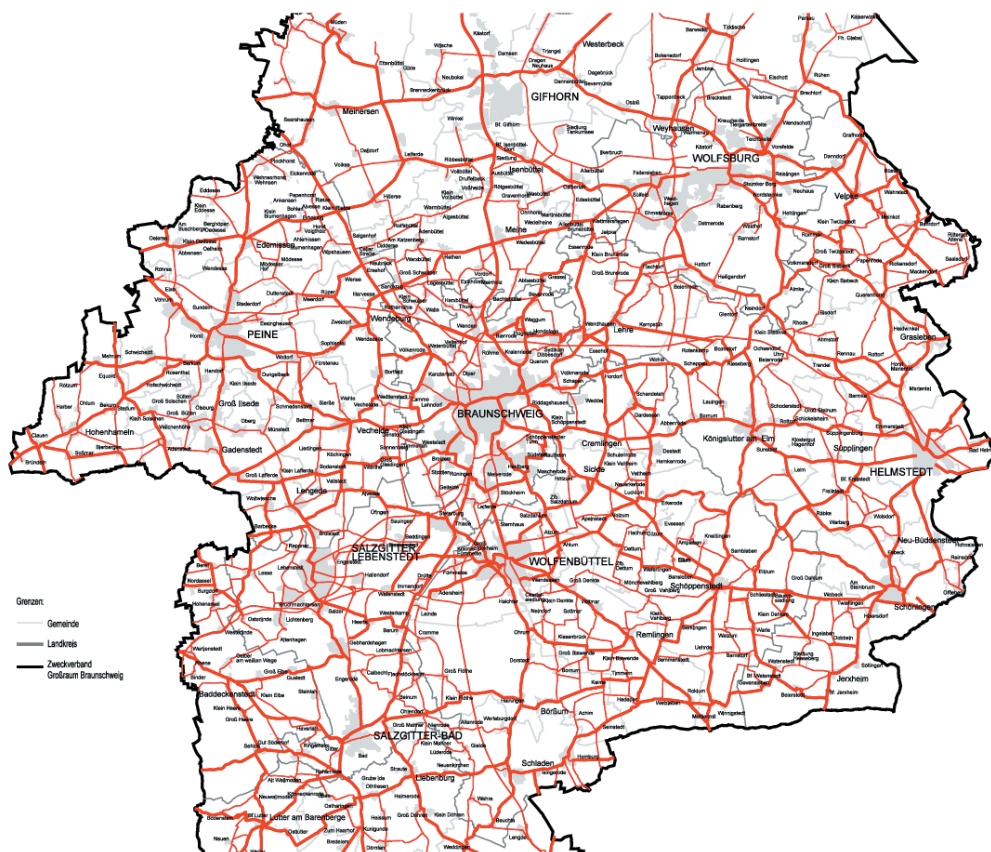
Der Zweckverband ist Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr auf Straße und Schiene sowie Träger der Regionalplanung.

Die Stadt-Region bringt umfangreiche Erfahrungen in den Wettbewerb ein, wie Kooperation und Dialog in Leitbilder münden können.

Als „implodierende Stadt-Region“ rücken die Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg die Problematik der Schrumpfung in den Mittelpunkt ihres Beitrags. Daraus leiten sich wichtige Forschungsfragen und Anforderungen an die Stadt-Region 2030 ab.

Das Motto des Beitrages "Stadt+Um+Land" unterstreicht, dass die Stadt 2030 den Blick auf die Stadt-Region ausweiten muss. Stadt und Umland befinden sich in einem unmittelbaren Wechselspiel und Beziehungsgeflecht. Braunschweig/Salzgitter/Wolfsburg stehen als Referenzraum für die Suche nach Visionen und Leitbildern für den Zeithorizont 2030 auf Ebene der Stadt-Region.

Dabei ist ihr Ziel, dass ein innovativer Prozess – als Dialog von Politik, Verwaltung und Bevölkerung, internen und externen Akteuren und unter Einbezug eines interdisziplinären Wissenschaftsverbundes - zu übertragbaren Leitbildern und Strategien führt und damit zur Lösung der anstehenden STADT-UM-LAND-Probleme beiträgt.



1. Die implodierende Stadt-Region: Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg als Referenzregion für städtische Schrumpfungsprozesse

StadtRegionNewsMail
Braunschweig-Salzgitter-
Wolfsburg, 07. Juni 2015:

Ende des Bevölkerungsrückganges nicht in Sicht

Warnsignale zur Jahrtausendwende überhört

Die Bevölkerungsprognose des Jahres 2000 zeichnete ein düsteres Bild für die Stadtregion Braunschweig - Bevölkerungsrückgang in den drei großen Städten der Region um 76.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Vielfach wollte man nicht wahrnehmen, was dort prognostiziert wurde.

Die Folge: Wohnungsleerstände überall! Großsiedlungen sind leer gefallen. An unattraktiven, verkehrsreichen Stellen in den Stadtgebieten der Region stehen ebenfalls viele Wohnungen leer. Vandalismus hat sich breitgemacht. Expertinnen und Experten empfehlen den großflächigen Rückbau ganzer Stadtviertel. Diese Diskussion gab es bereits Mitte der 80er Jahre im vorigen Jahrhundert.

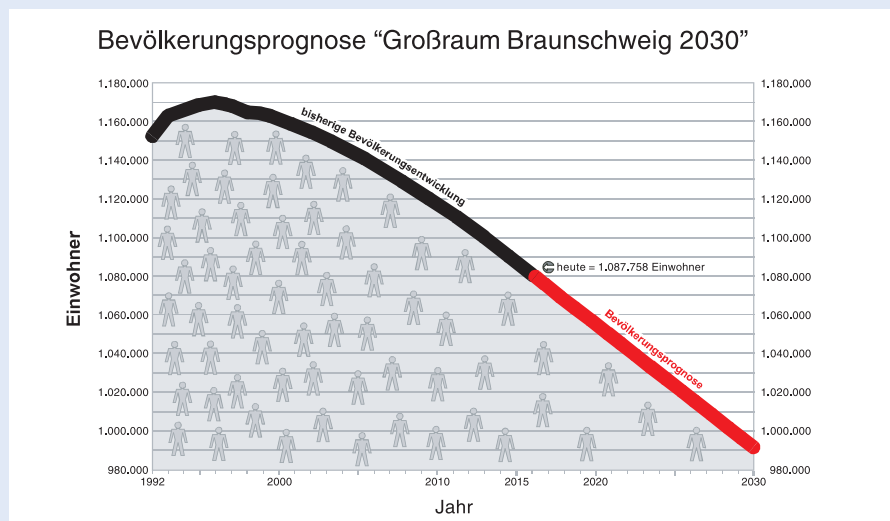
Die Wohnungsleerstände haben die Preise bei Miet- und Eigentumswohnungen gedrückt! In den Städten haben breite Schichten Wohneigentum bilden können. Auch familiengerechter Wohnraum ist vorhanden. Dennoch ziehen auch weiterhin Familien ins Umland – der Trend zum „Wohnen im Grünen“ ist ungebrochen. Einkommensstarke Bevölkerungsschichten bevorzugen ebenfalls das Umland – man besitzt ja noch die Zweitwohnung in der Stadt.

Die Dörfer im Umland haben eine Siedlungsentwicklung erfahren, wie dies in den Städten zur Zeit der Industrialisierung der Fall war. Dennoch stehen auch hier Moderne und Verfall dicht nebeneinander. Die urban geprägte Einfamilienhaussiedlung setzt sich deutlich von dem organisch gewachsenen Siedlungskörper des Dorfes ab. Historische Bausubstanz ist einerseits liebevoll saniert, während andererseits ehemals landwirtschaftlich genutzte Bausubstanz hoffnungslos verfällt. Die Neubürgerinnen und -bürger haben die letzten Landwirte in abgelegene Dörfer verbannt („es stinkt!“).

Die Abstimmung mit dem Möbelwagen hat zur sozialen Erosion in den Städten

Daraus resultieren schmalere kommunale Haushalte – dringende Infrastrukturinvestitionen unterbleiben.

Die Abwärtsschraube dreht sich weiter. Hallenbäder, Museen und Sportanlagen leiden ohnehin unter Besuchermangel. Mit der Schließung von Kindergärten und Grundschulen hat es begonnen. Viele der in der Region ansässigen Wohnungsgenossenschaften sind in Konkurs gegangen. Sie haben die Investitionen für die Instandhaltung der Gebäude nicht mehr aufbringen können. Die Allerwelts-Reihenhäuser in Schlichtbauweise haben der Konkurrenz der schmucken Einfamilienhäuser mit liebevoll gepflegten Vorgärten im Stadtumland nicht standhalten können.



Bevölkerungsprognose Großraum Braunschweig 2030

geführt. Sozial schwächere Schichten bleiben zurück. Hinzu kommt, dass der Anteil alter Menschen ansteigt.

Wer weniger Bürger hat, bekommt neue Probleme. Die Gemeinden verlieren Anteile an der Einkommenssteuer. Firmen finden keine Fachleute und wandern ab – Gewerbesteuer fällt aus.

Darüber hinaus ist der Parkraum in den Städten knapp, zumal der Trend zum Drittwagen in der Familie geht.

In den Städten waren Stadtteilmanagement und höhere Sanierungsmittel die Antwort auf die Misere. Doch die Zahl der Mitbewerber um Zuschüsse aus Städtebauförderungsmitteln ist .



Zeitungscollage

größer geworden. Immer häufiger gehen einzelne Städte leer aus.

Die Warnungen derjenigen, die bereits zu Beginn des neuen Jahrtausends auf diesen Trend aufmerksam gemacht haben, wurden nicht ernst genug genommen. Der Zweckverband Großraum Braunschweig hat als Erster auf diese Entwicklung aufmerksam gemacht. Gemeinsam mit einigen Städten und Umlandgemeinden hat man Kooperationsformen gesucht, die die negativen Entwicklungen verhindern, zumindest mindern helfen. Nun sind die Probleme so offensichtlich, dass aus dieser freiwilligen Kooperation eine institutionalisierte Vereinigung wird. Denn die Lösung der Zukunftsprobleme erfordert innovative Lösungen.

Vision Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg 2030:

Verschärfte Schrumpfung als Bedrohung und Chance

Aus heutiger Sicht (2015) wird der Trend des Bevölkerungsrückgangs wohl weitergehen - sich eher verstärken. In der Stadtregion Braunschweig werden es wohl bis zum Jahr 2030

100.000 Menschen weniger sein. Die beschriebenen Folgen werden weitergehen.

Mit Green- und Blue-Cards und neuerdings mit Yellow-Cards hatte man versucht, Bevölkerung und damit Facharbeiter in die Region zu bekommen und die „alten“ Quartiere wieder zu beleben. Doch die Neubürger zeigten zum Teil schnell dasselbe Verhalten wie die Altbürger und konkurrieren mit Ihnen um die attraktiven Plätze im Umland.

Der andere Teil der Neubürger lebt, wie es in der Umgangssprache heißt, in Klein Bangkok, Klein Hongkong oder Klein Addis Abeba - Stadtteile, in denen sich Bewohnerinnen und Bewohner aus einzelnen Herkunftsländern konzentrieren. Waren es früher Klein Istanbul oder Klein Moskau, so steigt die Vielfalt dieser ethnischen Segregation. Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg verzeichnen zunehmend Konflikte aufgrund ethnischer oder religiöser Zugehörigkeit. Zusammenstöße einzelner Gruppen häufen sich.

„Zurück in die Stadt?“

Die Städte haben jedoch auch die Chance, insbesondere junge Bevölkerung wieder zurück zu gewinnen. Die Wohnungsleerstände ermöglichen insbesondere Singles ein Zurück in die urbane Umwelt. Daneben steht die Überlegung, leer gefallene Stadtteile mit Geschosswohnungsbau gänzlich zurückzubauen. Der Abriss solcher Stadtquartiere könnte die Qualität der Lebensumwelt in den Städten verbessern.

Rückgang der erwerbsfähigen Bevölkerung!

Aufgrund des Facharbeitermangels in der einheimischen Bevölkerung sind die Standorte der VW-Werke in der Region in Gefahr. Produktivitätsfortschritte werden den Rückgang der erwerbsfähigen Bevölkerung nicht wettmachen können. Die einseitige Ausrichtung auf die Automobilindustrie

erweist sich hier als Dilemma. Die Verlängerung der Lebensarbeitszeit auf 70 Jahre ist kein Tabuthema mehr. Die Finanzierung der Renten wird neue Modelle erfordern.

Verkehrsaufkommen wächst weiter!

Die Bemühungen, den ÖPNV in der Stadtregion Braunschweig attraktiv zu gestalten, sind zwar vorangekommen, aber aufgrund des hohen Fahrzeugbesatzes dominiert nach wie vor der Autoverkehr. Die bis zum Jahr 2030 zu erwartende deutliche Verringerung der Rohölvorkommen wird hier möglicherweise ein anderes Bild zeichnen, sofern die Entwicklung anhält. Mit der Brennstoffzelle steht eine alternative Antriebstechnik allerdings bereits kurz vor der Marktreife.

Energieversorgung

Die Restlaufzeiten der Atomkraftwerke gehen zu Ende. Die fossilen Energieträger ebenfalls. Die Energieversorgung wird dezentralisiert. Blockheizkraftwerke schießen wie Pilze aus dem Boden. Die Landwirtschaft wird Hauptlieferant nachwachsender Energieträger. Neben Wind- und Wasserkraft nutzt die Region geothermische Potentiale.

Einzelhandel

Ein regionales Einzelhandelsentwicklungskonzept hat dazu beigetragen, die Konkurrenzen der Städte untereinander abzubauen und den Einzelhandelsstandort Innenstadt zu sichern. Die Oligopolisierung im Einzelhandel geht jedoch weiter. International agierende Unternehmen drängen zunehmend auf den europäischen Markt. Der Druck des Smart-Shoppings in Verbindung mit Urban Entertainment auf der grünen Wiese ist ungebrochen.

Daneben hat der Handel jedoch eine nicht unerhebliche Nische gefunden. Die Kommunikationstechniken machen es möglich. Via Internet kommt die Ware per Boten direkt an die Haustür, unnötiger Individualverkehr entfällt

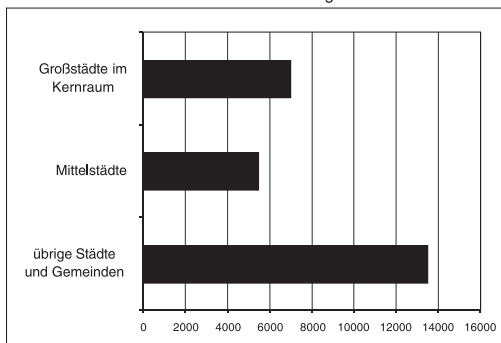
Wie sieht die Wirklichkeit im Jahr 2000 aus?

Dramatischer Bevölkerungsverlust in den städtischen Kernbereichen und Wachstum im Umland

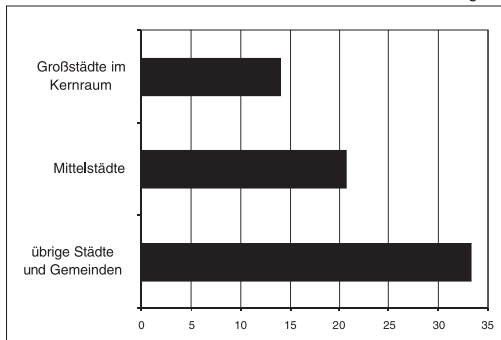
Dramatische Entwicklungen stehen den drei Großstädten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg bevor: Jüngsten Prognosen zu Folge halten bei einer insgesamt rückläufigen Bevölkerungsentwicklung die Entleerungstendenzen der städtischen Kernbereiche an, so dass die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 von rund 1.160.000 auf unter 1.000.000 Menschen sinkt, während die umgebenden Landkreise Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel durch Zuwanderungen bis 2015 voraussichtlich rund 27.000 Einwohner dazugewinnen werden.¹

Auslöser für die starke Schrumpfung der Großstädte ist die bundesweit anhaltende erkennbare Tendenz der Suburbanisierung sowie die Überalterung der städtischen Bevölkerung. Sie hat in der Region Braunschweig folgende Ursachen:

Wohnungszugang (absolut) 1995 bis 1998 in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig



Wohnungszugang 1995 bis 1998 pro 1000 Einwohner * in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig



*bezogen auf den Einwohnerbestand am 31.12.1994 Quelle: NLS I:2/401/4-whg/956

Wohnungsbau im Großraum Braunschweig nach Städten und Gemeinden



Zeitungscollage „Draußen der Wohlstand“

- Starke gesellschaftliche Präferenz des „Wohnens im Grünen“, der Wunsch nach einem Einfamilienhaus und privatem Freiraum.² Die Wohnqualität in den Innenstädten gilt dagegen als unakzeptabel.³
- Außerhalb der Städte gibt es wesentlich mehr Bauland und damit auch niedrigere Grundstückspreise. Der Strukturwandel der Landwirtschaft verstärkt diesen Vorteil.
- Durch einen hohen Pkw-Besatz und das gut ausgebaute Straßensystem sind die Stadtzentren mit ihren Arbeitsplätzen sowie einem attraktiven Kultur- und Infrastrukturanangebot in kurzer Zeit erreichbar.

Die Suburbanisierung geht einher mit einer dispersen Siedlungsentwicklung im Umland von Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg. Damit steht sie im Gegensatz zu den raumordnerischen Zielsetzungen der dezentralen Konzentration.⁴

Negative Auswirkungen der Stadt-Umland-Wanderung und der Überalterung

Negative Auswirkungen sind schon jetzt zu beobachten und werden sich noch verstärken. Zu nennen sind:

- Der Geschosswohnungsbau wird immer unbeliebter. Dies äußert sich zum einen darin, dass in den entsprechenden Siedlungen viele Wohnungen leer stehen, zum anderen kommt es zu einem völligem Neubaustopp bei Mehrfamilienhäusern.
- Die Stadtgesellschaft verändert ihre Alters- und Sozialstruktur, insbesondere kommt es zu Tendenzen sozialer Segregation.
- Die einzelnen Funktionen der Stadt driften auseinander - bis hin zu Monostrukturen großer Industriebereiche mit ausschließlicher Erwerbsfunktion und ehemals dörflichen Umlandgemeinden mit ausschließlicher Wohnfunktion.
- Durch den Bau von Einfamilienhäusern und den damit verbundenen Erschließungsmaßnahmen kommt es zu einem hohen Flächenverbrauch auf größtenteils landwirtschaftlich genutzten Flächen.
- Die Zunahme an Pendlern steigert das Aufkommen des Individualverkehrs mit den entsprechenden verkehrlichen und Umweltbelastungen.
- Flächenversiegelung sowie Lärm-, Wasser-, Boden- und Luftbelastung sind die Konsequenzen für die Umwelt.

Stadtregion Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg als Referenzraum für zukunftsfähige Problemlösungen

Für die Lösungsfindung dieser bundesweit typischen Entwicklungstendenzen bietet das STADT+UM+LAND von Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg besonders gute Voraussetzungen.

Verbindung der positiven Eigenschaften von Stadt und Land

Eingebettet in die Bördelandschaft zwischen Heide und Harz ist der Raum durch sein polyzentrisches Siedlungsgefüge mit Großstadtstrukturen im Kernbereich, starken Mittelstädten bis hin zu länd-

lich strukturierten Räumen gegliedert. Hier kann eine dezentrale Konzentration in idealer Form ansetzen. – Vorausgesetzt, es gibt Lösungsansätze, wie diese in "Zeiten der Schrumpfung" der Zentren und gleichzeitigem Wachstum des Umlandes aussehen soll.

Großstädtischer Kernbereich

Die drei nahe beieinander gelegenen und sich in ihren Einzugsgebieten überschneidenden Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg steuern unterschiedliche Potentiale bei, die für die Vision der Stadt-Region 2030 wichtig sind.

Braunschweig – Stadt der Forschung

Die Stadt Braunschweig (ca. 250.000 Einwohner) ist das historisch gewachsene wirtschaftliche und kulturelle Oberzentrum der Region und weist eine starke Dienstleistungs- und Wissenschaftskonzentration von nationaler Bedeutung auf. Die Hochschulen, Forschungsanstalten und Institute haben ihre Schwerpunkte vor allem in den Bereichen der Verkehrstechnik, Luft- und Raumfahrttechnik, Bio- und Umwelttechnologie, Informations- und Kommunikationstechnologie sowie Messtechnik und Mikroelektronik.⁵

Die Kombination aus Grundlagenforschung und anwendungsnahe Technologie ist der Ausgangspunkt einer engen Zusammenarbeit von Forschung und Industrie und bietet ein enormes Zukunftspotential für neue Verfahren, Produkte und Beschäftigungsfelder.



Braunschweig

Salzgitter – Industriestadt im Grünen

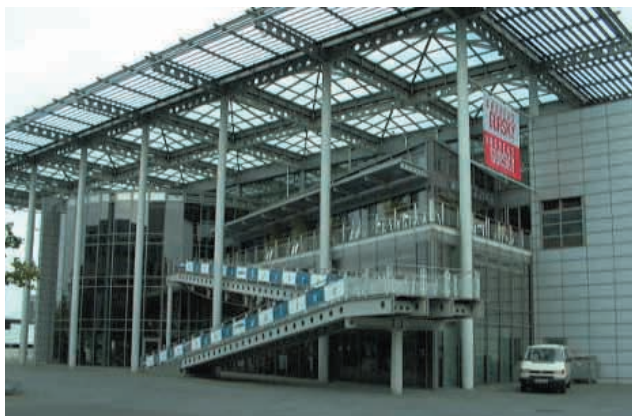


Salzgitter

Die Gründung der Stadt Salzgitter (110.000 Einwohner) ist unlösbar mit der Industriepolitik verbunden - sie entstand in Folge des Aufbaus der Reichswerke Hermann Göring (heute Salzgitter Stahl AG) seit 1937. Die städtebauliche Struktur der Stadt Salzgitter mit ihren 31 Ortsteilen auf einer Fläche von 224 Quadratkilometern entspricht dem Prinzip der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ mit einer Funktionsteilung von Arbeitsplätzen in Industrie, Administration und Verkehrsforschung einerseits sowie Wohnen und Erholung andererseits.

Wolfsburg – Stadt der AutoVision

Die Entstehung der Stadt Wolfsburg (126.000 Einwohner) ist auf die Gründung des Volkswagenwerks 1938 zurückzuführen. Wolfsburg liegt das Konzept einer modernen Industriestadt mit



Wolfsburg

dem Leitbild der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ zu Grunde. Sie zeichnet sich durch weite Grünflächen und Trennung der Funktionen Arbeit, Wohnen und Infrastruktur aus. Wolfsburg, Stammsitz der Volkswagen AG als größtem Automobilkonzern Europas, verfügt über eine überdurchschnittlich hohe Wirtschafts- und Kaufkraft. Wolfsburg zeichnet sich durch ein modernes Stadtmanagement zur Anreicherung städtischer Funktionen durch Technologiekompetenz, urban entertainment und Stadtinszenierung aus.

Mittelstädte

Die ehemalige barocke Residenzstadt Wolfenbüttel ist heute mit 50.000 Einwohnern ein modernes, wirtschaftlich leistungsfähiges Mittelzentrum. Unmittelbar vor den Toren der Stadt Braunschweig gelegen, verfügt Wolfenbüttel über eine lebendige bürgerschaftliche Planungs- und Diskussionskultur.

Ländliches Umland

Die im Südosten Braunschweigs gelegenen Gemeinden Cremlingen, Sickinge und Schöppenstedt sind als engere und weitere Stadt-Umland-Gemeinden besonders von der Suburbanisierung betroffen. Sie vereinen in sich die unterschiedlichen Strukturtypen von der unmittelbaren Stadtrandgemeinde bis zum ländlich strukturierten Raum und sind die einzigen Gemeinden in der Region, die eine umfassende gemeinsame Planungs Kooperation betreiben.

Bündelung der Stärken des STADT+UM+LANDES bei der Leitbildentwicklung

Das breite wirtschaftliche Spektrum und damit einhergehende vielfältige Arbeitsplatzangebot, die kleinteilige, dezentrale und überschaubare Siedlungsstruktur mit ihrem städtischem Kernbereich sowie die vielen ansässigen Wirtschafts- und Forschungsinstitutionen als Know-How-Produzenten und Anstoßgeber für innovative Projekte bieten gute Voraussetzungen für eine positive Entwicklung der Stadt-Region Braunschweig-Salgitter-Wolfsburg.

Die Leitbildentwicklung soll die Stärken und Schwächen bündeln und zu einem eigenen Profil entwickeln. Ergebnis soll ein attraktiver und wettbewerbsfähiger Lebensraum mit Blick auf das Jahr 2030 sein.

2. Dialogischer Prozess für Leitbild und Entwicklungsstrategien der Stadt-Region

Dialogorientierte Erarbeitung allgemeiner Leitbilder für eine zukunftsfähige Stadt-Region 2030

Die Problemlagen und -chancen der einzelnen Städte in der polyzentrischen Stadtregion Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg sind eng miteinander vernetzt. Um die Stadtregion auf die zukünftigen Anforderungen vorzubereiten, sind deshalb Zusammenarbeit und Dialog der Akteure von zentraler Bedeutung.

Diese Erkenntnis führte bereits zu einer kooperativen Form des Regionalmanagements im Großraum Braunschweig. Ausgangspunkt war die Aufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP). Etappen des regionalen Dialogs sind:

- Expertendialoge und Fachforen zum RROP 1995⁶,
- Regionales Entwicklungskonzept Südostniedersachsen (reson),
- Modellprojekt Sanierungs- und Entwicklungsgebiete: „Nordwestliches Harzvorland/Okertal“⁷,
- Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“: Die Region im Netz - von Konzepten zu Projekten.

Dialogprozess zum RROP 1995

Dialog mit den regionalen Partnern und den Zielgruppen der Regionalplanung war ein wesentliches Merkmal des Arbeitsprozesses zum RROP. Dazu diente u.a. ein Expertendialog sowie mehrere Fachforen. Der Dialog trug dazu bei, das Netzwerk der regionalen Akteure zu intensivieren und als „lernendes System“ zu nutzen.



Dialogprozesse der Regionalplanung z.B.

- Expertendialog „Regionalplanung und Landwirtschaft“, 1994

Fachforen:

- „Dezentrale Konzentration“,
- Belange von Land- und Forstwirtschaft im Verhältnis zum Naturschutz“
- Freiraumsicherung und –entwicklung
- Bodenabbau
- LWS Fachbeitrag
- Windenergie-Nutzung
- Regionale Agenda 21

Regionales Entwicklungskonzept Südostniedersachsen

Die Regionale Entwicklungsagentur Südostniedersachsen e.V. (reson) koordiniert den Prozess zur Aufstellung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) unter Einbeziehung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig und der Bezirksregierung Braunschweig. Das REK hat u.a. das Ziel, das RROP um konkrete Projekte zu ergänzen.⁸

Das REK formuliert allgemeine Leit- und Prozessziele.

Leitziele des REK:

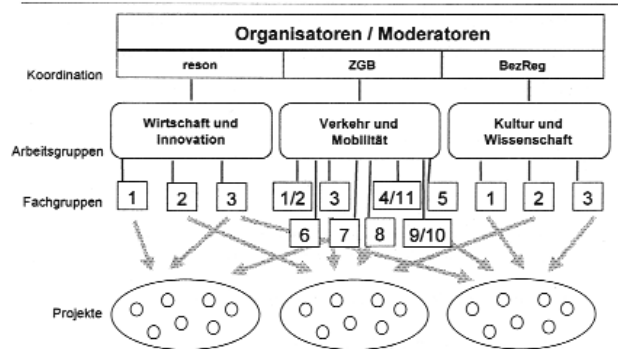
- Stabilisierung und Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit durch Einsatz der regionseigenen Potentiale
- Erhalt von Beschäftigung und Schaffung neuer Arbeitsplätze
- Bündelung der Kräfte durch den Ausbau regionaler Kooperationen zwischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen und Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit
- Verknüpfung lokaler und regionaler Handlungsfelder, teilräumliche Spezialisierung
- Erhalt und Verbesserung der regionalen Lebens-, Arbeits- und Umweltbedingungen

Prozessziele:

- Breite Beteiligung und Einbeziehung regionaler Akteure
- Förderung einer „Dialog- und Kooperationskultur“
- Konsensbildung in Bezug auf wichtige regionale Entwicklungsziele
- Orientierung auf umsetzungsfähige Konzepte und Definition regionaler Leitprojekte
- Entwicklung eines authentischen Regionsprofils, das von den regionalen Stärken ausgeht und image/identitätsbildend wirkt
- Stärkung der regionalen und lokalen Eigenverantwortung

Drei Arbeitsgruppen waren Ergebnis der Regionalkonferenz 1996. Sie entwickelten Projekte.⁹ Mehrere Fachkonferenzen und ein REK-Tag waren weitere Etappen. Die Präsentation der Ergebnisse erfolgte auf der Regionalkonferenz 1999.

REK Südostniedersachsen
Arbeitsstruktur

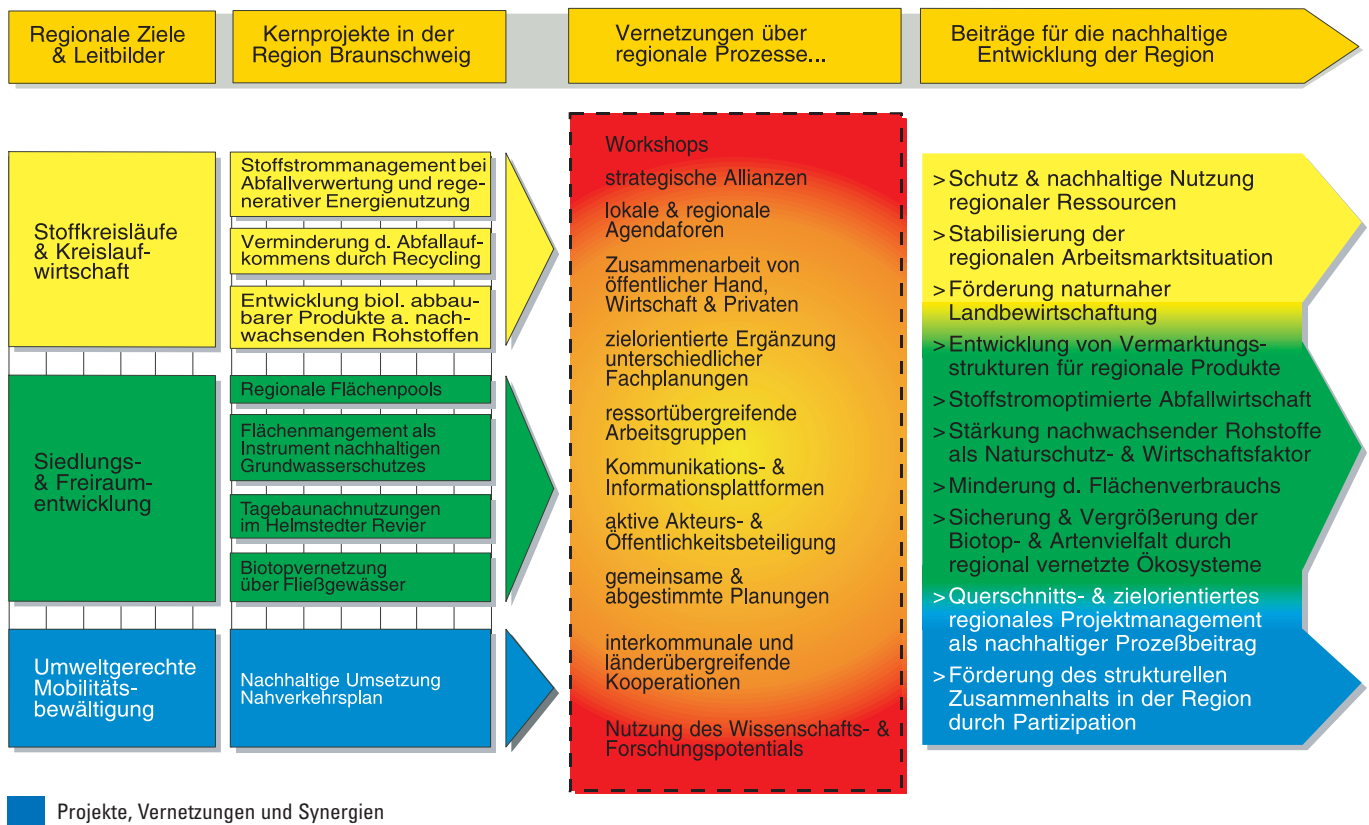


Arbeitsstruktur des REK Südostniedersachsen

Erster Preis beim Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“

Die Region Braunschweig nahm erfolgreich am Bundeswettbewerb „Regionen der Zukunft“ teil. Auf der Weltkonferenz URBAN 21 im Juli 2000 erhielt sie einen ersten Preis.

Unter dem Motto „Region im Netz“ baute sie neue Akteurs-Netzwerke zur querschnittsorientierten Betrachtung der regionalen Problemlagen und bezog die lokalen und regionalen Akteure in den regionalen Nachhaltigkeitsprozess ein.



Ein beispielhaftes Projekt zur umweltgerechten Mobilitätsbewältigung ist der Nahverkehrsplan.

Nahverkehrsplan zur Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Der Zweckverband Großraum Braunschweig als Aufgabenträger des ÖPNV hat mit dem 1997 aufgestellten Nahverkehrsplan ein umfassendes Konzept für den Ausbau des ÖPNV entwickelt.

Aufbauend auf einer Analyse der bestehenden Verkehrsströme, vorhandenen Verbindungen und Defiziten, detaillierten Angaben zu Pendlerzahlen zwischen den einzelnen Orten und den Ergebnissen einer Mobilitätsuntersuchung formuliert der Nahverkehrsplan Aufgaben und Ziele für die zukünftige Entwicklung.

Kern des Konzeptes sind die Einführung neuer Direktbuslinien mit besserer Vertaktung, Anrufbussysteme für den ländlich strukturierten Raum sowie die Nutzung und Verknüpfung vorhandener Schienenstrecken zu einem geschlossenen Regionalstadtbahnssystem inklusive der Errichtung neuer Bahn-Haltepunkte und Park+Ride- bzw. Bike+Ride-Angebote.

Vielfalt kommunaler und interkommunaler Kooperationsprojekte in der Stadtregion Braunschweig

Neben den beschriebenen Dialogansätzen gibt es eine Vielzahl an kommunalen und interkommunalen Projekten und Programmen, die sich um eine nachhaltige Entwicklung der Stadtregion bemühen. Bereits ein Drittel der Kommunen im Großraum Braunschweig befindet sich gegenwärtig im Entwicklungsprozess einer Lokalen Agenda 21, darunter auch Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg.

Bezogen auf Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie ihre Umlandgemeinden sind insbesondere folgende Aktivitäten zu nennen:

- Alle drei Städte arbeiten gegenwärtig mit sehr intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung an der Neuaufstellung der Flächennutzungspläne.
- Braunschweig entwickelt zur Zeit ein räumliches Strukturkonzept 2020 als Begründung für die zukünftige Flächennutzungsplanung.
- In Braunschweig bietet das Braunschweiger Forum, eine Vereinigung für bürgernahe Planung, eine Dialogplattform zu Fragen der Stadtentwicklung.

- Die Stadt Salzgitter erarbeitet den Flächennutzungsplan in engem Dialog mit den verfassten Ortsräten.
- Die Stadt Wolfsburg entwickelt ein Stadtleitbild als Grundlage einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung.

Leitbild der Stadt Wolfsburg

Die Stadt Wolfsburg hat ein Stadtleitbild in einem partnerschaftlichen und prozessorientierten Verfahren entwickelt. Dieses Leitbild dient als Orientierung für das Handeln sämtlicher an der Stadtentwicklung beteiligten Akteure und soll eine Diskussion über die Zukunft der Stadt auch bei den Bürgerinnen und Bürgern in Gang setzen.¹⁰

Die Volkswagen AG und die Stadt Wolfsburg haben als public-private-partnership das Konzept der „AutoVision“, ein innovatives Unternehmensfeld zum Kernthema Auto/ Mobilität, erarbeitet. Durch die Nähe zu Volkswagen bietet es einen interessanten Nährboden für unternehmerische Aktivitäten.

Mit den vier Geschäftsbereichen „InnovationsCampus“, „LieferantenAnsiedlung“, ErlebnisWelt Wolfsburg und der PersonalServiceAgentur will die Wolfsburg AG insgesamt 10.000 Arbeitsplätze schaffen. Erstes Bauprojekt ist das Simultaneous Engineering-Zentrum mit rund 700 Mitarbeitern, in dem Teams von Volkswagen und Zulieferern gemeinsam an Neuentwicklungen arbeiten.¹¹

- In Wolfenbüttel ist die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans eng mit dem LA 21-Prozess verknüpft.
- Die angrenzenden Umland-Gemeinden Cremlingen, Sickinge und Schöppenstedt treiben ihre Gemeindeentwicklung durch eine gemeinsame und partizipative Agrarstrukturelle Entwicklungsplanung voran.

Die Bemühungen des Zweckverbandes Großraum Braunschweig, ein Zusammengehörigkeitsgefühl der Städte in der Region zu fördern, sind im Zuge der oben beschriebenen dialogorientierten Leitbildentwicklungsprozesse bereits weit voran geschritten.

Wichtiger Partner auf diesem Weg ist die Regionale Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen (reson), wichtiges Instrument das Regional-Journal RegJo.

reson

reson ist ein gemeinnütziger Verein, 1994 gegründet, der sich der regionalen Standort- und Beschäftigungssicherung in der Region unter Ein-

beziehung von Wirtschaft, Gewerkschaft und Kommunen widmet.

RegJo-Journal

Ein hochwertiges Medium, um auch das Bewusstsein der Bevölkerung für die Region zu fördern, ist das Regional-Journal RegJo. Herausgeber sind reson und der RegJo-Verlag für regionales Marketing Südostniedersachsen GmbH. Das Magazin berichtet über regional bedeutsame Themen in den Bereichen Politik, Wirtschaft, Technik und Wissenschaft, Land und Umwelt, Kultur sowie Freizeit und Sport.

Leitbild „Stadt 2030“: gute Voraussetzungen – wichtige Herausforderung

Der Wettbewerbsbeitrag des Zweckverbandes Großraum Braunschweig zum Ideenwettbewerb „Stadt 2030“ baut auf der stadtreionalen Identifikation und den laufenden Diskussions- und Umsetzungsprozessen zur nachhaltigen Entwicklung der Stadregion auf.

Die Teilnahme am Wettbewerb bietet die Möglichkeit, auf der Grundlage der allgemein gefassten Leitbilder der Region konkrete Visionen auf der Maßstabsebene des STADT+UM+LANDES von Braunschweig-Salgitter-Wolfsburg zu entwickeln. Die immer drängenderen Fragen der Stadt-Umland-Entwicklung konnten bisher nicht gelöst werden - der Wettbewerb gibt den Anstoß für diese Zukunftsarbeit.

Das stadtreionale Leitbild „STADT+UM+ LAND“ wird aus dem Kernraum der Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg in Kooperation mit Stadt-Umland-Gemeinden entwickelt. Insofern ist die Zahl der beteiligten Akteure kleiner als beim gesamtregionalen Leitbildprozess.

Der Wettbewerb schafft ein gemeinsames Ziel und intensiviert die Kontakte auf stadtreionaler Ebene. Ziel ist eine konstruktive, konfliktlösungs-orientierte Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften, Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung sowie Verbänden, gesellschaftlichen Gruppen und Bevölkerung.

Die Motivation, den komplexen Prozess der Entwicklung eines langfristig wirkenden Leitbildes für das STADT+UM+LAND-Braunschweig/Salgitter/Wolfsburg durchzuführen, ist sowohl beim Zweckverband als Träger der Regionalplanung und des Öffentlichen Personennahverkehrs als auch bei den kreisfreien Städten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg, die von gravierenden Bevölkerungsverlusten bedroht sind, sehr hoch.

3. Konflikte im Hinblick auf das stadt-regionale Leitbild 2030

Im Hinblick auf ein stadt-regionales Leitbild Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg gilt es, eine Reihe von Konflikten einzubeziehen und entsprechende Lösungen zu finden:

- Siedlungsentwicklung „in der Fläche“ zu Lasten dezentraler Konzentration
- Wachstum der Umlandgemeinden zu Lasten der Städte im Kernbereich
- Soziale Segregation statt Durchmischung
- Schrumpfung zu Lasten der kulturellen und infrastrukturellen Zentren
- Stadt-Landschaft contra Agrarwirtschaft sowie Freiraumsicherung und -entwicklung
- Räumlich-funktionale Arbeitsteilung zu Lasten weniger mobiler Bevölkerungsschichten
- Zunahme des Individualverkehrs contra ÖPNV

Siedlungsentwicklung „in der Fläche“ zu Lasten dezentraler Konzentration

Dem RROP 1995 liegt das siedlungsstrukturelle Leitbild der „Dezentralen Konzentration“ zu Grunde. „Dieses Prinzip geht davon aus, die Siedlungsverdichtung nur dort zu betreiben, wo sich im Rahmen von zentralen Hierarchien, Städte- und Gemeindeformen sinnvolle Formen der Zusammenarbeit ergeben“.¹²

Trotz dieser Zielsetzung und einiger Teilerfolge hat der Siedlungsflächenverbrauch in der Stadtregion (Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg) noch keine spürbare Umkehrung erfahren. Die anerkannten Leitbilder der „Dezentralen Konzentration“, der „Funktionsmischung“, der „Stadt der kurzen Wege“ und des „Flächensparens durch hohe Baudichten“ geraten ins Wanken, da sie die privaten Siedlungswünsche und die Konkurrenz der Gemeinden untereinander um Bevölkerungs- und Wirtschaftszuwachs nicht ausreichend berücksichtigen.¹³ Das Gefälle der Bodenpreise - begünstigt durch die steuerlichen Rahmenseitungen auf Bundesebene - steht einer ausgeglichenen Entwicklung der Städte und ihres Umlandes zusätzlich im Wege.

Frage: Wie sollen zukünftige Strategien aussehen, die diese Schere zwischen planerischem Anspruch und der Wirklichkeit „des Marktes“ schließen? – Bzw. welche neuen konzeptionellen Visionen sind nötig, die die Wirklichkeit in einen zukunftsweisen Rahmen einfügen?



Zeitungscollage „Junge Familien nach Wolfsburg“

Wachstum der Umlandgemeinden zu Lasten der Städte im Kernbereich

In den Umland-Ortslagen, die laut dem Leitbild der "Dezentralen Konzentration" keine besondere Erweiterung der Siedlungsfläche erfahren sollen, herrscht die größte Nachfrage nach Bauland. Dem stehen Leerstände in den Zentren gegenüber, für die als Zielvorgabe - auch wenn es widersinnig erscheint - eine Nachverdichtung vorgesehen ist.

In der Konsequenz kann die Nachverdichtung sogar die Wettbewerbschancen der Stadtquartiere vermindern, wenn sie die Verfügbarkeit, Zugänglichkeit oder Qualität öffentlicher Freiräume einschränkt.

Frage: Wie kann die Zukunft der schrumpfenden Stadt aussehen? - Welche neuen Leitbilder können die Städte in der Konkurrenz mit dem Umland behaupten?

Soziale Segregation statt Durchmischung

Gesellschaftlich benachteiligte Bevölkerungsgruppen sind aufgrund ihrer mangelnden finanziellen Mittel und geringeren Mobilität gezwungen, in den Zentren wohnen zu bleiben, während mobilere, wohlhabendere Bevölkerungsgruppen immer weiter "ins Grüne" ziehen. Die profitierenden Gemeinden unterstützen diese Tendenz. Manche innerstädtisch gelegenen Bereiche kämpfen dagegen mit einer Konzentration gesellschaftlich benachteiligter Gruppen.

Fazit: Wie kann die schrumpfende Stadt eine durchmischte Stadt bleiben? Wie kann eine solidarische Stadt aussehen, in der verschiedene Bevölkerungsgruppen miteinander leben und voneinander lernen?

Schrumpfung zu Lasten von Kultur und Infrastruktur

Die absehbare Krise der Städte als Folge der starken Bevölkerungsabwanderung und Segregation hat auch Auswirkungen auf die Umlandgemeinden. Als reine Wohnstandorte sind sie auf die infrastrukturellen und kulturellen Funktionen des nahe gelegenen, attraktiven Oberzentrums angewiesen.

Fazit: Wie kann eine stadtreionale Vision 2030 die kurzfristigen kommunalen Egoismen eindämmen? Welche Instrumente sind dazu nötig?

Stadt-Landschaft contra Agrarwirtschaft sowie Freiraumsicherung und -entwicklung

Die Siedlungsentwicklung erfolgt dort am stärksten, wo Freiraum gut verfügbar ist. Der Gegensatz zwischen Stadt und Landschaft löst sich immer mehr zu einem Kontinuum einer Stadt-Landschaft auf. Der Flächenverbrauch geht sowohl zu Lasten der Landwirtschaft wie auch der freien Landschaft. Andererseits sind auch Städte und Siedlungsbereiche zur "zweiten Natur" geworden, deren Artenreichtum größer ist als in der intensiv genutzten Agrarlandschaft. Wertvorstellungen und Argumente von Naturschutz, Stadtplanung und Bevölkerung weichen dabei vielfach stark voneinander ab.

Frage: Wie kann ein Ausgleich zwischen Flächenverbrauch, Landwirtschaft, Natur- und Freiraumschutz aussehen? – Welche Vision bietet eine inte-

grierte Freiraumentwicklung, welche die Nutzung gleichrangig neben die Schutzfunktion stellt?

Räumlich-funktionale Arbeitsteilung zu Lasten der weniger mobilen Bevölkerung

Das im Leitbild der „Dezentralen Konzentration“ vorgesehene Prinzip der hierarchisch gegliederten Zentralitäten – nach dem Prinzip: viele Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Wohngebiet selbst, spezialisiertere, seltener benötigte Einrichtungen in den zentralen Orten – funktioniert häufig nicht mehr: Die unteren Versorgungsstufen haben sich aufgelöst. Die gut ausgebaute Erschließung zwischen den Zentren ist auf Bewohner mit Auto ausgerichtet. Den Bevölkerungsgruppen der Nichtautofahrer – die häufig ohnehin aus vielerlei Gründen gesellschaftlich benachteiligt sind – steht dagegen eine selbstbestimmte Nutzung nicht offen.

Frage: Wie kann das Gliederungsprinzip der Stadtregion 2030 aussehen? Welche Rolle spielt die Versorgung, welche Funktionen übernehmen beispielsweise neue Medien?

Zunahme des Individualverkehrs contra ÖPNV

Die Region Braunschweig ist eine der am stärksten motorisierten und auf die Bewältigung des starken Verkehrs ausgelegten Stadtregionen Deutschlands. Großzügig dimensionierte Straßen, die den Berufsverkehr zu den weitab der Siedlungsbereiche liegenden Industrie- und Gewerbestandorten führen, dominieren und zerschneiden die Landschaft. Wirtschaftsunternehmen sind an steigenden Verkaufszahlen für Pkw, die Städte an einer hohen Mobilität der Bevölkerung interessiert.

Gleichzeitig ist die heutige Siedlungsstruktur in der Stadtregion Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg nicht besonders ÖPNV-fähig. Trotz eines wesentlich verbesserten ÖPNV-Angebots wird der Autoverkehr voraussichtlich nicht in dem Maße abnehmen, wie das ÖPNV-Angebot quantitativ zunimmt. Der ÖPNV bringt allen Bevölkerungsgruppen die Chance für mehr Mobilität, aber er schafft es nicht, das Verhältnis der Menschen zum Auto zu verändern: Individualität und Flexibilität sind die Eigenschaften, die das Auto zum Hauptverkehrsmittel machen.

Frage: Wie kann eine Mobilität in der Stadtregion 2030 aussehen, die Individualität und Flexibilität als Eigenschaften anerkennt? Welche Rolle kann dabei der ÖPNV spielen, welche Anforderungen ergeben sich für den ÖPNV?

Wie kann also eine stadtreionale Vision 2030, wie können Strategien und Maßnahmen aussehen, die zwischen den Interessen aller Beteiligten sowie in Bezug auf Siedlungsentwicklung, soziale Mischung, Gestaltung der Stadtlandschaft und Mobilität vermitteln?

4. Leitbilder und Forschungsbedarf zwischen Vision und stadt-regionaler Realität

Wie können Leitbilder für die Stadt-Region 2030 Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg aussehen? – Im Folgenden werden erste Gedanken und zu lösende Forschungsfragen skizziert. Diese sollen jedoch nicht dem regionalen Dialog vorgreifen.

Leitbild „Kooperative Stadt-Region 2030“

Neben thematischen Fragen interessiert vor allem der institutionelle Wandel, der mit zukünftigen Herausforderungen einher gehen muss.

- Wie muss die Stadt-Region 2030 organisiert sein? Welche Form und welcher Grad der Institutionalisierung sind nötig?
- Welche Erkenntnisse lassen sich aus der aktuellen urban bzw. regional governance-Debatte für die Stadt-Region 2030 ableiten?
- Wie können kommunale Planungshoheit und stadt-regionale Planungserfordernisse einen Ausgleich finden?
- Wie entwickelt sich die stadt-regionale Verwaltung im Kontext des New Public Management weiter?

Leitbild „Reurbanisierung - zurückgebaute und aufgelockerte Stadt“

Ziel ist die Entwicklung eines Leitbildes der Siedlungsentwicklung, das nicht Investoren und Bauherren das Feld überlässt, aber die gesellschaftlichen Veränderungen, Bewegungen und Kräfte zunächst als Rahmenbedingungen akzeptiert und einbezieht.

- Wie können die Städte gemeinsam mit ihrem Umland die gesellschaftlichen und räumlichen Umverteilungs- und Schrumpfungsprozesse lösen?

- Welche städtebaulichen Konzepte können dazu beitragen, die sich entleerenden städtischen Kernbereiche als Wohnstandorte auch für Familien wieder konkurrenzfähig zu machen?
- Wie müssen innerstädtische und stadtrandbezogene Freiraumqualitäten aussehen, die mit denen im Umland konkurrieren können? Was heisst das für die zukünftige städtische Dichte?
- Wie lassen sich die ohnehin ablaufenden Umnutzungen, Umbauten, Reparaturen, Erneuerungen, Verlagerungen und Modernisierungen der Stadt für ihren langfristigen Umbau in Hinblick auf ein Leitbild Stadt-Region 2030 nutzen?

Die Diskussion eines langfristigen Leitbildes soll dazu beitragen, urbane Verdichtung, ein angemessenes Maß an privat, gemeinschaftlich und öffentlich nutzbaren Freiräumen in der Stadt und das Bedürfnis der Menschen nach individualisierten Wohnformen in Einklang zu bringen.

Leitbild „Stadt-Landschaft“

Ziel ist ein freiraumplanerisches Strukturkonzept, das als Leitbild für eine angemessene Stadt-Landschaft dienen soll. Vorstellbar ist ein Typus von Kulturlandschaft, in der Wohnen, Arbeiten, Nahrungsmittelproduktion, ökologisches Gleichgewicht und Erholung zwischen bebauter und unbebauter Fläche eine Synthese bilden.

- Wie lassen sich die Städte stärker in die Landschaft einbinden bzw. die Landschaft stärker in die Städte holen?
- Wie kann man den Gegensatz zwischen Bauen und Landschaft in einer neuen Synthese überwinden?

- Wie kann man naturschutzrechtliche Forderungen, eine umweltgerechte Landwirtschaft und die Erholungseignung der Landschaft miteinander verbinden?
- Wie kann man die ökologischen und agrarwirtschaftlichen Notwendigkeiten zum Umbau der Landwirtschaft mit dem Politikfeld der Stadtplanung vernetzen und mit Hilfe der Landwirtschaft eine neue Art der Kulturlandschaft entwickeln?
- Welche zukunftsfähigen Konzepte der Trinkwassergewinnung, Regenwasserversickerung und Abwasserreinigung zeichnen die Stadtlandschaft 2030 aus?

Leitbild „Verkehrskompetenz-Stadt-Region 2030“

Ein Schritt im Hinblick auf dieses Ziel ist bereits getan: Der Nahverkehrsplan enthält eine Vielzahl von Ideen, den ÖPNV attraktiver, schneller und bequemer zu gestalten.

Aber auch in Bezug auf die Entwicklung des Autoverkehrs und den Straßenbau bzw. -rückbau sind innovative Konzepte nötig. Eine gute Voraussetzung für zukunftsweisende Entwicklungen in diesem Bereich bildet das geballte Potential der verschiedenen in diesem Bereich tätigen Forschungseinrichtungen und Unternehmen. Das Ziel muss sein: Mehr Mobilität mit weniger Verkehr!

Hier gilt es insbesondere, umweltfreundlichere Antriebstechnologien weiter zu entwickeln und die Pkw-Dichte durch alternative Angebote (Car-Sharing, Car Pooling,...) oder restriktive Maßnahmen (Kostenerhöhungen, Verkehrsberuhigungen, Verbote...) einzuschränken.

- Wie kann es gelingen, das Stadt-Umland darauf vorzubereiten, dass sich die Mobilität steigern wird, der Flächenverbrauch aber zurück gehen muss?
- Wie geht man mit der stark ausgebauten Verkehrsinfrastruktur und ihren Zerschneidungseffekten um?
- Kann man für die lokalen und regionalen Verbindungen ein anderes Verkehrssystem entwickeln, das weniger Beeinträchtigungen (Lärm, Luftverschmutzung, Zerschneidung) verursacht und eine größere Erholungseignung aufweist?

- Werden die neuen Informationstechnologien und die Zunahme von „virtuellem Shopping“ und „Tele-Working“ dazu beitragen, den Pendlerverkehr zu reduzieren?
- Welchen Einfluss üben zukünftige Energie- und Wegekosten durch geänderte staatliche Rahmenbedingungen aus?

Die Stadt-Region 2030 Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg will als „Verkehrskompetenzregion“¹⁴ durch die Entwicklung von Strategien und Projekten zur umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsbewältigung eine Vorreiterrolle in Deutschland spielen.

Leitbild „Arbeits-Stadt-Region 2030“

Für die zukünftige Stadtentwicklung wird die Arbeitswelt eine entscheidende Rolle spielen. Sie entscheidet über Pendlerbewegungen, über Freizeitansprüche, über soziale Problemlagen etc.

Im Rahmen des Forschungsprogramms sollen deshalb Ansatzpunkte für die „Arbeits-Stadt-Region 2030“ Ergebnis sein. Besonders wichtig sind dabei die Verflechtungen mit anderen Feldern der Stadtentwicklung.

- Wie kann die Stadt-Region 2030 aussehen, wenn neue Arbeitszeitmodelle zum Einsatz kommen? Wie kann beispielsweise der ÖPNV auf die Flexibilisierung der Arbeitszeiten reagieren?
- Welchen Einfluss nehmen die IuK-Technologien auf die Arbeitswelt und in der Folge auf die stadt-regionale Entwicklung?
- Wie lassen sich Formen „neuer Arbeit“ und „lokaler Ökonomie“ in die Stadt 2030 einbinden? Wie können sie zur Durchmischung der Stadt, aber auch zu neuen Leitbildern der Stadtentwicklung beitragen?

Leitbild „Stadt-Kultur der Vielfalt“

Kulturelle Pluralität ist die Vision für die Stadtregion, in der vielfältige Bewohnergruppen unterschiedlicher Nationalitäten, Lebensstile und Einkommensverhältnisse gemeinsam leben. Wolfsburg und Salzgitter sind durch die gelungene Einbindung vieler Flüchtlinge und ausländischer Arbeitskräfte in der Zeit des „Wirtschaftswunders“ Beispiele gesellschaftlicher Integration. Diese Tradition soll sich fortsetzen.

- Wie kann man dafür sorgen, dass die Stadt-Region nicht in sich gegeneinander abschottende Stadtbereiche unterschiedlicher Einkommen und Lebensstile zerfällt?
- Lässt sich die Attraktivität der Wohnquartiere so ausbalancieren, dass sozio-ökonomische Differenzierungen in überschaubaren Grenzen bleiben?
- Wie kann es gelingen, die Pluralität der Lebensstile und Kulturen der Bevölkerung als Qualität zu vermitteln?
- Wie kann man unterschiedliche Wohnformen und Finanzierungsmodelle (z.B. Mischung von Eigentums-, Miet- und Sozialwohnungen) miteinander kombinieren?

Einbezug von Delphi und Zukunftstrends

Bei der Entwicklung der Leitbilder fließen externe Impulse in die Region ein. Dazu zählen beispielsweise:

- Delphi '98 des BMBF,
- weltweite Delphi-Trendstudien, beispielsweise aus Österreich und Japan,
- Shell-Pkw-Szenarien bis 2020,
- Ergebnisse der Stadtökologie-Forschungsfelder des BMBF der letzten Jahre, beispielsweise in den Bereichen Mobilität, Flächennutzungskonkurrenzen und Wasser,
- GEWOS 1993: Wohnungsmarktprognose, Hamburg,
- Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen, Nord/LB, Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung 1999: Regionale Wohnungsbedarfsentwicklung 2030 - Perspektive am Ende der 90er Jahre, Berichte zu den Wohnungsmärkten in Niedersachsen, Bd. 4, Hannover,
- Niedersächsische Landestreuhandstelle für das Wohnungswesen, Nord/LB 1999: Wohnungsmarktbeobachtung 1999, Berichte zu den Wohnungsmärkten in Niedersachsen, Bd. 5, Hannover.



Braunschweiger Löwe

5. Verfahren für Dialog, ständige Weiterentwicklung und Realisierung des Leitbildes

Interdisziplinäre Zusammensetzung der Akteure

Zweckverband Großraum Braunschweig als Koordinierungsstelle

Der Zweckverband Großraum Braunschweig übernimmt in dem Prozess der Leitbilddiskussion, -umsetzung und -weiterentwicklung die Rolle der Geschäfts- und Koordinationsstelle. Er initiiert und organisiert einen umfassenden Dialog. Dabei bezieht er die verschiedenen Akteure ein:

- die beteiligten Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie deren Umlandgemeinden,
- kommunale und regionale Politik,
- Fachverwaltungen,
- Fachverbände, Vereine und Interessenvertretungen,
- Wirtschaft,
- Hochschulen und fachwissenschaftliche Institutionen,
- interessierte Bürgergruppen.

Interdisziplinärer Forschungsverbund

Die Herausarbeitung und Diskussion der oben beschriebenen Konfliktfelder wird durch den Zweckverband als regionale Koordinierungsstelle in Zusammenarbeit mit verschiedenen Forschungseinrichtungen vorbereitet und begleitet.

Der Forschungsverbund setzt sich vorläufig aus den folgenden Forschungseinrichtungen zusammen:

- Institut für Städtebau und Landschaftsplanung der TU Braunschweig (Prof. Walter Ackers),
- Institut für Sozialwissenschaften der TU Braunschweig (Prof. Dr. Klaus Lompe),
- Institut für Architektur- und Planungstheorie der Universität Hannover (Prof. Dr. sc. techn. Barbara Zibell BSP/SIA/SRL),
- KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover (Dipl.-Ing. Jörg Knieling M.A.).

Die Koordination des Forschungsverbundes liegt bei KoRiS. Ziel ist eine ganzheitliche Bearbeitung der Themenfelder, indem interdisziplinäre Arbeitsteams gebildet werden. Die Verantwortung der Teams liegt jeweils bei einem federführenden Institut. Die Arbeitsfelder und auch eine eventuelle Ergänzung des Forschungsverbundes konkretisieren sich im Wechselspiel mit den Arbeitsfortschritten des Dialogprozesses.

Weitere Akteure

Weitere beteiligte Institutionen sind:

- die Bezirksregierung Braunschweig sowie
- die Regionale Entwicklungsagentur Südostniedersachsen (reson).

Beide waren auch schon am regionalen Leitbild des RROP, der Aufstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes sowie am Wettbewerbsbeitrag „Regionen der Zukunft“ beteiligt und verfügen insofern über eine umfangreiche Erfahrung bei der dialogorientierten Entwicklung von Leitbildern.

Weitere interessante Diskussionspartner sind:

- das Braunschweiger Forum, ein Verein für bürgernahe Planung,
- das "Lokale Agenda 21"-Büro der Stadt Wolfenbüttel,
- mit der Stadtteilentwicklung befasste Initiativgruppen in den Städten Braunschweig und Salzgitter sowie einigen Stadtumlandgemeinden sowie
- Vertreter der Wolfsburg AG, die eine intensive Stadtleitbilddiskussion geführt haben.

Ein besonderes Potential bietet die in der Region schon intensiv praktizierte Beteiligung der ansässigen Wirtschaftsunternehmen, die ein großes Interesse an der Entwicklung der Stadt-Region als ihren Wirtschaftsstandort zeigen. Dies zeigte beispielsweise der Wettbewerb "Regionen der Zukunft", bei dem sich u.a. Unternehmen aus Ernährungswirtschaft, Automobilindustrie und Energiewirtschaft beteiligten.



Bier aus düngungsextensiver Braugerste

Fachübergreifende Diskussion der Leitbilder und Maßnahmen

Die Herausarbeitung der einzelnen Konfliktfelder geschieht durch Fachforen, runde Tische und öffentliche Diskussionsveranstaltungen. Besonders wichtig ist bei der dialogorientierten Prozessbegleitung die gezielte Einbindung der vielen verschiedenen Fachdisziplinen, indem diesen Gelegenheit gegeben wird, ihre jeweilige Position vorzustellen und die Leitbilddiskussion mitzugestalten. So werden die verschiedenen Positionen offengelegt, einem allgemeinen Diskurs gestellt und in die Leitbildfindung mit einbezogen. Durch die konsequente Einbeziehung unterschiedlichster Fachrichtungen und gesellschaftlicher Gruppen nicht nur als Diskussionsteilnehmer, sondern auch als aktive Prozessgestalter wird ein hohes Maß an Identifikation mit den Ergebnissen des Diskussionsprozesses erreicht.

Prozessorientierung der Leitbildentwicklung

Der Zukunftsprozess der Stadt-Region Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg setzt sich aus drei Säulen zusammen, die eng miteinander verflochten sind:

- **Regionaler Zukunftsdialog:** Er bildet die Leitstruktur des gesamten Verfahrens und bindet die Akteure in eine kontinuierliche Zusammenarbeit ein. Dazu dienen eine Zukunftskonferenz als Auftaktveranstaltung. Es folgen fünf Arbeitskreise und zwei Zukunftsforen.

- **Bürgerdialog:** Mit Hilfe eines Bürgergutachtens fließen die Vorstellungen der Bevölkerung in den regionalen Dialog ein. Damit wird die Expertensicht mit der vor Ort-Sicht konfrontiert. Nach Stichprobenauswahl nehmen 100 Bürgerinnen und Bürger teil.
- **Experten-Dialog:** In Experten-Workshops tragen ausgewählte externe Expertinnen und Experten Impulse in den regionalen Dialog hinein.

Aufbauorganisation STADT+UM+LAND 2030

Lenkungsgruppe		Forschungsverbund: TU Braunschweig • Städtebau und Landschaftsplanung • Sozialwissenschaften Universität Hannover • Architektur und Planungstheorie KoRiS • Kommunikation Stadt-u. Regionalentwicklung
Zweckverband Großraum Braunschweig (Geschäftsstelle)	Städte Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg sowie Umlandgemeinden	
Weitere Akteure: • Bezirksregierung • reson • Wirtschafts- und Sozialpartner		

Aufbauorganisation Stadt+Um+Land 2030

Regionaler Zukunftsdialog

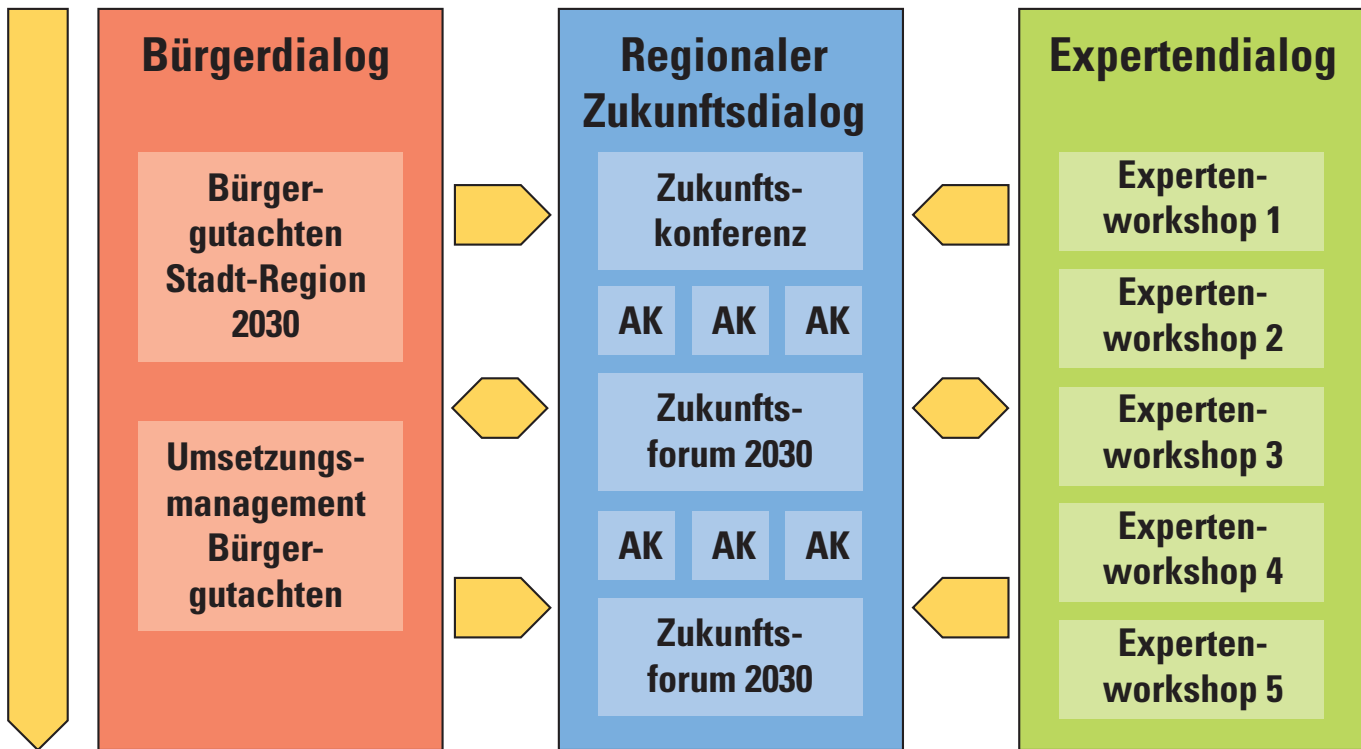
Den Auftakt des regionalen Zukunftsdialogs bildet die "Zukunftskonferenz Stadt-Region 2030", die im Frühjahr 2001 stattfinden soll und die sämtliche Vertreter der beteiligten Städte und Gemeinden, Unternehmensvertreter, Vereine, Fachverbände und Experten- und Bürgergruppen einbezieht.

Die Zukunftskonferenz dient dazu, gegensätzliche Positionen zu diskutieren, gemeinsame Interessen heraus zu filtern und daraus ein gemeinsames Leitbild zu entwickeln.

Zu Teilaspekten dieses Leitbildes arbeiten in der darauf folgenden Zeit fünf Arbeitsgruppen zu den Themen Siedlung, Freiraum, Mobilität, Arbeit und Kulturelle Vielfalt weiter.

Nach einem halben Jahr, im Herbst 2001, präsentieren die Arbeitsgruppen ihre Zwischenergebnisse in dem gemeinsamen "Zukunftsforum Stadt-Region 2030". Die bei der Zukunftskonferenz entworfenen Leitbilder werden vor dem Hintergrund der entwickelten Umsetzungsstrategien kritisch geprüft, ggf. aktualisiert, angepasst, ergänzt oder geändert.

Dialogprozess STADT+UM+LAND 2030



Ablaufschema Stadt+Um+Land 2030

Es folgt ein weiterer Arbeitszeitraum in den Arbeitsgruppen. Im Frühjahr 2002 liegen die überarbeiteten Leitbilder vor.

Am Ende der zweiten Bearbeitungsphase des Wettbewerbs "Stadt 2030" liegt also ein in einem interdisziplinären, dialog-orientierten Verfahren erarbeitetes Leitbild für die zukünftige Entwicklung der StadtRegion vor.

Nach der Abgabe des Beitrags im Mai 2002 geht es in die Umsetzungsphase:

Die Arbeitsgruppen entwickeln nun konkrete Projekte. Die dann bereits etablierte Struktur der ständigen Diskussion und Weiterentwicklung der Leitbilder wird durch jährlich stattfindende Zukunftsforen beibehalten.

Zukunftskonferenz

Die Zukunftskonferenz ist ein innovatives Verfahren aus den USA, entwickelt von Marvin Weisbord. Als zwei- bis zweieinhalb-tägige Lern-, Dialog-, Vision- und Planungstagung bezieht sie bis zu 64 Teilnehmer ein. Die Akteure untersuchen gemeinsam die bestehende Situation, entwerfen Zukunftsbilder, arbeiten Schwerpunktziele heraus und planen schließlich Maßnahmen und legen Verantwortlichkeiten fest.

Die Zukunftskonferenz ist sowohl eine (Großgruppen-) Methode der partizipativen

Planung wie auch eine Methode der Mobilisierung. Jeder Arbeitsschritt der Zukunftskonferenz hat eine rationale und eine emotionale Funktion.

Der Arbeitsstil während einer Zukunftskonferenz ist abwechslungsreich und interaktiv. Kleingruppenarbeiten wechseln mit Präsentationen und Diskussionen im Plenum. Die TeilnehmerInnen sitzen an bis zu acht Achter-Tischen, meistens gemischt, manchmal in ihrer Heimat-bzw. Funktionsgruppe.

Die Zukunftskonferenz besteht aus fünf Arbeitsphasen. In jedem Arbeitsschritt

wird ein Stück mehr gemeinsamer Grund gefunden, der am Ende zu einem gemeinsamen Leitbild "Stadt-Region Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg 2030" und zur Zusammenarbeit aller Beteiligten bei der Umsetzung der gemeinsamen Ziele führt.

- Phase 1: Vergangenheit
- Phase 2: Gegenwart
- Phase 3: Zukunft
- Phase 4: Konsens
- Phase 5: Maßnahmen

Bürgerdialog

Das Verfahren Bürgergutachten wurde in den 70er Jahren von Prof. Dr. Peter Dienel an der Universität Wuppertal entwickelt und ist inzwischen eine vielfach eingesetzte Methode der Bürgerbeteiligung.

Das Bürgergutachten bietet den Vorteil, ein repräsentatives Meinungsbild in den Zukunftsprozess einbeziehen zu können. Dazu dienen die folgenden Verfahrenselemente:

- Zufallsauswahl der Teilnehmenden,
- Freistellung und Honorar für die Teilnahme,
- Gruppenprozess,
- Prozessbegleitung und Unterstützung durch Fachleute,
- Vorgegebene Fragestellung und Programmstruktur,
- Dokumentation der Ergebnisse.

Nach Durchführung des Bürgergutachtens fließen die Ergebnisse in den regionalen Dialog ein. Zusätzlich arbeiten Bürgergutachterinnen und -gutachter in den Arbeitsgruppen mit, so dass die Bürgersicht authentisch in den Prozess einfließen kann. Zudem befruchtet das Fachwissen, das die Bürgergutachterinnen und -gutachter im Rahmen ihrer Arbeit angehäuft haben, die Arbeitsgruppen.

Experten-Dialog

Neben der Binnensicht der regionalen Akteure ist es für den Zukunftsdialog unbedingt nötig, externe Impulse hinzu zu ziehen. Dazu sind Experten-Workshops mit ausgewählten externen Expertinnen und Experten vorgesehen. Je Themenfeld der Arbeitskreise findet ein Workshop statt.

Bei der Auswahl der Expertinnen und Experten ist darauf zu achten, dass unterschiedliche Sichtweisen vertreten sind, so dass ein kontroverser Dialog stattfinden kann. In den Workshops kommen vielfältige Kreativitätstechniken zum Einsatz.

Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Realisierung der entwickelten Visionen spielt eine intensive Öffentlichkeitsarbeit eine besondere Rolle. Politische Entscheidungen hängen u.a. vom öffentlichen Meinungsbild ab.

Insofern wird die Bevölkerung der StadtRegion von Anfang an über den Prozess der Leitbildentwicklung informiert. Ein Forum bieten das Regio-

nal-Journal RegJo sowie die lokalen Zeitungen. Zusätzlich werden die Ergebnisse der geplanten Zukunftskonferenz, Arbeitskreise und Austauschforen dokumentiert.

Veranschlagte Kosten für die Wettbewerbsbearbeitung

Durch das oben skizzierte Vorgehen bei der Bearbeitung des Wettbewerbsbeitrages, insbesondere durch die breit angelegten Diskussionsansätze und deren Dokumentation, werden voraussichtlich Kosten in einer Größenordnung von 1,66 Mio. DM entstehen.

- Eine Zukunftskonferenz und zwei Zukunftsforen (inkl. Dokumentation): 160.000 DM
- Prozessbegleitung und -dokumentation: 80.000 DM
- Fünf thematische Experten-Workshops (je ca. 10 Expertinnen und Experten, inkl. Honorare und Reisekosten externer Expertinnen und Experten sowie Dokumentation): 200.000 DM
- Ein Bürgergutachten "Stadt-Region 2030" (100 Teilnehmer, inkl. Dokumentation): 250.000 DM
- Moderation von Arbeitskreisen und Diskussionsrunden, Briefing der Fachressorts: 160.000 DM
- Ausarbeitung von Thesenpapieren, Impulsskizzen: 40.000 DM
- Öffentlichkeitsarbeit (Ausstellung, Internet, Printmedien etc.): 120.000 DM
- Wissenschaftliche Begleitung/ Honorare (drei bis vier Personenjahre): 350.000 DM

Kosten, die die Stadt-Region als Eigenleistungen einbringt:

- Organisatorische Eigenleistungen des ZGB (zwei Personenjahre): 180.000 DM
- Verwaltungskosten, Raummieten, Publikationen: 40.000 DM
- Eigenleistungen der beteiligten Städte und Gemeinden sowie Fachbehörden: ca. 80.000 DM

Summe: ca. 1.660.000 DM

Entsprechend dieser groben Kostenschätzung, die im weiteren Wettbewerbsgeschehen zu konkretisieren ist, tragen die beteiligten Akteure Prozesskosten in Höhe von 300.000 DM selbst. Für die dialogorientierten Prozesse sowie die fachwissenschaftliche Begleitung wäre eine Unterstützung in Höhe von ca. 1.360.000 DM nötig.

6. Beispielhafte, zukunftsweisende Lösungen für zukünftige Herausforderungen im STADT+UM+LAND Braunschweig-Salgitter-Wolfsburg

Die STADT+UM+LAND-Region Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg ist in besonderer Art und Weise dazu geeignet, zukunftsweisende Konzepte für die Stadt 2030 zu entwickeln:

- Als schrumpfende Stadt-Region,
- mit typischen Problemen der Suburbanisierung, der räumlich-funktionalen Arbeitsteilung und des Flächenverbrauchs,
- als ausgeprägt automobiler Stadt-Region,
- mit Tendenzen der sozialen Segregation.

Wie die Weltkonferenz „Urban 21“ in Berlin verdeutlicht hat, sind diese Problemstellungen von zentraler Bedeutung für die Stadt der Zukunft.

Ausbau und Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs werde allein nicht ausreichen, betonte Bundeskanzler Gerhard Schröder. Notwendig ist die „Ökologisierung des Autos, neue Techniken, neue Antriebsstoffe und vor allem eine Effizienz- und Sparsamkeits-Revolution im gesamten Energiebereich“. Damit einhergehen müssen eine umweltschonende Infrastruktur, ein sozialverträgliches Wirtschaftswachstum und flächensparende Wohnformen, die sich mit den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger nach Ästhetik und Schönheit sowie kultureller Entfaltung verbinden.

Die Akteure der Stadt-Region Braunschweig-Salgitter-Wolfsburg werden in einem dialogorientierten Prozess auf die endogenen Potentiale und die verschiedenen Standortbegabungen der Städte abgestimmte Leitbilder für STADT+UM+LAND 2030 entwickeln. Das können im einzelnen sein:

- Leitbild „Kooperative StadtRegion“,
- Leitbild „Stadt-Landschaft“,
- Leitbild „Verkehrskompetenz-Stadt-Region 2030“,
- Leitbild „Arbeits-Stadt-Region 2030“,
- Leitbild „Stadt-Kultur der Vielfalt“.

Die Stadt-Region hat bereits eine Tradition der dialogorientierten Erarbeitung von Leitbildern und Strategien, auf die der Diskussionsprozess zur Leitbildentwicklung „Stadt-Region 2030“ aufbauen kann.

Die Stadt-Region Braunschweig-Salgitter-Wolfsburg bietet ein geballtes Potential von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, viele große ansässigen Wirtschaftsunternehmen, den Zweckverband Großraum Braunschweig als Träger der Regionalplanung und des ÖPNV und die Regionale Entwicklungsagentur Südostniedersachsen. All diese Institutionen werden dazu beitragen, den Leitbilddiskussionsprozess für das STADT+UM+LAND voran zu bringen. Besonders bemerkenswert ist das große Engagement der Wirtschaft.

Quellen und Anmerkungen

- ¹ Niedersächsisches Landesamt für Statistik (1999): Regionale Vorausschätzung der Bevölkerung Niedersachsens unter Berücksichtigung der Wanderungen bis 2016, Hannover.
- ² Böltken, Ferdinand; Schneider, Nicole; Spellerberg, Annette (1999): Wohnen – Wunsch und Wirklichkeit. Subjektive Prioritäten und subjektive Defizite als Beitrag zur Wohnungsmarktbeobachtung. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 2, S. 141-156
- ³ Rosenkranz, Christa (1998): Wohnen in Innenstädten. Reflexionen zur Erhaltung und Stärkung der Wohnfunktion. In: Informationen zur Raumentwicklung, H. 2/3, S.147-151
- ⁴ Zweckverband Großraum Braunschweig (1996): Regionales Raumordnungsprogramm 1995 für den Großraum Braunschweig. Erläuterungen. Braunschweig. S.2
- ⁵ Liste der Forschungseinrichtungen auf der Webpage der Forschungsregion Braunschweig:
<http://www.forschungsregion-braunschweig.de>
- ⁶ Zweckverband Großraum Braunschweig (1993-2000): Dokumentationen der Expertendialoge und Fachforen. Braunschweig
- ⁷ Löb, Stephan; Fuchs, Oliver; Fürst, Dietrich (1999): Modellvorhaben Sanierungs- und Entwicklungsgebiet Okertal / Nordwestliches Harzvorland, Hannover
- ⁸ Kegel, Ulrich; Knieling, Jörg (1998): Handlungsorientierung und Regionalmanagement. Fallbeispiel Großraum Braunschweig. In: Raumforschung und Raumordnung, H. 2/3, S.143-152
- ⁹ Ebenda, S. 148/149
- ¹⁰ vgl. Webpage der Stadt Wolfsburg:
<http://www.stadt.wolfsburg.de/wobline/buerger/leitbild/vorwort.htm>
- ¹¹ vgl. Webpage der Wolfsburg AG:
<http://www.Wolfsburg-ag.com>
- ¹² Zweckverband Großraum Braunschweig (1996): Regionales Raumordnungsprogramm 1995 für den Großraum Braunschweig. Erläuterungen. Braunschweig. S.2
- ¹³ Sieverts, Thomas (1997): Zwischenstadt zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Wiesbaden. S.7
- ¹⁴ Lompe, Klaus (Hrsg.) (1994): Von der Automobilregion zur Verkehrskompetenzregion“. Forschungsbericht aus dem Seminar für Politikwissenschaften und Soziologie. Braunschweig.

