

STADT+ UM+ LAND 2030

STADT+
UM+
LAND
2030



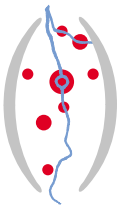
Zukunftskonferenz

Inhalt

Vorwort Detlef Tanke	3
Grußwort Wolf-Michael Catenhusen	4
Trends 2030 – Erwartungen für die Region Braunschweig	6
Bevölkerungsentwicklung Ulrich Kegel	6
Erwartungen des Forschungsverbundes	9
Arbeits-Stadt-Region Prof. Dr. Klaus Lompe	
Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region Prof. Dr. Barbara Zibell	
Stadt-Landschaft 2030 Prof. Dr. Walter Ackers	
Mobilitäts-Stadt-Region 2030 Prof. Dr. Manfred Wermuth	
Kooperative Stadt-Region 2030 Dieter Frauenholz	
Zukunftsbilder	16
Die Städte 2030	
Das Umland 2030	
Der ländliche Raum	
Leitbildansätze 2030 - Wünsche für die Region Braunschweig	22
Wunschbilder	22
Arbeitswelt 2030	
Landschaft, Siedlung und Verkehr	
Wohnen und Versorgung 2030	
Die Region im Dialog – Ausblick auf den Leitbildprozess	26
Ergebnisse der Arbeitsgruppen	27
Erwartungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	27
Wünsche der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	35

Impressum





Vorwort

Detlef Tanke | Vorsitzender der Verbandsversammlung
des Zweckverbandes Großraum Braunschweig

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
es wird viel über die Regionalentwicklung debattiert
und gestritten, zuletzt über den durch das Landes-
Raumordnungsprogramm ins Spiel gebrachten ober-
zentralen Verbund von Braunschweig, Salzgitter und
Wolfsburg.

Politik und Planung müssen sich ständig der Aufgabe
stellen, für die Zukunft Entwicklungspotenziale zu ge-
winnen und daraus allgemeines Wachstum zugunsten
der eigenen Gemeinde oder der Region zu erreichen.
Doch die allgemeinen regionalen und örtlichen Entwick-
lungsperspektiven beunruhigen auch. Stichworte sind
der generelle Rückgang und die Durchalterung der Be-
völkerung, das Maß der Zuwanderung, die bevorste-
hende EU-Osterweiterung, der wirtschaftsstrukturelle
Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungs- und In-
formationsgesellschaft, aber auch die örtliche Infra-
strukturausstattung, die verkehrliche Erreichbarkeit ei-
ner Gemeinde, die Attraktivität des jeweiligen Wohnum-
feldes oder die lokale Arbeitsmarktsituation. All diese
Faktoren beeinflussen gravierend die Zukunft in der Re-
gion Braunschweig, beeinflussen die Zukunft eines je-
den, ohne dass wir das im Einzelnen wahrnehmen.

Erstmals widmen sich seit 40 Jahren – damals war es die
Arbeitsgemeinschaft Südostniedersachsen – Wissenschaft
und Forschung wieder den hiesigen Zukunftsphänome-
nen in einem breit angelegten interdisziplinären Projekt
unter Leitung des Zweckverbandes Großraum Braun-
schweig. Ich begrüße daher ganz besonders den For-
schungsverbund STADT+UM+LAND 2030. Ich danke für
ihr Engagement, den angerissenen Zukunftsfragen mit
wissenschaftlichen Methoden nachzugehen und damit
die Beantwortung dieser Fragen nicht nur dem regio-
nalpolitischen Diskurs zu überlassen. Die Mitglieder der
Verbandsversammlung des Zweckverbandes Großraum
Braunschweig, für die ich hier spreche, erhoffen sich
konkrete Empfehlungen zur weiteren Regionalentwick-
lung, um auf dieser Basis die richtigen Zukunftsent-
scheidungen für die Region zu treffen.

Dazu benötigen wir aber nicht nur die wissenschaftliche
Beratung, sondern auch das Fachwissen und die plane-
rische Erfahrung von Fachkräften aus Städten und Ge-
meinden, den Agenda 21-Akteuren und den vielen an

Zukunftsfragen unserer Region interessierten Verbän-
den und Bürgergruppen. Vor diesem Hintergrund freue
ich mich sehr, dass sie in so großer Zahl unserer Einla-
dung zur heutigen Zukunftskonferenz gefolgt sind.

Zum Schluss meiner Begrüßung möchte ich alle auffor-
dern, nicht nur Teilnehmerin oder Teilnehmer dieser Zu-
kunftskonferenz zu sein, sondern sich aktiv in den heute
beginnenden stadtreionalen Dialogprozess einzubrin-
gen.

Mir verbleibt der herzliche Dank an das Bundesministe-
rium für Bildung und Forschung, das durch seine großzü-
gige Unterstützung die Arbeit an unserem Forschungs-
vorhaben überhaupt erst ermöglicht hat. Deutlicher aus-
gedrückt: Ohne die bundesweite Ausschreibung zum
Ideenwettbewerb "Stadt 2030" im Herbst des Jahres
2000 wäre die Region wohl nicht in die Lage versetzt
worden, ein so engagiertes Projekt zu starten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Zukunfts-
konferenz zum stadtreionalen Forschungsvorhaben
STADT+UM+LAND 2030 ist hiermit eröffnet.



Detlef Tanke

Grußwort

Wolf-Michael Catenhusen | Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Bildung und Forschung, Berlin

Meine sehr verehrten Damen und Herren, gern bin ich Ihrer Einladung zu Ihrer Zukunftskonferenz "STADT+UM+LAND 2030" gefolgt. Mit dieser Veranstaltung haben Sie den ersten Meilenstein Ihres Forschungsverbundes "Stadt 2030" erreicht.

Der Ideenwettbewerb "Stadt 2030" war der Auftakt des Forschungsprogramms "Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert", das Frau Bundesministerin Bulmahn im August 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt hat. Dieses neue Forschungsprogramm steht als Beispiel für die in dieser Legislaturperiode vollzogene Neuorientierung der Forschungspolitik am Leitbild der Nachhaltigkeit.

Mit dem Ideenwettbewerb "Stadt 2030" haben wir die Städte gemeinsam mit wissenschaftlichen Partnern zum Entwurf zukunftsverträglicher Entwicklungsmodelle aufgefordert. Dazu müssen die wechselseitigen Beziehungen von Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit und Verkehr im kommunalen Handeln berücksichtigt und in umfassende Entwicklungsperspektiven zusammengeführt werden. Das ist keine Selbstverständlichkeit. Über das notwendige Wissen hinaus benötigen wir dafür die Zusammenarbeit der Verantwortlichen in den verschiedenen Sachgebieten von Politik und Verwaltung.

Allerdings ist es heute in der Regel doch so, dass die einzelnen Fachressorts in den Kommunen ihren jeweiligen Teil der Planung oft unabhängig voneinander bearbeiten – häufig ohne den Blick auf "das Ganze" der Stadtentwicklung. Der Arbeitsalltag von Planern und Politikern lässt für umfassende und gemeinsam erarbeitete Zukunftsvorstellungen nur wenig Raum. Daher ist es dem BMBF ein Anliegen, mit "Stadt 2030" – jenseits der Alltagsroutine – neue, innovative Wege in der Stadtentwicklung und -forschung zu eröffnen und zu unterstützen.

Aus über 100 Bewerbern wurden 21 Gewinner-Städte unterschiedlicher Größe aus fast allen Bundesländern – darunter eben auch die Region Braunschweig mit ihrem herausragenden Beitrag – ausgewählt und durch Frau Bundesministerin Bulmahn im März letzten Jahres ausgezeichnet.

Der Ideenwettbewerb "Stadt 2030" hat sich inzwischen, nicht zuletzt durch das Engagement der beteiligten Städte



Wolf-Michael Catenhusen

und Regionen sowie ihrer wissenschaftlichen Partner, zum größten Verbundvorhaben der deutschen Stadtforschung und zum aktuellen Schwerpunkt des gesamten Forschungsprogramms entwickelt.

Die Globalisierung der Wirtschaft, der Wandel zur dienstleistenden Wissensgesellschaft und die modernen Informationstechnologien beeinflussen die Stadtentwicklung heute. Die Städte bleiben jedoch auch in Zukunft die Motoren der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Daraus ergeben sich besondere Herausforderungen insbesondere in Folge des anhaltenden Trends zur Suburbanisierung und der demografischen Entwicklung mit einer zunehmenden Anzahl älterer Menschen bei gleichzeitiger Abnahme der Geburtenrate.

Die städtischen Agglomerationen wachsen. Aber sie wachsen nicht im Kern der Städte, sondern an den Rändern: Beständige Ausweitung der Siedlungsflächen im städtischen Umland mit zunehmenden Verkehrsströmen zwischen Stadt und Region auf der einen Seite - Verlust an Lebensqualität und erlebter Vielfalt in den Innenstädten, Unwirtlichkeit auf der anderen Seite sind häufig die Folgen dieser Suburbanisierung.

ganz neues Phänomen; aber dann, wenn eine abnehmende Anzahl von Stadtbewohnern einerseits und wirtschaftliche Entwicklungsprobleme andererseits zusammentreffen, sind die Städte vor besondere Aufgaben gestellt. Wir waren bisher viel zu stark an wachsende Städte und Regionen gewöhnt. Die Gestaltung von Deglomerationsräumen ist ungleich schwieriger und erfordert neue Orientierungen und Herangehensweisen. Umso wichtiger ist es, dass sich die Städte und Regionen diesen Handlungsbedingungen – und zwar mit den damit verbundenen Chancen und Risiken – stellen.

Ich habe bereits eingangs auf die Notwendigkeit von Kooperation und Integration auf der Ebene der verschiedenen Politikbereiche für eine erfolgreiche Bewältigung der anstehenden Aufgaben hingewiesen. Die gleiche Bedeutung kommt der Zusammenarbeit von Kernstadt, Umland und den ländlichen Räumen zu. Denn die anstehenden Aufgaben enden nicht an den jeweiligen Stadt- und Gemeindegrenzen. Nicht Standortkonkurrenz ist gefragt, sondern neue Wege in der Kooperation von Städten und Gemeinden in der Region.

Wenn ich die Beiträge im Rahmen des Forschungsverbunds "Stadt 2030" betrachte, so spricht das Ergebnis für sich! In den Vorhaben der 21 Modellstädte finden sich die gegenwärtigen zentralen Probleme und Perspektiven der deutschen Stadtentwicklung wieder. Das Deutsche Institut für Urbanistik schafft mit seinem Begleitvorhaben die Zusammenführung der 21 Modellvorhaben zu einem Ganzen. Zugleich sichert es mit seinen Workshops, zu denen sich die Modellstädte in unterschiedlicher Zusammensetzung treffen, den Informationsfluss zwischen den Beteiligten.

Einzelne Ursachen und Symptome von Bevölkerungsrückgang und Suburbanisierung wurden in der jüngeren Vergangenheit schon häufig analysiert. Das Vorhaben der Region Braunschweig verdient insofern besondere Anerkennung, als dass hier darüber hinaus endlich der Versuch unternommen wird, auch unter diesen Bedingungen aktiv tragfähige Zukunftsstrategien zu entwickeln. Dieses kann keine Stadt allein! Das kann nur in Zusammenarbeit der Städte einer Region gemeinsam mit ihrem Umland erfolgreich "geschultert" werden. Daher ist die "Stadt-Region" als räumlicher Ausgangspunkt für das Entwerfen von Leitbildern der richtige Ansatz. Hier steht das Vorhaben des Großraums Braunschweig als Vorbild – auch für andere Modellstädte und -regionen innerhalb des Forschungsnetzwerkes "Stadt 2030".



Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Zukunftskonferenz

Suburbanisierung trägt auch zu einer Polarisierung der Sozialstruktur in den Städten bei. Wenn einkommensstärkere Haushalte und vor allem Familien mit Kindern ihre Vorstellungen vom Wohnen im Grünen, und damit im städtischen Umland wahr machen, bleiben gesellschaftlich benachteiligte und ältere Bevölkerungsgruppen in den Städten zurück. Oft treffen soziale Problemlagen und Migrationsprozesse zusammen. Soziale Entmischung und Abwertung einzelner Stadtteile einerseits – große Wohnflächen pro Kopf der Bevölkerung in Stadtteilen mit Überalterung andererseits sind vielerorts die Folge.

Tatsächlich liegt die besondere Herausforderung für eine wachsende Zahl an Städten und Regionen darin, die anstehenden Zukunftsaufgaben unter den Bedingungen von zum Teil gravierenden Einwohnerverlusten – sei es als Ergebnis von Suburbanisierung oder als Ergebnis der demografischen Entwicklung – zu meistern. Man mag angesichts der Schlagzeilen über Wohnungsleerstände in der Presse versucht sein, dieses als vorrangig ostdeutsches Problem zu betrachten. Aber auch in Westdeutschland nimmt diese Entwicklung zu. Zwar ist "Deglomeration" – so der Terminus technicus – kein

Ihr Ziel, die Themen der fünf Forschungsfelder im stadtregionalen Dialog über die einzelnen Ressortgrenzen hinweg in zukunftsverträgliche Strategien zusammenzuführen und auf die stadtspezifischen "Standortbegabungen" abzustimmen, macht die Stadt-Region Braunschweig zu einer Referenzregion für andere Städte und Regionen. Zugleich treffen Sie in besonderer Weise die mit dem Forschungsprogramm "Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert" bzw. dem Ideenwettbewerb "Stadt 2030" verknüpften inhaltlichen Erwartungen.

Stadtentwicklung ist nicht allein eine Angelegenheit von Fachplanern und politischen Entscheidungsträgern – sie geht jeden Bürger einer Kommune an. Immerhin besteht ein enger Zusammenhang zwischen der Qualität unserer Städte einerseits sowie der Lebensqualität jedes einzelnen andererseits. Deshalb ist es mir eine Freude, heute mit dem Zukunftskongress den Auftakt des stadtreionalen Dialogs in Braunschweig miterleben zu können.

Ich wünsche allen am Forschungsprojekt Beteiligten wie auch den Bürgerinnen und Bürgern der "Stadt-Region Braunschweig" viel Erfolg bei dieser zukunftsweisenden Aufgabe.



Ulrich Kegel

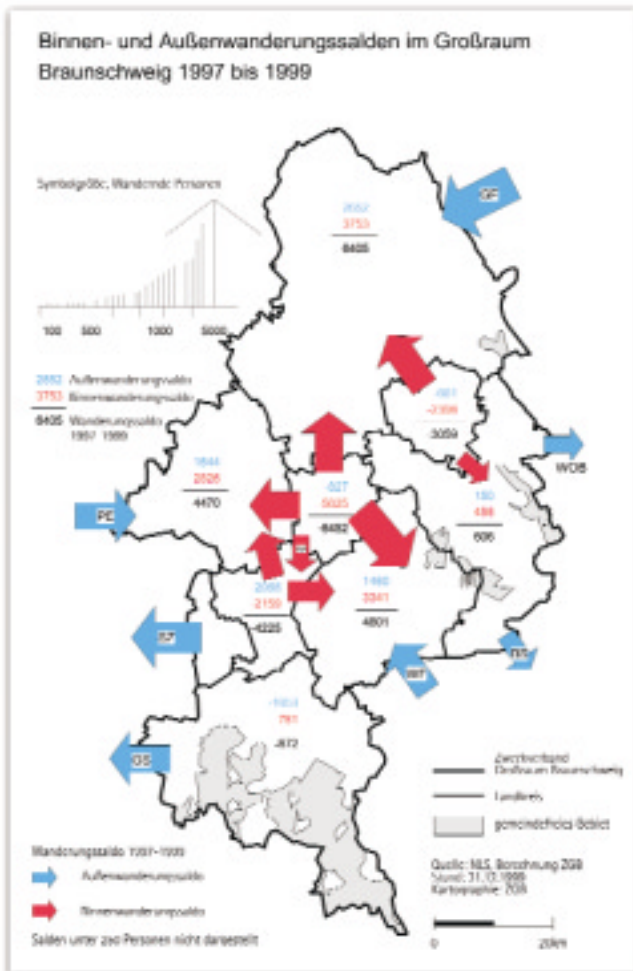
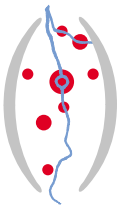
Trends 2030 – Erwartungen für die Region Braunschweig

Bevölkerungsentwicklung

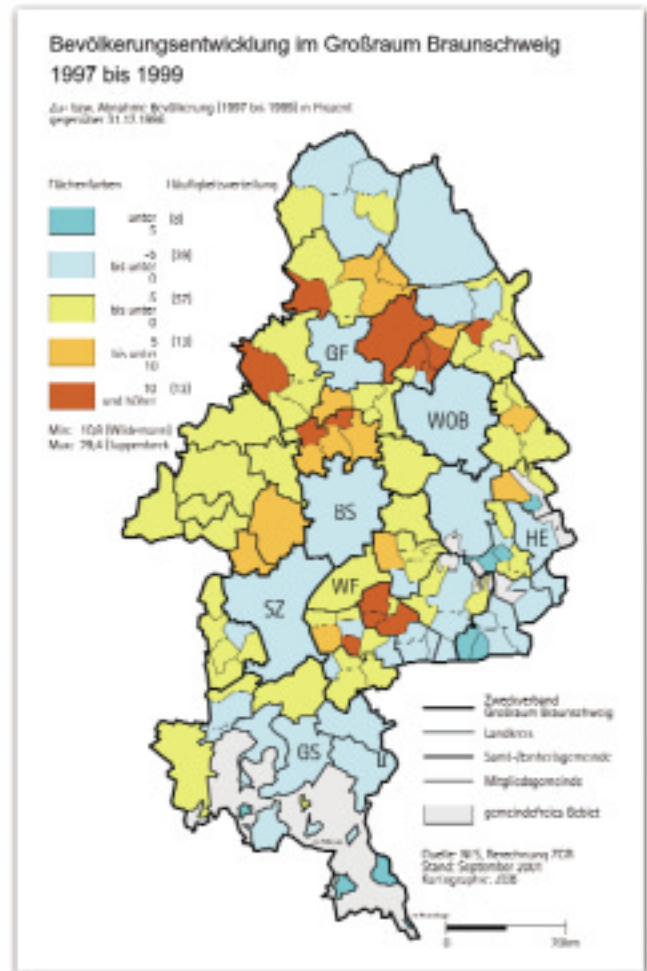
Ulrich Kegel | Erster Verbandsrat des Zweckverbandes Großraum Braunschweig

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wie Sie dem Slogan entnehmen, handelt es sich um ein stadtreionales Forschungsvorhaben, das gleichermaßen den städtischen Kernraum, den suburbanen Bereich und den ländlich strukturierten Raum erfasst. Mit dem Projekt sollen Entwicklungsperspektiven und Leitbilder bis zum Jahr 2030 aufgezeigt werden.

Das Projekt STADT+UM+LAND 2030 geht von den generell prognostizierten Bevölkerungsrückgängen, insbesondere in den Kernbereichen und dem ländlichen Raum aus. Ist unter diesen Bedingungen in der Region Braunschweig im Sinne der Raumordnung noch alles in Ordnung?



Binnen- und Außenwanderungssalden 1997 - 1999



Bevölkerungsentwicklung 1997 bis 1999

Die bisherige Entwicklung der 90er Jahre war von geringen Zuwanderungen in den Raum Braunschweig hinein und von starken Binnenwanderungen aus den Kernstädten heraus in den suburbanen Bereich geprägt.

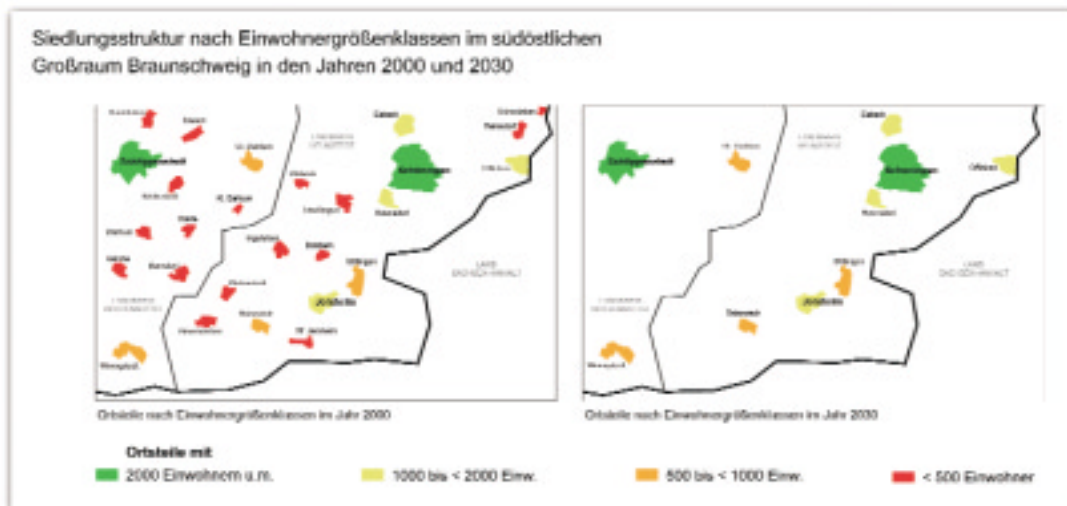
Wenn wir uns die Bevölkerungsentwicklung in der zweiten Hälfte der 90er Jahre vor Augen führen, dann stellen wir in den Kernbereichen sowie im Bereich des Landkreises Goslar, des südlichen Landkreises Wolfenbüttel, des südöstlichen Landkreises Helmstedt sowie des nördlichen Landkreises Gifhorn bereits rückläufige Bevölkerungszahlen fest. Dagegen zeigen die Stadtumlandbereiche um Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg nach wie vor deutliche Wachstumstendenzen. Damit sind schon wesentliche Elemente des Forschungsvorhabens genannt, denn die rückläufigen Bevölkerungszahlen werden als zentrale Entwicklungsgröße für die nächsten 30 Jahre zugrunde gelegt. Die Bevölkerungsentwicklung kann nicht ohne siedlungsstrukturelle Folgen für unsere Region bleiben.

Nehmen wir an, rückläufige Bevölkerungszahlen führen zu einem insgesamt ausgeglichenen Wohnungsmarkt in der Region, so dass die verbleibende Bevölkerung eher die mit Infrastruktur gut ausgestatteten zentralen Standorte ansteuert. Unter dieser Annahme würde ein nennenswerter Anteil der Ortschaften unter 500 Einwohnern, insbesondere der im peripheren Raum gelegenen Orte in dieser Größenordnung nicht mehr existieren können. Ich verweise ausdrücklich darauf, dass dies keine Prognose ist, sondern will nur deutlich machen, welche Entwicklungstendenzen unter den genannten Rahmenbedingungen erkennbar sind.

Wir müssen uns also fragen, ob die bisherigen Leitbilder für unsere Region noch stimmen. Dabei handelt es sich um die sehr komplexe Fragestellung, ob die Entleerung der Kernstädte und des ländlich-peripheren Raums als Zukunftsmodell unserer Region überhaupt tragfähig ist. Wir können uns als Fachleute sicherlich nach intensiver Diskussion über ein Leitbild der Regionalentwicklung verständigen. Ob dieses Leitbild aber gesamtgesellschaftlich getragen wird, ist nach den bisherigen Erfahrungen offen und wird im Rahmen des Projektes STADT+UM+LAND 2030 hinterfragt. Auf diese Weise sollen sich Akzeptanz und Rückkoppelung bzw. gesellschaftliche Anforderungen an das Leitbild entwickeln.

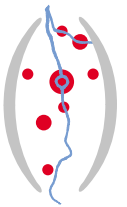
Dieser komplexe Ansatz zeichnet uns als Referenzregion beispielgebend aus. Zum einen sind Anforderungen zur Erreichung des Leitbildes an lokale und regionale Akteure zu formulieren. Dabei gehen wir der Frage nach, was wir zur Zielerreichung selbst leisten können. Gleichzeitig werden aber auch Anforderungen an Land und Bund, also an den Gesetzgeber, zu stellen sein, mit der Fragestellung welcher gesetzlicher Rahmen es bedarf.

Insgesamt dient das Vorhaben dem Ausbau des guten Kooperationsklimas zur gemeinsamen Zukunftsgestaltung im Großraum Braunschweig. Zentrale Punkte hierbei sind der stadregionale Dialog, die Kooperation von Wissenschaft und Praxis, der repräsentative Bürgerdialog und die grundsätzliche Auffassung, dass Schrumpfung als Chance zur Gestaltung attraktiver Lebensräume genutzt werden soll. Kurz: Wir schauen auf STADT+UM+LAND 2030.



Ortsteile in den Landkreisen nach Einwohnergrößenklassen 2030

Die Zukunftskonferenz ist im Rahmen des Gesamtforschungsvorhabens ein erster Projektmeilenstein. Die heutige Veranstaltung ist der Auftakt zum stad-regionalen Dialog. Gleichzeitig ist mit dieser Veranstaltung der Aufruf zur aktiven Mitarbeit im Forschungsvorhaben STADT+UM+LAND 2030 verbunden.



Erwartungen des Forschungsverbundes

Arbeits-Stadt-Region 2030

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

Im Rahmen dieses Projektes stehen aus Sicht der Arbeits-Stadt-Region 2030 in erster Linie die Zusammenhänge zwischen erwarteten Trends bezüglich der Zukunft der Arbeit auf der einen Seite und zukünftigen demografischen Entwicklungen auf der anderen Seite im Vordergrund des Interesses. Gerade aus diesem Aufeinandertreffen ergeben sich insbesondere für die Arbeitswelt in der Region Braunschweig enorme Herausforderungen.



Prof. Dr. Klaus Lompe

Trends zur Zukunft der Arbeit

Es sprechen begründete Vermutungen dafür, dass sich die Zukunft der Arbeit bis zum Jahr 2030 im Sinne folgender grundsätzlicher Basistrends entwickeln wird:

- Zunahme der Flexibilisierung der Arbeitswelt
- Arbeitsgesellschaft als "lernende Gesellschaft"
- Permanente Weiter- und Höherqualifizierung der Beschäftigten
- Erhöhte Mobilitäts- und Flexibilitätsanforderungen an den Beschäftigten.

Demografische Trends

Die Arbeitswelt der Zukunft, deren Verhaltenserwartungen heute immer stärker auf jüngere Jahrgänge zugeschnitten sind, trifft auf einen Arbeitsmarkt, der sich bis zum Jahr 2030 durch die demografische Entwicklung nachhaltig verändern wird.

Folgende Trends der Struktur des Erwerbspersonenpotenzials lassen sich dabei recht zuverlässig prognostizieren:

- Massive Abnahme des Erwerbspersonenpotenzials um 10 bis 25 %
- Nachhaltige Alterung der (Erwerbs-)Bevölkerung und Dominanz der über 50-jährigen ab 2010
- Besondere Betroffenheit der Region Braunschweig aufgrund des spezifischen demographischen Wandels.

Folgen und Herausforderungen für die Region Braunschweig

Es stellt sich an dieser Stelle vor allem die Frage, welche potenziellen Folgewirkungen sich für die Region Braunschweig aus dem bereits angesprochenen Aufeinandertreffen demografischer Schrumpfungs- und Alterungsprozesse mit den zu erwartenden Anforderungen und Trends der Arbeitswelt der Zukunft ergeben. Auch die Fragen, wo wir zukünftig verstärkt arbeiten werden, wo also potenziell Beschäftigung entsteht oder aber abgebaut wird, erhält eine neue Qualität, da die verschiedenen Branchen von der demografischen Entwicklung unterschiedlich betroffen sein werden.

Der wirtschaftliche Strukturwandel der Zukunft wird aller Voraussicht nach mit einer erheblich kleineren und älteren Erwerbsbevölkerung bewältigt werden müssen. Der Erhalt, die Fortentwicklung und die intensivere Nutzung des Humankapitals ist dabei die Voraussetzung für den Erhalt von ökonomischer und wissenschaftlicher Leistungskraft, d.h. der Wettbewerbsfähigkeit.

Wo liegen die Probleme? Bei Fortsetzung der gegenwärtig oftmals stark Jugend zentrierten Personalpolitik wird es für einen Großteil der regionalen Unternehmen im weiteren Zeitverlauf immer schwieriger werden, neues Wissen zu akquirieren bzw. effizient zu nutzen. Gerade in der von zwei Großunternehmen dominierten Arbeits- und Wirtschaftsregion Braunschweig wird es quasi zwangsläufig zu verstärkten Polarisierungen und Verteilungskämpfen um die entsprechenden Arbeitskräfte innerhalb der Region kommen.

Es steht zu befürchten, dass sich in der Folge Ungleichgewichte in der regionalen Wirtschafts- und Sozialstruktur verschärfen, zumal man allgemein heute davon ausgeht, dass der Alterungsprozess ab dem Jahr 2010 an Dynamik gewinnen und den regionalen Fachkräftemangel verschärfen wird. Es wird in Zukunft zu sogenannten Mismatches (d.h. einem Auseinanderfallen von spezifischem Angebot und Nachfrage) auf dem Arbeitsmarkt in Bezug auf Qualifikation und Teilräume kommen.

Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen bestimmter Branchen und Unternehmen in den strukturschwachen Teilräumen der Region stehen dabei vor enormen Problemen, wenn sie qualifiziertes Personal rekrutieren, Wissen gewinnen und Innovation generieren wollen.

Es steht zu befürchten, dass die Betriebe, aber auch die Politik, aufgrund ihrer generell kurzfristigen Planungshorizonte erst in mittel- bis langfristiger Perspektive lösungsbezogene Strategien entwickeln werden. Da die bis zum Jahr 2030 notwendigen Umstellungsprozesse aber kaum ad hoc zu bewältigen sein werden, müssen aus einem regionalpolitischen Interesse heraus bereits in naher Zukunft entsprechende Maßnahmen angelehnt, entwickelt und mit entsprechendem Vorlauf umgesetzt werden.

In diesem Sinne ist es zwingend notwendig, bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein entsprechendes Problembewusstsein bei allen relevanten Akteuren für die kommenden Herausforderungen zu wecken.

Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030

Prof. Dr. Barbara Zibell | Universität Hannover, Institut für Architektur- und Planungstheorie

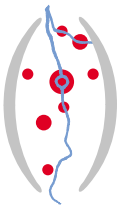
Wohnen 2030

Ein gesellschaftlich bedeutsamer Megatrend für die Veränderung der Wohnstandorte ist die absehbare demographische Entwicklung, wonach künftig erheblich mehr Alte und erheblich weniger Junge als heute Bild und Struktur der Bevölkerung prägen werden. So wird im Jahre 2040 jeder zweite Erwachsene älter als 55 Jahre sein, 100 20- bis 60-Jährige werden 86 über 60-Jährigen gegenüberstehen.



Wohnstandorte nach Altersgruppen

Die suburbanen Einfamilienhausgebiete, zum Teil auch die Großwohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre, in den hochverdichteten Umlandkreisen werden von einer relativ homogenen Alterung betroffen sein; alte und verwitwete, d.h. auf Dauer allein stehende, Frauen werden sich in diesen Lagen in großer Zahl konzentrieren. Junge Familien werden nicht im selben Maße nachwachsen oder nachziehen; die ländlichen, peripher gelegenen Räume werden zusätzlich von einem weiteren Auszug der jüngeren Jahrgänge betroffen sein. Allein in den Kernstädten ist noch eine relativ ausgeglichene Mischung der Altersgruppen zu erwarten.



Folgen sind nicht nur Vereinzelung und Vereinsamung der Betroffenen, sondern auch eine weitgehende sozialräumliche Trennung der Generationen sowie damit gesamtgesellschaftlich mittel- bis langfristig der Verlust intergenerativen Lernens und informeller Dienst- bzw. Hilfeleistungen in der unmittelbaren Nachbarschaft des Quartiers.

Wohnstandorte nach Einkommen

Ein zweiter gesamtgesellschaftlicher Megatrend ist die Polarisierung der sozialen Schichten aufgrund der schon heute absehbaren Einkommensentwicklung, nach der Reiche immer reicher, Arme immer ärmer werden. Dies



führt gleichzeitig zu einer räumlichen Polarisierung im Siedlungsgebiet, zwischen Stadt und Land einerseits und zwischen Stadt- und Ortsteilen andererseits.

Die verstärkten sozialräumlichen Trennungsprozesse (Segregation) werden zu einer vermehrten Konzentration von Problemgruppen, insbesondere in den Großwohnsiedlungen an den Rändern der Kernstädte sowie in den hochverdichteten Umlandgemeinden, aber auch innerstädtischen Altbaugebieten, führen. Folgen sind weitere Abwanderungen, Rückgang von Identifikation und mangelnde Übernahme von Verantwortung für das eigene räumliche Umfeld.



Prof. Dr. Barbara Zibell

Auslastung von Wohnstandorten/ Leerstände

Der Bevölkerungsrückgang wird in Verbindung mit einem Überangebot an nicht mehr adäquaten Wohnungen zunehmende Leerstände in den Randlagen und inneren Peripherien der Kernstädte verursachen. Ohne eine künstlich erzeugte Verknappung wird dies zu umfassenden Verlusten im Bezug auf Image- wie Vermögenswerte führen.

In den städtischen Lagen und in den hochverdichteten Umlandgemeinden wird dies insbesondere die Mietwohnungsbestände von Genossenschaften und Wohnungsbaugesellschaften treffen. Hier greifen die bereits vorhandenen staatlichen Programme; in suburbanen Einfamilienhausgebieten und ländlichen Lagen jedoch werden insbesondere Private betroffen sein. Die steigende Nachfrage nach Wohnfläche, die aufgrund der Zunahme von Ein-Personen-Haushalten gleichzeitig zu erwarten ist, wäre also mit Vorteil durch geeignete Umbaumaßnahmen vorhandener Bestände zu befriedigen. Neubauten, zudem in neu erschlossenen Lagen, dürften eher zu einer Verschärfung beitragen.

Neben den zu erwartenden Leerständen im Wohnungsbestand wird es zur mangelnden Auslastung oder Schließung von sozialer Infrastrukturen wie Schulen, Kindergärten, Einrichtungen der medizinischen Versorgung etc. kommen. Auch technische Infrastrukturen, Ver- und Entsorgungssysteme aller Art, sind infolge ungenügender Auslastung von Funktionsunfähigkeit bedroht.

Perspektive

Siedlungsgefüge: Geordneter Rückzug

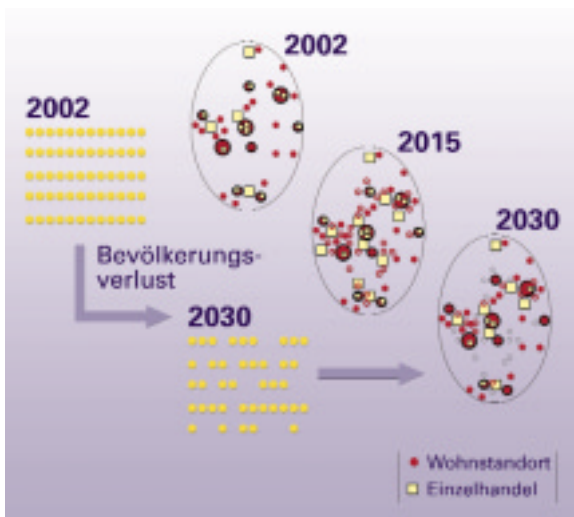
Aus siedlungsstruktureller Sicht geht es zunächst um die Frage, wie mit den Beständen umzugehen ist: Wo sind Wohnstandorte aufrecht zu erhalten, wo kann zurückgebaut werden, welche Standorte wären gegebenenfalls auch völlig aufzugeben? Neben der Konzentration auf sinnvolle Schwerpunkte im Siedlungsgefüge sind angemessene Kriterien zu entwickeln, die nicht allein baulich ästhetischen Ansprüchen genügen, sondern ebenso sozial verträglich sein müssen.

Wohnungsbestand: Anpassung und Entwicklung

Entsprechend der zu erwartenden Veränderung der Bevölkerung nach Zahl und Struktur ist das vorhandene Angebot an Wohnungen nach Größe und Grundrissaufteilung anzupassen: Die zunehmenden Ein-Personen-Haushalte sind wie auch die zahlreicher werdenden alten und älteren Haushalte angemessen mit Wohnraum zu

Wohnumfeld und Quartier: Schule im Stadtteil / Entwicklung intergenerativer Aktivitäten

Zur Kompensation von Vereinzelung und Verarmung sind gleichzeitig Modelle zu entwickeln, die eine kooperative Begegnung von Jung und Alt fördern und in der Lage sind, die wegbrechenden und selbstverständlichen Hilfeleistungen in der Nachbarschaft zu ersetzen. Ein solches generationenübergreifendes Modell könnte zum Beispiel die Schule im Stadtteil sein, eine Einrichtung der Begegnungen und des lebenslangen Lernens, die grundständige Bildung und Ausbildung genauso enthält wie alle Arten von Zusatz- und Weiterbildungsangeboten.

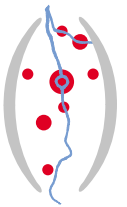


Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung

versorgen. Dazu sind auch neue, u.a. generationenübergreifende Wohnformen zu entwickeln. Im Hinblick auf weitere, heute noch nicht absehbare Veränderungen ist grundsätzlich eine flexible Grundrissplanung anzustreben, die den künftigen Umbau regelmäßig bereits im Zuge der Konzeptfindung einbezieht.



Großmarkt in der Region



Versorgung 2030

Bei der Versorgung mit Lebensmitteln zeichnet sich bereits heute ab, dass die Betriebsgrößen im Lebensmittelhandel zunehmen. Aufgrund mangelnder Erweiterungsmöglichkeiten in innerstädtischen Lagen kommt es auch hier – wie im Bereich der Wohnungsstandorte – zur Suburbanisierung.

Die Folgen sind seit Jahren bekannt und setzen sich weiter fort: So ist die Existenzfähigkeit kleinerer Einzelhändler aufgrund der zunehmenden Konkurrenz durch größere und preiswertere Anbieter auf der sogenannten "grünen Wiese" immer mehr bedroht. Es kommt zur Aufgabe kleiner Läden insbesondere in peripheren ländlichen Gebieten sowie in Lagen mit geringer Dichte und geringer Kaufkraft. Verstärkt wird diese Entwicklung durch die wachsende Motorisierung der Bevölkerung, deren Einkaufsverhalten sich entsprechend angepasst hat: Der wöchentliche Großeinkauf geschieht mit dem PKW, immer weitere Distanzen vom Wohnort werden akzeptiert.

2030 wird ein Kaufkraftrückgang zu verzeichnen sein, der dazu führt, dass die Nachfrage zu großen Teilen wegbricht. Gründe hierfür sind der spürbar einsetzende Bevölkerungsrückgang in den jüngeren Jahrgängen, der sich in die mittleren und konsum- und innovationsfreudigen Jahrgänge fortsetzt, sowie die zunehmende Altersarmut.



Es kommt zu einem spürbaren Überangebot im Bereich der großen Einzelhandelsbetriebe, was zu einer weiteren Zunahme des Konkurrenzdrucks führen wird. In der Folge gehören Schließungen von großen Unternehmen auf der grünen Wiese zur Tagesordnung; dabei werden

Kriterien wie Lagefaktoren nach Erreichbarkeit und Stellplatzangebot, aber auch Angebot und Präsentation der Waren einschließlich architektonische und städtebauliche Qualitäten für das Halten oder Aufgeben einzelner Betriebe von entscheidender Bedeutung sein.

Die Einzelhandelsstandorte liegen überwiegend wohnortfern. Lange Wege zum Einkaufsort sind die Regel. Kompensiert wird dieses zunehmende Auseinanderdriften von Wohn- und Einkaufsorten durch mehr Mobilität. Das bedeutet in der Konsequenz: Die Verkehrsprobleme auf den immer stärker belasteten und überlasteten Straßen werden zunehmen. Für ältere und immobilere Menschen wird die Versorgungssituation immer prekärer, wenn nicht – durch privates und öffentliches Engagement – Wege gefunden werden, die in Teilen fehlende Mobilität durch andere geeignete Kommunikationssysteme zu ersetzen. Dabei werden Bedürftigkeit und Lebenslage der Betroffenen, aber auch die Erschwinglichkeit entsprechender Angebote mit über deren Akzeptanz entscheiden.

Perspektive

Grundsatz: Zuordnung zu den Wohnstandorten

Die Einzelhandelsstandorte sind nach Möglichkeit den zentralen Wohnlagen zuzuordnen, um dem nachhaltigen Prinzip der kurzen Wege zu entsprechen beziehungsweise eine optimale Erreichbarkeit der Grundversorgung sicher zu stellen.

Sicherung der Nahversorgung durch kurze Wege

Insbesondere in ländlichen bzw. bevölkerungsarmen Bereichen oder Bereichen mit gesellschaftlich benachteiligten Bevölkerungsgruppen könnten kleine Einheiten gezielt unterstützt werden (beispielsweise Förderung kleiner Läden und landwirtschaftlicher Direktvermarktung), um die Nahversorgung auch für jene Teile der ansässigen Bevölkerung sicher zu stellen, die nicht im geforderten Maße mobil sind.

Sicherung der Nahversorgung durch mobile Dienste

Zusätzlich wäre der systematische Ausbau eines Netzes mobiler Dienste insbesondere für die dünner besiedelten Bereiche zu entwickeln. Hierbei ist auch an neue Formen kommunaler und privatwirtschaftlicher Initiativen zu denken, die zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen könnten.

Stadt-Landschaft 2030

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



Prof. Dr. Walter Ackers

Trend:

Ungebrochene Siedlungsexpansion verschiebt kommunale Gewichte in der Region Braunschweig.

Starke Siedlungsflächenzunahme ohne Bevölkerungsgewinne

In der Region Braunschweig nehmen die Siedlungsflächen kontinuierlich zu. Während 1979 26.000 Hektar für Wohn- und Gewerbegebiete zur Verfügung standen, waren es 2001 bereits 36.600 Hektar. Dies bedeutet einen Zuwachs von 10.600 Hektar (41%). Die Expansion der Siedlungen vollzieht sich bei annähernd konstanter Bevölkerung, die lediglich um 2,5 % zugenommen hat.

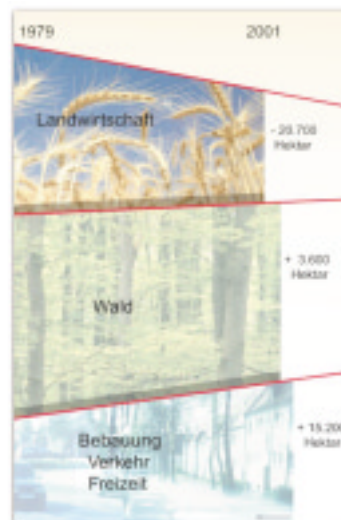
Neue Siedlungen und Wälder verbrauchen landwirtschaftliche Böden

Im Zeitraum 1979-2001 wurden für die Erschließung von neuen Baugebieten, Verkehrs- und Freizeitanlagen (+ 15.200 Hektar) fast ausschließlich landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen (- 20.700 Hektar). Selbst der Wald nahm, gefördert durch staatliche Flächentillungs- und Aufforstungsprogramme, kontinuierlich zu (+ 3.600 Hektar).

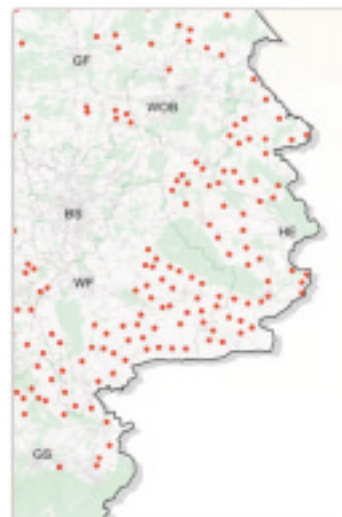
Regionales Siedlungsgeflecht durchdringt die Kulturlandschaft

Nahezu alle Städte und Gemeinden bemühen sich mit vergleichsweise günstigen Bodenpreisen um Neuan-siedlungen. In den dünn besiedelten Randlagen der Region Braunschweig werden heute etwa 300 Baugebiete mit baureif erschlossenen Grundstücken für 10 bis 50 €/m angeboten. Frisches Gewerbe- und Wohnbauland ist hier so preiswert wie Teppichboden. Am Siedlungsrand sind Bauplätze meist günstiger als in den Stadtkernen.

Die Gewichte der Kommunen verschieben sich. Mit den Industrie-Stadt-Gründungen Wolfsburg (1938) und Salzgitter (1942) vollzog sich – gestützt durch staatliche Rahmenbedingungen – ein beschleunigter Strukturwandel. Über viele Jahrhunderte war Braunschweig einzige Großstadt; heute ist ein oberzentraler Verbund mit den Städten Wolfsburg und Salzgitter in der Diskussion. Die regionale Lagegunst der Gemeinden und Mittelstädte verschiebt sich ebenfalls: Zählten einst Wolfenbüttel und Goslar zu den bedeutenden Mittelstädten, so profitieren heute Peine und Gifhorn (und manche Landkreis-gemeinde) vom Siedlungs- und auch vom Bevölkerungszuwachs durch die Abwanderungen aus den Kernstädten in das Umland.



Wandel der Bodennutzung 1979 - 2001



Baureife Grundstücke für 10-15 €/m²

Perspektive 2030: Kultur-Städte + Kultur-Landschaften = Kulturregion Braunschweig

Pflege statt Ausbeutung der Kulturlandschaften

Soll sich die Verstädterung im Umland der Kernstädte fortsetzen? Oder schaffen wir es, die landschaftliche Vielfalt in allen Teilräumen der Region zu sichern und weiterzuentwickeln? Die naturräumlich geprägten und einzigartigen Kulturlandschaften wie Heide, Geest, Lös-börde, Nette-Innerste-Bergland und Harz sind Grundlage für Wirtschaft, Tourismus und Lebenswelten. Wird es auch zukünftig gelingen, unsere Lebensgrundlagen zu hegen und zu pflegen?

Aufgabenteilung zwischen Stadt und Land

Wie könnte ein sinnvoller Austausch zwischen Stadt und Land aussehen? Gibt es einen gemeinsamen Weg jenseits unfruchtbarer interkommunaler Konkurrenz, um beispielsweise belastete Stadtkerne zu revitalisieren und gleichzeitig ländlichen Gemeinden eine tragfähige Entwicklungschance zu geben? Dabei ist zunächst zu klären, inwieweit Siedlungsflächenzuwachs ohne substantielle Bedeutungsgewinne zu Verlusten zentraler Funktionen, großstädtischer Infra- und Angebotsstruktur und damit zu Synergie- und Bedeutungsverlusten für Braunschweig und die Region führt.

Bessere Aufgabenteilungen und Steuerungsfähigkeit erfordern angepasste gesellschaftliche Regelungen. Finden wir hierfür einen fruchtbaren Mix kommunaler, regionaler und staatlicher "Spielregelsysteme"?

Bestandskultur für ökonomisch-kulturelle Vielfalt

Wir sollten uns schließlich räumlich-strukturellen Gestaltungsaufgaben zuwenden: Wie können wir den Siedlungs- und Landschaftsbestand verbessern? Wie eine nachhaltige Stadt-Landschaft mit neuen Formen und eigener Ästhetik entwickeln, damit künftige Generationen eine baulich-strukturelle Vielfalt vorfinden, in der sie ihre Zukunftsentwürfe auch ideenreich umsetzen können?

Mobilitäts-Stadt-Region 2030

Prof. Dr. Manfred Wermuth | TU Braunschweig,
Institut für Verkehr und Stadtbauwesen



Prof. Dr. Manfred Wermuth

Megatrend Zunahme der Verkehrsleistung

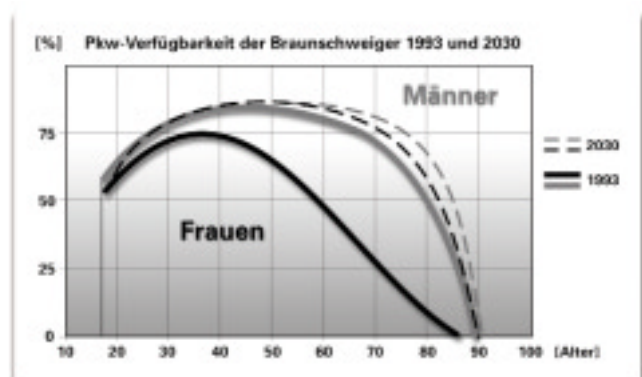
Bundesweit hat sich die Verkehrsleistung, d.h. die von Personen zurückgelegten Kilometer, seit 1960 nahezu vervierfacht. Dieses Wachstum geht fast ausschließlich auf das Konto des motorisierten Individualverkehrs (MIV), also vor allem des PKW-Verkehrs.

Ausgangsfrage: Setzt sich dieser Trend in Zukunft fort?

Um diese Frage zu beantworten, müssen die wichtigsten Einflussfaktoren der Verkehrsentwicklung betrachtet werden:

- In der Region Braunschweig könnte man aufgrund des Bevölkerungsrückgangs eine Abnahme der Verkehrsleistung erwarten.
- Die Motorisierung in der Region Braunschweig steigt und liegt mit 540 Pkw je Tausend Einwohner im Jahr 2000 bereits über dem Bundesdurchschnitt.

Bis 2030 ist zudem mit einem starken Wachstum der Motorisierung von Älteren – besonders Frauen – zu rechnen, welche heute seltener über einen Pkw verfügen.



Die Generation der Autofahrerinnen wächst weiter heran

- Die fortschreitende Stadt-Umland-Wanderung ist die wichtigste Ursache für die Zunahme des MIV. Indizien dafür sind in der Region Braunschweig die höhere Motorisierung sowie die geringere Nutzung des Umweltverbundes außerhalb der Städte. Die wichtigsten Auswirkungen der Verkehrszunahme sind Lärm, Luftverschmutzung, Energieverbrauch, Unfallgefahr, Trennwirkung und Flächenverbrauch. Die letztgenannten Folgen lassen sich auch in Zukunft nicht durch technischen Fortschritt allein mindern.



Die Wirkungszusammenhänge der Stadt-Umland-Wanderung - ein Teufelskreis

- Lebensstile und Verkehrsverhalten verändern sich. Im Gegensatz zu früher werden heute in der Region Braunschweig mit rund 40 % bereits die meisten Wege in der Freizeit zurückgelegt, während auf die Reise zwecke Beruf, Ausbildung und geschäftliche Erledigung zusammen 36 % entfallen. Die einzelnen Wege werden dabei immer länger und immer häufiger mit dem Auto zurückgelegt.

Nach Analyse der wichtigsten Einflussfaktoren der Verkehrsentwicklung läßt sich folgendes Fazit ziehen: Trotz Bevölkerungsrückgang setzt sich der Megatrend einer Zunahme der Verkehrsleistung in der Region Braunschweig auch in Zukunft fort.

Kooperative Stadt-Region 2030

Dieter Frauenholz | KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover



Dieter Frauenholz

Für das Forschungsfeld "Kooperative Stadt-Region 2030" lassen sich drei Kooperationsfelder unterscheiden, die im Mittelpunkt der Arbeit stehen:

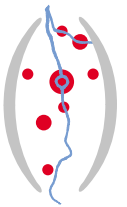
- Interkommunale Kooperationen (nur staatliche Akteure)
- Partnerschaften zwischen den drei Akteursgruppen: Staat, Wirtschaft, Zivilgesellschaft
- Bürgerschaftliches Engagement (Aktivitäten der Zivilgesellschaft).

Interkommunale Kooperationen

Schon heute arbeiten die Kommunen der Region Braunschweig in vielfältiger Weise zusammen, z. B. bei der Planung der "RegioStadtBahn", im Projekt "VIEL: Von der Region lernen – In der Region lernen – Eine lernende Region" oder in Abwasserverbänden. In Zukunft werden Städte und Gemeinden – besonders solche, die vom Bevölkerungsrückgang betroffen sind – zunehmend Schwierigkeiten haben, die nötigen Infrastrukturen und Serviceangebote für ihre Einwohnerinnen und Einwohner zu finanzieren. Der Druck wächst, miteinander zu kooperieren; denn nur durch Aufgabenteilung wird es den Kommunen im Jahr 2030 möglich sein, weiterhin Bibliotheken, Schwimmbäder, Sozialberatungsstellen und andere öffentliche Einrichtungen zu betreiben.

Partnerschaften Staat – Wirtschaft – Zivilgesellschaft

In den kommenden Jahren wird die Bedeutung von Partnerschaften zwischen den drei gesellschaftlichen Säulen Staat/ Kommunen, Wirtschaft (Unternehmen, Verbände usw.) und Zivilgesellschaft (Bürgerinnen und Bürger) weiter zunehmen. Private Träger, Stiftungen und Initiativen werden vielfach öffentliche Aufgaben übernehmen (müssen), damit das Versorgungs- und Leistungsniveau, insbesondere im sozialen und kulturellen Bereich, gehalten werden kann. Schon heute gibt es solche Partnerschaften: Beispiele sind "reson", die Regionale Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e. V., oder das Arbeitsplatzmodell "5000 x 5000", mit



dem die Region Braunschweig ein bundesweit bedeutendes, innovatives Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen Arbeitsamt (Staat) und VW-Konzern (Wirtschaft) vorweisen kann.

Bürgerschaftliches Engagement

In Zukunft wird bürgerschaftliches Engagement an Bedeutung gewinnen. Beispielsweise ist die Sozialversorgung nicht allein durch kommerzielle Dienstleister zu gewährleisten. Wenn sich heutige Trends fortsetzen, werden im Jahr 2030 allerdings erheblich weniger Personen ein "klassisches" Ehrenamt, etwa als Vorsitzender eines Vereins, ausüben. Ein Grund dafür ist die beruflich geforderte hohe Mobilität, die tägliches Pendeln zum Arbeitsplatz, häufigen Wohnortwechsel usw. zur Folge hat. Ein befristetes, projektbezogenes Engagement wird dagegen zunehmen. Dafür sind Institutionen, beispielsweise Freiwilligenagenturen, nötig, die dieses Potenzial nutzen, die ehrenamtliche Arbeit der Freiwilligen fördern und ihr einen organisatorischen Rahmen geben. Beispiele, die es in der Region Braunschweig bereits gibt – Seniorenkreis Wirtschaft, Freiwilligenagentur Südostniedersachsen, Braunschweiger Forum und viele weitere Vereine, Verbände und Initiativen – deuten die Vielfalt an, die in Zukunft zu erwarten ist.

Fazit: Kooperation hat Zukunft – Zukunft durch Kooperation

Vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung und des Bevölkerungsrückgangs können die Herausfor-

derungen der Zukunft nur in enger Zusammenarbeit aller Akteure der Region gelöst werden. Interkommunale Kooperationen sichern die Grundversorgung der Bevölkerung; unterschiedlichst strukturierte Partnerschaften zwischen Staat, Wirtschaft und Zivilgesellschaft erfüllen ehemals öffentliche Aufgaben; ehrenamtliches Engagement trägt dazu bei, die soziale und kulturelle Versorgung zu sichern.

Die Lebensqualität der Region wird davon abhängen, wie gut es gelingt, ihr kreatives Potenzial bei privaten Unternehmen, Bürgerinnen und Bürgern sowie staatlichen Institutionen zu aktivieren und zum gesamtgesellschaftlichen Wohle zu nutzen. Dafür sind vielfältige, innovative und passgenaue Formen der Kooperation gefragt.

Das Forschungsfeld "Kooperative Stadt-Region 2030" hat die Aufgabe, diese Diskussion durch wissenschaftliche Expertise zu unterstützen. Dabei bezieht die Arbeit auf Erfahrungen aus anderen Regionen und Ländern ein. Zum anderen wertet das Forschungsfeld die Dialogprozesse – regionaler Fachdialog, Bürgerdialog und Expertendialog – des Projekts STADT+UM+LAND 2030 in der Region Braunschweig aus. Ergebnis werden Empfehlungen sein, welche Anforderungen eine "Kooperative Stadt-Region 2030" berücksichtigen sollte, wenn sie sich auf einen kooperativen Zukunftsweg begeben will.



Zukunftsbilder

"Wie sieht die Region Braunschweig 2030 aus? Welche Probleme erwarten wir?" Unter dieser Fragestellung formulierten am Vormittag der Zukunftskonferenz STADT+UM+LAND 2030 gut 130 Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihre eigenen Erwartungen an die Zukunft der Region.

In drei Arbeitsgruppen (STADT, UMLAND und LAND) trugen sie per Kartenabfrage eine reiche Vielfalt an Aspekten, Meinungen und Erwartungen auf Stellwänden zusammen. Die folgenden "Zukunftsbilder" greifen einige der Erwartungen beispielhaft auf. Eine vollständige Übersicht über die Probleme, die die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Jahr 2030 erwarten, befindet sich am Ende dieser Dokumentation.

Die Städte 2030

Ein Zukunftsbild auf Basis der Ergebnisse der Arbeitsgruppe **STADT**

Wohnraummangel trotz Leerständen

Die Städte verzeichnen im Jahr 2030 weniger und im Durchschnitt ältere Bewohnerinnen und Bewohner als zur Jahrtausendwende.

Die Folge: Ein Überhang an Wohnraum. Wohnungen stehen vielfach leer. Insgesamt haben sich Familien- und Sozialstrukturen im Vergleich zum Jahr 2002 stark verändert. In verschiedenen Stadtteilen wohnen jeweils unterschiedliche Bevölkerungsgruppen: Alte wohnen getrennt von Jungen, Arme getrennt von Reichen. Trotz Wohnraum-Überhangs und Leerständen öffnet sich die Schere zwischen Nachfragen und passenden Angeboten weit: "Patchwork-Familien", Single-Haushalte und Wohngemeinschaften haben neue Bedürfnisse, denen die angebotenen Wohnungen und Grundstücke nicht entsprechen.

Unvernünftig, aber wirtschaftlich

Ökologisch unvernünftig, aber wirtschaftlich handeln städtische Verbraucherinnen und Verbraucher der Zukunft. Sie nehmen im Jahr 2030 weite Wege in das Umland zum Supermarkt auf der "Grünen Wiese" in Kauf. Die Möglichkeit, sich in unmittelbarer Wohnortnähe mit Grundnahrungsmitteln zu versorgen, besteht nicht mehr. Die Verantwortlichen in den Stadträten und Stadtverwaltungen haben die Chancen ungenutzt verstreichen lassen, die eine Entwicklung der Stadtkerne sowie der zentralen Stadtquartiere und -viertel geboten hätte. Inzwischen haben die Innenstädte ihre jahrhundertalte Aufgabe als Zentren für Wohnen, Handel und Handwerk weitgehend verloren: Sie sind ausgedünnt, verlassen, verödet, verfallen. Schwimmbäder, Büchereien oder Schulen sowie ehemals kommunale Leistungen, wie die Ver- bzw. Entsorgung mit Strom und Wasser, sind vor dem Hintergrund leerer öffentlicher Kassen privatisiert. Diese Unternehmen wirtschaften gewinnorientiert und eigenständig. Trotzdem bestehen erhebliche Schwierigkeiten, z. B. die (Ab-)Wassernetze funktionsfähig zu halten: Die Leitungsnetze entsprechen in ihren Dimensionen und ihrer Struktur nicht mehr den Anforderungen, die sich aufgrund des Rückgangs der Bevölkerung und ihrer weiträumigen Verteilung ergeben.

Die Region Braunschweig – Landschaft der "Reste"

Die Städte haben in 2030 weiter an Bedeutung als Wohn- und Lebensraum verloren: Wer es sich leisten kann, wohnt auf dem Lande; zum Einkaufen geht's raus aus der Stadt zum Großmarkt. Streusiedlungen und Siedlungsbänder sowie Verkehrsachsen zerschneiden die Region und zerfransen sie zu einer "Rest"-Landschaft.



Der Erholungswert der ländlich geprägten Gebiete ist stark gesunken. Städtische Flächen hingegen haben an Bedeutung für die Naherholung gewonnen. Mit Sponsorengeldern hat man einige von ihnen zu beliebten Grünflächen umgestaltet.

Im Stau oder auf Parkplatzsuche

Die hohen Mobilitätsansprüche haben die Verkehrsdichte und die Umweltbelastungen (z. B. durch Lärm, Abgase usw.) in der gesamten Region steigen lassen. Die Menschen wollen bzw. können auf ihr Auto nicht verzichten. Sie müssen damit rechnen, dass sie in den Städten und deren Umland häufig im Stau stehen und/oder lange nach einem Parkplatz suchen. Finanzierungslücken machen es schwierig, den Verfall des öffentlichen Verkehrsnetzes in den Städten, zum Beispiel von Straßen und Wegen, aufzuhalten. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kämpft ums Überleben: Bei sinkenden Fahrgastzahlen muss er den gestiegenen Anforderungen nach flexiblen Mobilitätsmöglichkeiten und hochwertigem Service genügen.

"Heute hier, morgen dort" statt arbeitslos

Auch für die Arbeitnehmerinnen und -nehmer in den Städten herrscht im Jahr 2030 der Grundsatz: "Heute hier, morgen dort!". Tägliches Pendeln über große Distanzen ist die Regel; Wochenend-Ehen und lange Trennungen von Verwandten und Freunden sind an der Tagesordnung. Wer in derselben Stadt arbeitet und wohnt, gehört zu den wenigen Glückspilzen. Viele wissen aufgrund zeitlich befristeter Arbeitsverhältnisse nicht genau, ob sie länger als einige Jahre in der Region wohnen werden. Die Zahl solcher "modernen Nomaden" wächst.

Sie haben – im Gegensatz zur abnehmenden Gruppe der verwurzelten und ortsgebundenen Bevölkerung – kaum Interesse an Haus- oder Wohneigentum. Das schlägt sich in einer geringeren Baulandnachfrage und einem wieder steigenden Bedarf von Mietwohnungen und -häusern nieder. Auch für ehrenamtliches Engagement in Vereinen oder Organisationen stehen sie nur bedingt zur Verfügung.

Von Arbeitnehmerinnen und -nehmern aller Altersklassen fordern die Unternehmen die Bereitschaft, immer wieder Neues zu erlernen. Viele Angestellte, Arbeiter und Arbeiterinnen sind in mehreren Berufen ausgebildet. Als Facharbeiterinnen und -arbeiter haben sie gute Chancen, sich auf dem Arbeitsmarkt zu behaupten. Und dennoch: Solange sie im Beruf sind, müssen sie weiterlernen, um den aktuellen Anforderungen zu genügen. Die Masse der Arbeitslosen stellen die vielen Ungelernten und Gering-Qualifizierten. Sie sind die Verlierer der Arbeitswelt des 21. Jahrhunderts, das ganz auf Dienstleistungen setzt.



Arbeitsgruppe STADT

Das Umland 2030

Ein Zukunftsbild auf Basis der Ergebnisse der Arbeitsgruppe **UMLAND**

Abstimmungsbedarf bleibt ohne Folgen

Siedlungssprenkel, Einfamilienhaussiedlungen und Leerstände prägen das Bild der Umlandgemeinden. Gewachsene Bindungen an Landschaft und Menschen des Heimatortes brechen auf; nachbarschaftliche Solidarität und lokale Identitäten schwinden. Das Umland verliert insgesamt an Lebensqualität. Die Gemeinden haben die Abstimmung in der Siedlungsentwicklung als notwendig erkannt, denn der Verbrauch an Fläche und Landschaft geht weiter. Dennoch sind sie nicht in der Lage, in dieser Frage miteinander zu kooperieren.

Nahversorgung vom Aussterben bedroht

Die Möglichkeiten, sich wohnortnah zum Beispiel mit Lebensmitteln zu versorgen, sind im Umland der Städte weitgehend verschwunden. Für die frischen Brötchen am Morgen fährt man in der Regel weite Wege mit dem Auto, denn das neue Einkaufszentrum befindet sich nicht „um die Ecke“ wie früher der Supermarkt. Wer sich dennoch für den Einkauf im Einkaufszentrum und nicht für die Angebote einer Frei-Haus-Lieferung entschließt, muss viel Zeit einplanen, sich auf dichten Verkehr und den einen oder anderen Stau auf den Straßen gefasst machen. Rechts und links der Hauptverkehrsstraßen fallen leerstehende Wohnungen und ganze Mehrfamilienhäuser auf. Einige Gebäude, in denen ehemals Schulen, Kindergärten und weitere öffentliche Einrichtungen untergebracht waren, haben eine andere Nutzung gefunden; der große Rest jedoch steht leer. Die in den Umlandgemeinden verbliebenen Einrichtungen kämpfen um eine rentable Auslastung. Im Supermarkt angekommen, erwartet die Kunden das übliche Massenangebot. Spezialgeschäfte mit besonderen Sortimenten gibt es nur noch wenige.

Übrig bleiben die alten Frauen

In den Einfamilienhausvierteln der Umlandgemeinden wohnen nur noch wenige Menschen. Familiäre Strukturen und Nachbarschaften lösen sich auf. Vor allem für alte Frauen, die ihr Männer überlebt haben und deren Kinder ausgezogen sind, gilt: Allein zu Hause zu sein, ist für sie die Regel.

Die einseitige Einwohnerstruktur verhindert den Austausch zwischen Alt und Jung. Die Versorgung der nicht-mobilen Bevölkerungsgruppen mit Supermärkten, Ärzten sowie Sozial- und Kultureinrichtungen ist in diesen Wohngebieten gefährdet.



Arbeitsgruppe UMLAND

Die Vereinzelung und der Verlust wohnortnaher Versorgungsmöglichkeiten lässt viele Menschen nach Alternativen zum Leben in der Familie und im Einfamilienhaus suchen. Der Bedarf z. B. an betreuten (Alten-)Wohnungen und neuen Wohnformen ist hoch.

Jedem Grundzentrum seinen Haltepunkt

In den Umlandgemeinden herrscht viel Verkehr. Ihre Bewohnerinnen und Bewohner können auf das Auto nicht verzichten, da es als einziges Verkehrsmittel ermöglicht, verlässlich und flexibel zur Arbeit, zum Einkaufen oder zu Freizeitaktivitäten zu gelangen. Die Gemeinden können eine grundlegende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten kaum sicherstellen. Ihr Ziel ist aber weiterhin, jedes Grundzentrum mit einem Haltepunkt zu versorgen.

Wer Arbeit hat, „verfährt“ seine Freizeit

Im Vergleich zu 2002 verzeichnet das Umland der Städte 2030 einen Verlust von Arbeitsplätzen. Besonders Gering-Qualifizierten fällt es schwer, eine Anstellung zu finden; gut ausgebildete Fachkräfte des Dienstleistungs- bzw. Technologiensektors hingegen haben nach wie vor Chancen auf Arbeit. Die von den Arbeitnehmerinnen und -nehmern aufzubringende Flexibilität belastet die persönlichen Beziehungen; Familienleben ist nur noch eingeschränkt möglich. Die meisten Arbeitsplätze befinden sich nicht an den Wohnorten. Einen Vorteil hat, wer aufgrund der neuen Kommunikationsmöglichkeiten seine Arbeit ganz oder in Teilen von zu Hause aus erledigen kann. Wem das nicht möglich ist – wer zum Arbeitsplatz pendeln muss – der „verfährt“ seine Freizeit und trägt mit jedem Kilometer zur Verschlechterung Umweltqualität der Region (z. B. Luft-, Landschafts- und Erholungsqualität) bei.

Der ländliche Raum 2030

Ein Zukunftsbild auf Basis Ergebnisse der Arbeitsgruppe **LAND**

Wohneigentum versagt als Zukunftssicherung

Die Gemeinden in den ländlichen Räumen der Region kämpfen dagegen, dass Wohnraum verfällt, wohnortnahe Versorgungsangebote zurückgehen und öffentliche Einrichtungen schließen. Die dramatische Zahl der Leerstände hat die Miet- und Gebäudepreise in den letzten Jahren fallen lassen. Wer sein Geld zur Altersversorgung in Immobilien angelegt hat, steht schlecht da: Sofern man nicht selber dort wohnt, hat Wohneigentum auf dem Lande als Zukunftssicherung ausgedient.

In einigen Teilen der Region gibt es kaum noch Dörfer unter 500 Einwohnern; in anderen Teilen haben sich die Dörfer wieder gefüllt. Diese liegen in der Nähe zu neuen dezentralen Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen. Hier steigen sogar die Baulandpreise. Aber auch diese Orte haben Schwierigkeiten, das Dorfleben aktiv zu halten. Immer weniger Bürgerinnen und Bürger identifizieren sich aufgrund des häufigen Wohnortwechsels mit ihrem Wohnort; nur wenige Menschen engagieren sich für ihr Wohnumfeld.

Automatisierte Landwirtschaft in zersiedelter Einheitslandschaft

Auch auf dem Lande haben die Ausweitung von Wohn- und Baugebieten, die notwendigen Verkehrserschließungen und die Gewerbeflächen zur Zersiedelung und zu einem "Siedlungsbrei" geführt.



Arbeitsgruppe LAND

Das Landschafts- und Siedlungsbild bietet kaum mehr charakteristische Eigenarten. Das Lokal- und Regionalbewusstsein ist schwach. Die Menschen legen – im Vergleich zum Jahr 2002 – weite Wege zurück, um ihrer Arbeit oder ihren Freizeitbeschäftigungen nachzugehen. Vor allem der motorisierte Individualverkehr ist dadurch gewaltig angewachsen.

Die Landwirtschaft bietet nur noch sehr wenigen Fachkräften Arbeit. Diese sind hoch spezialisiert und bringen entsprechendes technisches Know-how für die weitgehend automatisierten Betriebsabläufe mit. Insgesamt existieren in der Region nur wenige, dafür um so größere Agrarbetriebe. Großparzellige landwirtschaftliche Strukturen herrschen vor. Flächen mit geringer Ertragserwartung werden nicht mehr landwirtschaftlich genutzt, fallen brach bzw. stehen zur Renaturierung zur Verfügung.

Handwerk und Handel – Auf dem Lande eine historische Zukunft

Die Arbeitssituation in den ländlichen Gebieten der Region Braunschweig ist schwierig. Obwohl der Dienstleistungssektor in den Städten und vor allem im Umland der Zentren stetige Zuwächse verzeichnet, schwappt die Erfolgswelle nicht in die ländlich geprägten Räume der Region über. Die schleichende Aufgabe kleiner Existenzen vor allem im Handel und Handwerk verschärft die Situation ebenso wie fehlende Aus-, Fort- und Weiterbildungsangebote. Der Druck, sich in den Städten Arbeit zu suchen, ist groß. Durch die unsichere Arbeitssituation verlieren die Dörfer ihre Kaufkraft, aber auch die junge Generation, die ihre Zukunft sichern könnte.



Leitbildansätze 2030 – Wünsche für die Region Braunschweig

Wunschbilder

„Was wünschen wir uns für 2030 in der Region Braunschweig?“ war die zentrale Frage am Nachmittag der Zukunftskonferenz. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer arbeiteten in drei Arbeitskreisen zu den Themen Arbeitswelt, Landschaft, Siedlung, Verkehr und Wohnen und Versorgung. In einem Wandelgang hielten sie ihre Wünsche für die Zukunft fest, berücksichtigten dabei die unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten für die Städte, das Umland sowie den ländlich-peripheren Raum und diskutierten die Arbeitsergebnisse.

Die folgenden „Wunschbilder“ greifen beispielhaft einige der Wünsche auf. Eine vollständige Übersicht über die Wünsche der Teilnehmerinnen und Teilnehmer für das Jahr 2030 befindet sich am Ende dieser Dokumentation.



Arbeitsgruppe ARBEITSWELT

Arbeitswelt 2030

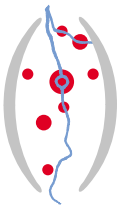
Ein Wunschbild 2030 auf Basis der Ergebnisse der Arbeitsgruppe **ARBEITSWELT**

Full-Service für Arbeitnehmer und -geber

Die Dienstleistungen haben die produktionsorientierte Industrie seit langem in ihrer Stellung als wichtigster Wirtschafts- und Arbeitsmarktbereich der Region verdrängt. Vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern – gerade denjenigen aus dem Umland bzw. aus den peripheren Gemeinden der Region – kommt die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und des Arbeitsortes entgegen: Um Familie und Beruf unter einen Hut zu bekommen, arbeiten sie mal im Büro, mal von zu Hause aus. Die Region Braunschweig ist sowohl für Arbeitnehmer als auch für Arbeitgeber sehr attraktiv, denn dank eines ausgeklügelten Servicesystems können kleine wie große Betriebe, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter außer mit einem Arbeitsplatz auch mit Wohnungen und hervorragenden Freizeitmöglichkeiten „locken“. Dieser „Full-Service“ beinhaltet ebenfalls Arbeitsvermittlung aus einem großen regionalen Arbeitspool. Auch wer nur einen zeitlich begrenzten Arbeitsvertrag hat, kann darauf vertrauen, in der Region wohnen bleiben zu können. Bereits Hochschulabsolventinnen und -absolventen werden mit diesen Angeboten an die Region gebunden.

Lebenslanges Lernen im Betrieb

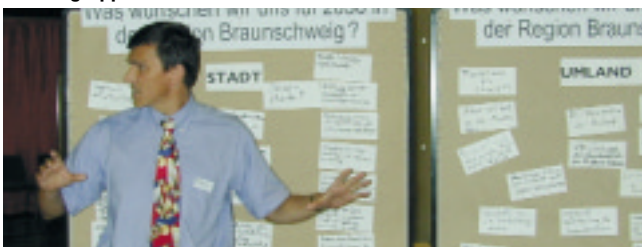
Die Unternehmen haben inzwischen Programme zur betriebsinternen Qualifizierung entwickelt, die Teil der Unternehmensplanung geworden sind. Sie sind daran interessiert, ihre Belegschaft zu halten und Wissen und Erfahrung für sich bzw. die Region zu sichern. Die Programme finden in den Schulungszentren der Region statt, die sich vor allem in den ehemaligen Umlandgemeinden angesiedelt haben. Insgesamt haben die Großunternehmen die für die Region notwendige Verantwortung übernommen. VW spielt dabei eine herausragende Rolle.



Dienstleistungsagenturen sichern Lebensstandard
Auch auf dem Lande hat sich der Strukturwandel zur Dienstleistungsgesellschaft erfolgreich vollzogen. Mobile Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsagenturen für tägliche Leistungen sorgen auch hier für einen hohen Lebensstandard. In der Regel weisen die Arbeitskräfte eine breite Grundqualifikation mit Schlüsselqualifikationen auf, die eine ideale Basis für individuelle Weiterbildung und Spezialisierung bietet. Firmen mit hochwertigen Arbeitsplätzen, die weitgehend Standort unabhängig eingerichtet werden können, haben die ländlichen Räume der Region Braunschweig für sich entdeckt. Vor allem Personen bezogene Dienstleistungen, z. B. im Gesundheits- und Sozialwesen, bestimmen die Arbeitswelt der ländlichen Gemeinden. Einziger Nachteil: Diese Branche gehört noch immer dem Niedriglohnssektor an.

In der Landwirtschaft haben sich die Berufsbilder stark gewandelt: Aufgrund eines veränderten Verständnisses von Landwirtschaft in Politik und Gesellschaft haben sich die Aufgaben von der Nahrungsmittelproduktion um den Naturschutz und die nachhaltige Energiewirtschaft erweitert. Die Berücksichtigung der Leitlinien des Ökolandbaus hat den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen in das Blickfeld der Landwirtschaft gerückt.

Arbeitsgruppe ARBEITSWELT



Landschaft, Siedlung und Verkehr 2030

Ein Wunschbild 2030 auf Basis der Ergebnisse der Arbeitsgruppe **LANDSCHAFT | SIEDLUNG | VERKEHR**

Lebendige kindgerechte Stadt

Die Region Braunschweig ist eine lebendige Region. In den Städten herrscht eine agile Atmosphäre: Junge Familien prägen die städtischen Quartiere. Eine gesunde Mischung aus kleinen und großen Einzelhandelsgeschäften, Freizeiteinrichtungen sowie Wohn- und Arbeitsmöglichkeiten ist wohnortnah über ein gut ausgebautes Fuß- und Radwegenetz oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln leicht zu erreichen. Daher bewältigen die meisten Menschen die kurzen Wege für die alltäglichen Erledigungen ohne das Auto. Wenig Verkehr und viele Freiräume zum Spielen (z. B. auf Brachen) kennzeichnen die Kinderfreundlichkeit der Städte der Region Braunschweig.

Abgestimmt: Die Planung im Umland

Dank des gemeinsamen Vorgehens in Landschafts-, Siedlungs- und Verkehrsfragen können die Gemeinden im Umland der Zentren eine abgestimmte Entwicklung der Siedlungsstruktur vorweisen. Gebündelte Verkehrsachsen sichern den Erhalt zusammenhängender Landschaftsteile, die z. B. der Landwirtschaft, der Erholung oder dem Naturschutz dienen. Jede Siedlung ist mit Bus oder Bahn mindestens im Stundentakt erschlossen.

Die Grundversorgung und die Ergänzung durch flexible Bedienungsformen ergeben zusammen ein verhältnismäßig hohe Taktichte. Das ÖPNV-Angebot wird durch dezentrale Lösungen, wie zum Beispiel Anrufsammelaxis, ergänzt. Wer dennoch Auto fahren will oder muss, betreibt sein Fahrzeug mit alternativen Antriebsstoffen wie Erdgas, Brennstoffzelle und Druckluft. Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb gehören inzwischen zu den Oldtimern.

Der immense Flächenverbrauch, wie er noch zur Jahrtausendwende bestand, konnte gestoppt werden. Architekten und Bauherren gestalten Häuser und Wohnungen mittlerweile derart, dass sie den Ansprüchen der aktuellen Bewohnerinnen und Bewohner individuell angepasst werden können. So wohnen im Laufe der Jahre unterschiedliche Generationen, verschiedene soziale und ethnische Gruppen sowie vielfältige Wohn- und Lebensformen in ein und derselben Wohnung, die jeweils flexibel ausgestaltet wird.

Selbstständig gegenüber den Städten

In den Dörfern der Region hat sich das Leben geändert. Selbstbewusst schauen ihre Bewohnerinnen und Bewohner auf die Tatsache, dass sie sich gegenüber den Städten in allen Belangen behaupten konnten: Die Dörfer bieten Arbeits-, Wohn- und Lebensraum. Sie haben den notwendigen strukturellen Wandel der Landwirtschaft innovativ und pfiffig gestaltet: Nahezu alle Landwirte bauen nach den Prinzipien des ökologischen Landbaus an. Sie sind gleichzeitig Energiewirte, die Biogas, Wasser und andere regenerative Quellen zur Energieerzeugung nutzen. Mobile Serviceleister und Nachbarschaftshilfe ersetzen häufig das früher öffentliche Angebot an Mobilität oder die private Versorgungsinfrastruktur. Bürgerbusse, Dorfläden und andere Gemeinschaftseinrichtungen sichern einerseits die Versorgung andererseits den Zusammenhalt der Einwohnerschaft.



Arbeitsgruppe LANDSCHAFT, SIEDLUNG, VERKEHR

Wohnen und Versorgung 2030

Ein Wunschbild 2030 auf Basis der Ergebnisse der Arbeitsgruppe **WOHNEN UND VERSORGUNG**

Städte – vielfältig, lebenswert, attraktiv

Die Städte der Region Braunschweig haben im Jahr 2030 drei herausragende Eigenschaften: Sie sind vielfältig; sie sind lebenswert; sie sind attraktiv. Entgegen den Befürchtungen zu Beginn des Jahrtausends konnte die soziale und altersstrukturelle Entmischung aufgehalten werden. In den Stadtteilen und Quartieren wohnen Alte neben Jungen, Studierende neben Werktätigen, Nicht-Deutsche neben Deutschen. Auf die unterschiedlichen Wohn- und Lebensbedürfnisse der Menschen reagiert der Wohnungsmarkt mit individuellen Angeboten. Die Städte haben ihre Tradition als Handelszentren der Region behalten. Lebendige Innenstädte bieten ein ungewöhnlich breites Spektrum an Waren. Der ÖPNV stellt eine überzeugende Alternative zum eigenen PKW dar. Mit dem zuverlässig funktionierenden und für jede und jeden bezahlbaren öffentlichen Personennahverkehr ist der Autoverkehr in den Städten und im Umland stark zurück gegangen.

Zukunftsfähig durch Kooperation

Den Umlandgemeinden ist die angestrebte Funktionsmischung von Arbeiten, Wohnen und Erholen in der Regel bestens gelungen. Bestehende Gebäude, z. B. Einfamilienhäuser, stehen nicht leer, sondern unterliegen dank gelungener Konzepte einer gewerblichen oder privaten Nutzung. Naherholungsmöglichkeiten bieten sich fußläufig in wenigen Minuten Entfernung vom Wohnort. Die Förderung beim Kauf von Eigentumswohnungen und Altbauten ist mittlerweile genauso hoch wie für Neubauten; die Entfernungspauschale wurde abgeschafft. Die Um- und Wiedernutzung im Bestand konnte so den Neubau von Eigenheimen weitgehend auf Ergänzungen im Siedlungszusammenhang begrenzen.

Die Planung ganzer Neubausiedlungen an den Rändern der Gemeinden gehören der Vergangenheit an. Den Erfolg dieses Wandels der Siedlungsstruktur verdanken die betroffenen Städte und Gemeinden vor allem effektiver Zusammenarbeit, die den Weg für innovative gemeinsame Lösungen bahnte. Sie konnten das Kirch-turmdenken überwinden.

Selbstbewusste Dörfer

Auch im ländlichen Raum der Region Braunschweig haben erfolgreiche interkommunale Abstimmungsprozesse den Grundstein für eine gute Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen und Infrastruktur gelegt. Ein funktionierendes Konzept auf Grundlage eines regionalen Einzelhandelsentwicklungsplans sichert die Nahversorgung in den Dörfern, mobile Serviceangebote stellen zum Beispiel notwendige Dienstleistungen des Gesundheitswesens. Auch wenn das ÖPNV-Angebot auf dem Lande noch immer verbesserungswürdig ist, so ist doch zumindest eine Grundversorgung mit Mobilität flächendeckend vorhanden.

Die meisten Orte haben ihr typisches Aussehen und ihren dörflichen Charakter erhalten können. Neue Siedlungsteile genehmigen die Gemeinderäte nur noch unter der Voraussetzung, dass sich diese der dörflichen Struktur anpassen. Selbstbewusst und mit viel Engagement pflegen die Bewohnerinnen und Bewohner die historische Bausubstanz ebenso wie das kulturelle Leben. Die Identifikation mit dem Heimatdorf und dem ländlichen Raum hat wieder zugenommen. Für viele Menschen ist es wieder attraktiv, auf dem Lande zu leben.



Arbeitsgruppe WOHNEN UND VERSORGUNG

Die Region im Dialog – Ausblick auf den Leitbildprozess

Die Region Braunschweig im Jahr 2030: verlassene Dörfer, entleerte Innenstädte, fehlende Versorgungsangebote, dichter Autoverkehr, zerstückelte Landschaften... – Ist das die Zukunft? Die Erwartungen und Einschätzungen, Anregungen und Hinweise, die die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Rahmen der Zukunftskonferenz geäußert haben, zeigen, dass auch sie eher mit Skepsis in die Zukunft blicken.

War die Region Braunschweig bislang in vielen Belangen eine wachsende Region, so kann dies zukünftig nicht mehr voraus gesetzt werden. Die Zukunftskonferenz hat Fragen aufgeworfen: Welche Wohnstandards kann die Region zukünftig ihren Bewohnerinnen und Bewohnern bieten? Welches Versorgungsniveau ist leistbar? Wie viel Mobilität ist notwendig, um den Anforderungen des Arbeitsalltages zu genügen? Wie kann der ÖPNV aussehen? Welche Auswirkungen hat die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, Arbeitsstrukturen und Arbeitsorte? Welche Möglichkeiten haben regionale Akteure in Zukunft, um auf die Entwicklung der Region Braunschweig Einfluss zu nehmen? Welche Chancen bieten dabei Kooperationen zwischen Verwaltungen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft?

Weder Politik und Verwaltung, noch Wirtschaft und andere Akteure der Region haben bisher die Konsequenzen der vorhersehbaren Bevölkerungsabnahme in aller Deutlichkeit wahrgenommen und nach Antworten auf diese Fragen gesucht. Ein Zeitraum von mehreren Jahrzehnten erscheint verständlicherweise schwer überschaubar.

Die Zukunftskonferenz hat deutlich gemacht: Der Bevölkerungsrückgang fordert die gesamte Region zum Handeln auf. Stadt und Umland werden zukünftig aufgrund gemeinsamer Problemlagen deutlich stärker zusammenrücken (müssen). Für ländliche Gemeinden ist ein klares Profil nötig, das den Bürgerinnen und Bürgern, aber auch ansässigen Unternehmen und Institutionen positive Perspektiven aufzeigt.



Prof. Dr. Klaus Lompe und Ulrich Kegel

Die Zukunftskonferenz markiert den Anfang eines Leitbildprozesses. Die Akteure der Region entwerfen gemeinsam eine wünschenswerte Zukunft für die Region Braunschweig. Sie entwickeln Lösungsmöglichkeiten für die Probleme, die sich aus der Bevölkerungsabnahme ergeben.

Dazu lädt der Zweckverband Großraum Braunschweig alle Akteure der Region zu einem stadtreionalen Dialog ein. Der Dialog wird in den Arbeitskreisen ARBEITSWELT, WOHNEN UND VERSORGEN sowie LANDSCHAFT, SIEDLUNG, VERKEHR im Herbst 2002 und Frühjahr 2003 stattfinden. In einem Bilanzworkshop und in einem Zukunftsforum im Sommer 2003 werden die Ergebnisse des Dialogs dann zusammen geführt. In einem Bürgerdialog kommen auch Bürgerinnen und Bürger direkt zu Wort. Ihre Vorstellungen zur Entwicklung der Region Braunschweig bis ins Jahr 2030 werden in einem Bürgergutachten dargestellt, an dessen Erarbeitung insgesamt ca. 100 Personen aller Alters- und Gesellschaftsgruppen der Region teilnehmen. Die Experten der Universitäten Braunschweig und Hannover sowie das Büro KoRiS begleiten den stadtreionalen Dialog und den Bürgerdialog. Sie reichern den Prozess um wissenschaftliche Aussagen zu möglichen Zukunftsentwicklungen der Region an.

Mit der Zukunftskonferenz hat sich die Region auf den Weg begeben zu einem abgestimmten regionalen Leitbild STADT+UM+LAND 2030, das die Region Braunschweig in ihren Problemen und Potenzialen als räumliche Einheit begreift. Damit antworten sie aktiv auf den drohenden Bevölkerungsrückgang und damit auf die Frage, welche Lebensqualität die Region Braunschweig in den kommenden Jahrzehnten bieten kann.

Ergebnisse der Arbeitsgruppen (Übersicht)

Erwartungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer (Kartenabfrage am Vormittag)

Arbeitsgruppe **STADT**

WOHNEN UND VERSORGEN

Wohnen

- Räumliche „Aufsplittung“ der Bevölkerung z. B. nach Alter oder Einkommen
- Soziale Segregation Innenstädte/ Stadtrand
- Extreme soziale Differenzierung – keine staatliche soziale kulturelle Infrastruktur
- Disparitäten
- Weiteres Auseinanderdriften von Wohnungsangebot und -nachfrage
- Neue Bedarfe; Single Haushalte, Patchwork-Familien – Lebensstile
- Mehr Wohnraum – mehr Platz
- Umnutzungsmanagement
- Neue Wohnformförderung?!
- Marktanpassung
- Wohnen nur an Autobahnen; extrem schlechte Luftqualität
- Wenig Kultur, Lebensqualität
- Abriss wo?
- Wohnen: Abbruch fördern und Lenken (Sozialprobleme, Landschaftsaufräumung)
- Differenzierte örtliche Entwicklung
- Die Standard-Mietwohnung ist uninteressant
- Wohnen in der Stadt gewinnt wieder an Reiz
- Viele Eigenheime als Zweitwohnungen
- Einfamilienhaussiedlungen wie in England, aber weit ab der Städte

Infrastruktur

- Problem: Finanzierung städtischer Infrastruktur
- Finanzierung der Infrastruktur
- Unterauslastung von Infrastruktureinrichtungen

Nachbarschaft

- Soziale Problembereiche
- Vereinsamung der Menschen – soziale Probleme
- Städte verslummen (2x) – Banden beherrschen Hochhausviertel („Harlemisierung“)
- Verstärkte Binnenwanderung
- Gruppenorientierter Quartierswohnungsbau – bezahlbar
- Gründe heute: ist zeit- und kostenaufwendiger als Zersiedelung an der Peripherie
- Gründe 2020: mangelnder Entwicklungsdruck, Haushaltsdefizit der Kommunen, sinkendes Bevölkerungspotential
- Umnutzungserfordernis sozialer Einrichtungen (Kitas?)
- Defizitabbau durch E-Commerce?
- Kooperation Bürger - Stadt - Wirtschaft

Versorgung

- Verbraucher agiert „unvernünftig“ aber wirtschaftlich
- Verlust wohnort- /verbrauchernaher Versorgung (4x)
- Versorgung alter Menschen
- Städte besinnen sich zu spät auf Chancen der Innenentwicklung
- Versorgung: Restriktiver gegen „Grüne Wiese“, FOC*, DOC*
- Flächenwachstum im Einzelhandel
- Räumlich differenzierte Ver- und Entsorgungssysteme
- Hochdifferenziertes Kulturangebot für „Upper Class“

Leerstände

- Wohnungsleerstände (5x)
- Zusammenbruch des Wohnungsmarktes
- Organisation des Leerstandes
- Verstärkter selektiver Leerstand in Geschosswohnungen
- Leerstand in schlechten bzw. Substandard-Wohnungen (2x)
- Leerstand peripherer EFH-Gebiete (2x)
- Wohnungsleerstände in der Innenstadt
- Verfall von Wohngebieten in den Innenstädten
- Verlassene Innenstädte
- Entleerung der Innenstädte
- Ausdünnung der Innenstadt
- Einzelhandelssterben Innenstadt
- Verödung der Stadtkerne

Bauland

- Bauland in der Stadt nicht bezahlbar
- „Verlandkreisung“ des Kernstadtrandes

Sonstiges

- Tendenzen der Region bilden sich kleinräumig ab



LANDSCHAFT, SIEDLUNG, VERKEHR

Landschaft

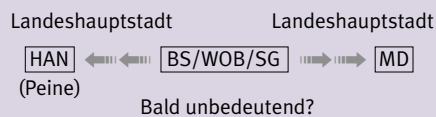
- Zersiedelung (4x)
- Anhaltende Zersiedelung in Stadt und Umland
- Zersiedelung der „Rest“-Landschaft
- Zersiedelung und Flächenverbrauch
- Zersiedelung und Verkehrszunahme
- Verlust von Freiflächen bis 2030
- Verlust von naturnaher Substanz
- Versiegelung
- Wie Brachflächen nutzen?
- Brachen als stadttökologische Chance
- Siedlungsnetze

Sonstiges

- Lückenschluss A 39?
- (Europäisches) Atomklo
- Gestiegene Umweltbelastung
- Kulturlosigkeit?

Siedlungsstruktur

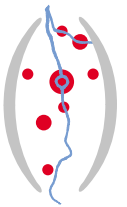
- Entvölkerung der Städte
- Abnehmende Bedeutung der Zentren



- Wohnen auf dem Dorf; Kaufen außerhalb der Stadt
- Stadt der kurzen Wege?
- Versiegelung → Zielkonflikt, Priorität Innenentwicklung mindert Qualität in Zentren
- Siedlung
- Zwang zur strategischen Wohnsitzplanung → sicher vor Hochwasser und Waldbrand ...
- Siedlungsbänder in Wechselwirkung mit örtlicher Identität
- Freie Landschaft als Erholungsraum geht verloren
- Selbstregulierung
- Unkoordinierte Projekte
- Aufwand zur Behebung negativer Symptome steigt

Verkehr (ÖPNV / MIV)

- Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (2x)
- Verkehrsdichte auf Zufahrtsstrassen
- Erhöhung der Verkehrsleistung
- Staus in der Innenstadt
- Verkehrsfluss, Parkproblem
- Mehr Autos und fehlende Parkplätze
- Beruflich erzwungene Mobilität/ Flexibilität führt zu Zweitwohnungen/ Trennung von Familien
- Verkehrsvermeidung durch Siedlungsentwicklung?
- Verfall des öffentlichen Verkehrsnetzes
- Flexibilität des ÖPNV
- ÖPNV als Grunddaseinsfunktion sichern
- Siedlung/ Verkehr entlang Verkehrsachsen heißt meist in Flusstälern bauen



ARBEITSWELT

Arbeitsplätze

- Pendeldistanzen werden größer, 30 Min. Anfahrzeit ist normal
- Weite Anfahrtswege
- Erforderliche Mobilität → Wohnen nahe Arbeitsplatz ?!
- Arbeit am Ort kaum dauerhaft zu erhalten
- Zunehmende überregionale Arbeitsplatzmobilität
- Arbeitsmobilität? Wohnkontinuität
- Lebensplanung durch Flexibilität erschwert → keine großen Investitionen in Wohnsitze
- Zunahme von Wochenend-Ehen durch wechselnde Anstellungen
- Ansprüche an Arbeit → soziale, familiäre Integration
- Flexibilisierung
- Unsicherheit
- Mehr Individualismus – weniger Restriktion in der Arbeitszeit
- Hochgradig individualisiert
- 20% erfüllte Tätigkeit, 80% monoton repetitiv, deklassiert, Niedriglohn
- Arbeitsplatzverluste Handel

Sozialstruktur

- Verarmung - Verelendung, Slumbildung
- Soziale Disparitäten
- Starke Polarisierung Arm / Reich
- Sozialcharta Region

Arbeitskräfteangebot

- Auseinanderfallen von Arbeitskräfteangebot und -nachfrage
- Hohe Arbeitslosigkeit
- Viele arbeitslose Ungelernte
- Fachkräftemangel (3x)
- Genügend Arbeitskräfte vorhanden?
- Abwanderung der Arbeitskräfte
- Bindung der Uni-Abgänger
- Ausbau geringfügiger Beschäftigung
- Spaltung Arbeitnehmerschaft → soziale Folgewirkung
- Beschleunigung/ Arbeitsintensität mit immer „Älteren“
- Alternde Belegschaft und hoher Leistungsdruck
- Veralterung der Arbeitswelt

Qualifizierung der Arbeitnehmer

- Lebenslang Lernen in Kultur und Freizeit
- Mehrfachqualifikation unabdingbar
- Kooperation Bildung - Arbeit
- Konflikte um Qualifizierungspotenzial

Regionale Wirtschaftsentwicklung

- Strukturwandel unbewältigt
- Extreme Monostruktur (2x), Auto/ Zulieferer
- Diversifizierung der Wirtschaftsstruktur hinkt hinter dem Rückzug traditioneller Branchen her
- Verstärkter Strukturwandel von Produktion zu Dienstleistung
- Firmenschließungen
- Firmenabwanderung
- Verlust von Unternehmenszentralen an andere Ballungsräume
- Mangelnde Innovationen
- Voraussetzungen für den Mittelstand
- Existenzgründung
- Klare regionale Profilierung erforderlich
- Außenwirkung/ Image/ Arbeitskräfte: Wer kennt Süd-Ost-Niedersachsen? Oberzentrenverbund ist imageschädigend
- Wirtschaftsentwicklung in Region nicht prognostizierbar
- Freier Markt funktioniert weniger
- Zunehmende Einflüsse globaler Finanzmärkte
- Arbeits- und strukturwirksame Entscheidungen werden zunehmend außerhalb der Region getroffen



WOHNEN UND VERSORGEN

Einzelhandel/Versorgung

- Keine Nahversorgung in den Ortsteilen bzw. in Randbereichen (3x)
- Dörfer ohne Einkaufsmöglichkeit
- Schlechtere Grundversorgung (2x)
- Wohnungsnahe Grundversorgung?
- Weite Wege zum Einzelhandel
- Konzentration des Einzelhandels im zentralen Ort – mehr Verkehr
- Steigender Verkehr durch Konzentration der Versorgung
- Abhängigkeit vom Auto
- Hoher „Frei“-Zeit-Aufwand für persönliche Versorgung
- Qualitative Entwicklung des Einzelhandels
- Viel Massenangebote – wenig Spezialangebote
- Sicherung einer Grundversorgung
- Versorgung im Grundzentrum – Konstanz
- Handel muss frei Haus liefern
- Mehr Direktverkauf Hofläden
- Wie früher? Donnerstag kommt der Eiermann?
- Dorf-Markt-Platz
- Durch Aufklärung sollten mehr regionale Produkte angeboten werden

Leerstände

- Einwohnerverlust in kleinen Ortschaften – Leerstände dörflicher Bausubstanz
- Leerstände bei Schulen, Kindergärten
- Leerstand von Hof- und Gebäudeflächen
- Leerstand von Altbausubstanz
- Auslastung Kindertagesstätten / Schule
- Sinkende Mieten
- Erhalt der Auslastung vorhandener öffentlichen Einrichtungen, gegebenenfalls Umwidmung

Wohnen allgemein

- Steigender Wohnflächenbedarf pro Einwohner
- Abnahme von Wohnqualität
- Verstärktes Bedürfnis nach Ruhe-zonen
- Umlandgemeinde(n) weiterhin nur Schlafstätte(n)
- Abnahme des sozialen Wohnungsbaues
- Keine Eigenheimförderung
- Wohnort muss Lebensmittelpunkt sein

Wohnen im Alter

- Vereinzelung alter Menschen
- Versorgung für ältere, nicht mobile Menschen gefährdet
- Wohn-Unsicherheit – "Allein zu Hause" wird zur Regel
- Wohnen für/ ohne Alte
- Bedarfgerechtes Bauen (betreute Altenwohnungen)

Nachbarschaft

- Konzentration sozialer Konflikte in Orten/ Stadtteilen
- Slum-Gebiete
- Unharmonische Bevölkerungsstruktur
- Einseitige Einwohnerstruktur
- Verlust von Nachbarschaft

ÖPNV

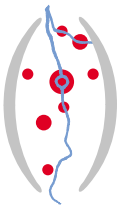
- Öffentlichen Nahverkehr verbessern

Kommunale Selbständigkeit/Zusammenarbeit

- Bessere Zusammenarbeit bei Ausweisung von Gewerbegebieten (Zersiedelung)
- Begrenzung Verkaufsflächen – Kommunale Selbstständigkeit
- Ausweisung von Bauflächen – Kommunale Selbstständigkeit
- Überproportionale Beschränkung der Einwohnerentwicklung?
- Förderung ehrenamtlicher Gruppen (Beispiel: Freiwilligenagentur)

Finanzen

- Finanzierung der Infrastruktur von Grundzentren
- Freizeitbedürfnisse bei wenig Gemeindegeld sicherstellen



LANDSCHAFT, SIEDLUNG, VERKEHR

Siedlungsstruktur

- Verlust lokaler Identität durch weiteren Verlust gewachsener Strukturen
- Ausgeuferte Bebauung
- Weitere Zerstörung dörflicher Strukturen
- Innerörtlicher Zerfall
- Leerlaufen von Ortskernen
- Verlust der Inhalte städtebaulicher Strukturen (Platz, Hof, Hauptstraße, Eckladen etc.)
- Leerstehende Einfamilienhaus-siedlungen
- Stagnation der Siedlungsgebiete
- Kaum noch Interesse an Geschoss-wohnungen → nur noch Einfamilienhäuser
- Weitere Neubaugebiete
- Viel Siedlung, wenig Synergie
- Weiterer Siedlungsdruck – Verlust an Landschaft
- Verlust an Lebensqualität durch Landschaftsverbrauch und Verkehr
- Durch zu kleine Grundstücke, Minderung der Lebensqualität
- Wohnen in „Sandburgen“: Lärmschutzwälle als Landschaftsbild

Verkehr

- Automobil-Abhängigkeit
- Immobilisierung durch Staus
- Verkehrsdichte verschlechtert Wohnwert/ Kurzerholung
- Persönliches Einzugsfeld nicht mehr die Stadt, sondern überregional!
- Hohe Treibstoffkosten
- Verbesserte ÖPNV-Dienste (2x)
- Weitere Verschlechterung beim ÖPNV
- ÖPNV-Versorgung???
- ÖPNV-Haltepunkt → Grundzentrum
- Lückenschluss A39?

Landschaft

- Straßen trennen Landschaft
- Radikale Abnahme von Naherholungsgebieten
- Ausbau der Naherholung
- Abnahme intensiver Landwirtschaft, Verstärkte Durchgrünung in Teilen

Kooperation

- Abstimmung zwischen Gemeinden
- Unfähigkeit zur Kooperation
- Kommunen müssen Baulanderschließung koordinieren
- Hauptverkehrsstraßen sind abzustimmen (Stadt/ Umland)
- An überholten Vorschriften klebende Verwaltungen, die Wandel behindern

ARBEITSWELT

Arbeitsplatzangebot

- Arbeitsplatzverluste
- Mangel an Arbeitsplätzen vor Ort (2x)
- Arbeitslosigkeit Gering-Qualifizierter (2x)
- Wenig neue Arbeit
- Fehlende Ausbildungsplätze
- Keine gut bezahlten Jobs
- Immer mehr prekäre Arbeitsverhältnisse (projektbezogen, Teilzeit, etc.)
- Förderung des Dienstleistungssektors (Chance neue Arbeitsplätze)
- Anmerkung der Arbeitsgruppe ARBEITSWELT (nachmittags): z. Zt. Arbeitsplatzverluste in Zentren

Lage der Arbeitsplätze

- Wohnortferne Arbeitsplätze
- Wer noch Arbeit hat, „verfährt“ seine Freizeit
- Flexibilität ist familienfeindlich
- Arbeitsanteile zu Hause erledigen
- Konzentration von Arbeitsplätzen an
- Entwicklungsachsen
- Abwerbung der Arbeitsplätze durch Oberzentren
- Es sollten für Produktion mehr Altstandorte genutzt werden
- Aufwertung der Umlandgemeinden durch neue Technologien: Zunahme der Arbeitsplätze vor Ort

Finanzen

- Wer zahlt wo Steuern?
- Kaufkraft fließt in Städte, Einkommenssteueranteil → Städte; Einnahmen der Gemeinden werden weniger

Sonstiges

- Verschiebung von Arbeitszeiten zur Verminderung der Stauzeiten



WOHNEN UND VERSORGEN

Wohnen und Leben

- Wohnraumverfall
- Wohnungsleerstände
- Leerstände im Mietwohnungsbau
- Wohnungsleerstand/ Einfamilienhäuser
- Wohneigentum versagt als Zukunftssicherung
- Einsicht fehlt, dass neue Wohngebiete fatal sind wegen zukünftiger Leerstände
- Klassische Dorf-Siedlungen (Einfamilienhäuser) in Monostruktur sind für Senioren zunehmend unbrauchbar
- Schöne Dörfer mit wenig Leben
- Geringe Identifikation zum Wohnort
- Integrationsverluste
- Rückläufige Vereinstätigkeit
- Wohnkonzentration auf Orte mit Infrastruktur (-resten) ohne attraktives Umfeld → „Sterben“ von Orten ohne Infrastruktur
- Zerstörung der gewachsenen Struktur
- Rückläufige Bevölkerung
- Bevölkerungsrückgang

- Verödung – kleine Dörfer verschwinden
- Vereinzelung von Wohnlagen
- Kommunikation und Soziales kein Planungsgegenstand
- Dörfer: < 500 EW
- Versiegelung natürlicher Böden

Öffentliche Infrastruktur

- Verlust öffentlichen Einrichtungen aus Geldmangel
- Konzentration des Wohnens auf wenige zentrale Orte führt zum Verlust der Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen
- Rückbau der Infrastruktur
Nachnutzung öffentlichen Einrichtungen eventuell Umwidmung

Versorgung

- Weitere Verschlechterung der Grundversorgung
- Fehlende Nahversorgung
- Abnahme der verbrauchernahen Versorgung
- Mangel an Versorgungseinrichtungen
- Versorgungsdefizit
- Versorgungsprobleme wenig mobiler Älterer durch Verschwinden von Geschäften
- Dezentrale Versorgung Einzelhandel
- Sind die Kleinstädte als Versorgungszentrum zukunftsfähig?
- Einkauf nur „mobil“ möglich
„Versorgung auf Rädern“
- Die Grossen fressen die Kleinen
- Expandierende Neubaugebiete am Stadtrand - „tote Innenstadt“
- Leere Geschäfte; Innenstadt – Billiganbieter?!
- Ausbau Infrastruktur? Entsprechend der Einwohnerentwicklung?
- Bevölkerungsversorgung → zusätzlicher Verkehr

LANDSCHAFT, SIEDLUNG, VERKEHR

Verkehr (MIV/ ÖPNV)

- Sehr weite Wege zur Arbeit
- Stark zunehmender Verkehr (2x)
- Zunahme MIV-Verkehrsbewegungen
- Wohnen im Grünen schafft Verkehr!
- Zunahme des Individualverkehrs im Umland/ auf Hauptverkehrsachsen
- Mehr Verkehr, weil Konzentration der Arbeitsplätze auf wenige Orte und Einkaufsmöglichkeiten im ländlichen Raum
- Freizeitgesellschaft (weniger Arbeit) → starker Verkehrsanstieg
- Verkehr schafft Umweltprobleme
- Verkehrszunahme Widerspruch? „MIV/ ÖPNV“
- Parkprobleme in Siedlungen nach heutigem Muster
- Lückenschluss A 39
- Ohne Autobahn verliert Landkreis Gifhorn jede Perspektive: X/H-Lösung sofort!
- Weitere Reduzierung des ÖPNV durch Bevölkerungsrückgang
- Ausweitung ÖPNV
- Überregionaler Verkehr? → überregionaler Verbund
- Erschließung ländlicher Raum mit ÖPNV? (z. B. RegioStadtBahn)
- Verkehrsbedienung ÖPNV
- Vertaktung des ÖPNV
- Megatrend Verteuerung von Transport

Landwirtschaft

- Großparzellierte landwirtschaftliche Strukturen
- Brachfallen landwirtschaftlicher Flächen
- Verlassene landwirtschaftliche Betriebe
- Fehlende Nutzung landwirtschaftlicher Betriebsgebäude
- Aufgabe Landwirtschaft
- Zukunft der Landwirtschaft
- Automatisierte landwirtschaftliche Kulturen (GPS-Roboter)
- Wertvolles Ackerland wird verbaut
- Siedlungsdruck auf ökologische Landschaftsteile
- Keine Inwertsetzung von Landschaft an sich
- Problematik der Kulturlandschaftspflege (2x)
- Landschaftspotenziale nicht erkannt bzw. genutzt
- Zerschneidung großräumiger Kultur- und Naturlandschaften
- Ausgedünntes Wirtschafts- und Freizeitwegenetz
- Verlust und Beeinträchtigung natürlicher Ressourcen
- Größere Auenbereiche/ Retentionsräume

Siedlungsstruktur

- Zunahme der Zersiedlung/ Siedlungsbrei
- Zersiedelte Einheitslandschaft
- Siedlungsbilder verlieren noch mehr an regionaler Identität
- Einsicht fehlt, dass Flächenverbrauch sofort zu stoppen ist
- Ortsuntypische Neubaugebiete
- Konflikt Naturlandschaft/ Siedlungsentwicklung im Grundzentrum
- Ortskerne veröden perspektivlos
- Leerstand von Geschäften und Hotels
- Zusammenschluss von Gemeinden
- Selbstregulierungsinstrumente Stadt → Land, Land → Stadt
- Günstigeres Bauland, aber höhere Fixkosten
- Sinkende Immobilien-Preise noch wenig als Problem erkannt
- Immobiler Menschen stark benachteiligt

UMLAND

Arbeitsplätze

- Zu wenig Arbeit auf dem Land (2x)
- Arbeitsplatzverluste auf dem Land (3x)
- Arbeitsplatzverluste durch Rückgang im Tourismus
- Fehlende qualifizierte Arbeitsplätze
- Wachsende Arbeitslosigkeit und Lehrstellenmangel → soziale Verarmung
- Fehlende qualifizierte Ausbildungsangebote
- Unsicherer Arbeitsplatz verhindert Kinderwunsch → Verschärfung Demographie
- Neue Arbeitsplätze im ländlichen Bereich, wie machbar?
- Arbeitskräfteabfluss

Arbeits-/ Wirtschaftsstruktur

- Keine Dienstleistungen mehr im ländlichen Raum
- Zunahme des Dienstleistungssektors
- Massenhafte Vernichtung kleiner Existenzen (Handwerk und Einzelhandel) als schleichender Prozess

- Abnahme des Mittelstandes
- Kaufkraftabfluss
- Zentralisierung auf wenige Gebiete
- Humankapital liegt brach
- Arbeitsformen für Junge und Alte
- Verhältnis Arbeitsbevölkerung/ Senioren

Wohn- und Arbeitsort

- Schlafdörfer
- Längere Arbeitswege
- Verlust kultureller Identität in kleinen Dörfern durch Stadtbewohner
- Keine Bindung mehr an die Region
- Funktionsverlust der „Dorfgemeinschaft“
- Multikulturelle Integration
- Nachbarschaftshilfe wird blockiert
- „Weiche“ Standortfaktoren: kann damit der Zuzug jüngerer Erwerbspersonen gefördert werden?
- Ausweitung der Arbeitszeiten gegen bürgerschaftliches Engagement
- Informelle Arbeit wird nicht honoriert

Landwirtschaft

- Landwirtschaft: vom Familienbetrieb zur Gesellschaft
- Hofnachfolge in der Landwirtschaft

Sonstiges

- Erschwerung der örtlichen Infrastrukturplanung
- Industriebrachen, Nachnutzungskonflikte
- Akzeptanz einer Regionalvermarktung
- Weniger Arbeit → mehr Freizeit, → mehr Verkehr



**Wünsche der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
(Wandelgang am Nachmittag)**

Arbeitsgruppe ARBEITSWELT

STADT

Arbeitsplätze

- Regionale Arbeitsplatzpools
- Arbeiten in der Region
- Mobilität zwischen Arbeitgebern ermöglichen – innerhalb der Region
- Poolbildung/ Auslese von Spitzenkräften für Unternehmensnachfolge
- Die hochqualifizierten Absolventen der Hochschulen sollen in der Region einen Arbeitsplatz finden oder ein Unternehmen gründen
- Förderung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung
- Erhöhung der Forschungs- und Entwicklungsbeschäftigten im produzierenden Gewerbe
- Arbeitsplätze für wenig Qualifizierte

Full-Service

- Projektorientiertes Arbeiten → Full-Service
- Wettbewerbsvorteil durch Full-Service

Qualifizierung

- Berufliche Qualifizierung wird integraler Bestandteil der Unternehmensplanung der KMU
- Integration von kaufmännischer und Ingenieurs-Ausbildung

Wirtschaftsstruktur

- Wirtschaft der Region nutzt die vorhandene Forschungs- und Entwicklungskompetenz weit mehr als heute
- Abbau der Monostruktur, Diversifizierung der Wirtschaft

Infrastruktur

- Starke Stadt → Kultur etc.
- Freizeitinfrastruktur ausbauen (Arbeitsplätze)
- Gute Infrastruktur
- Ausbau vielfältiger Infrastruktur

Zusammenarbeit

- Kooperation (intensiver) öffentlicher Sektor und Wirtschaft
- Finanzströme in der Region anders lenken

Sonstiges

- Spezifisches Sortiment im Handel erforderlich – nicht nur gleichförmige Angebote
- Sozial-Charta!

UMLAND

Arbeits- und Wohnort

- Wunsch nach Mix zwischen Heimarbeit und Arbeit im Betrieb
- Arbeit ist dort, wo die Menschen leben
- Flexibilität als Chance?!

Weiterbildung

- Lebenslanges Lernen muss ermöglicht werden, Schulungszentren
- Vernetzte Aus- und Weiterbildungszentren

Dienstleistungen

- Bedürfnisse vor Ort abdecken (Infrastruktur)
- Dienstleistungs-Bürozentren im Umland
- Kommunikationszentrum
- Dienstleistungssektor

Großunternehmen

- VW sieht sich als Verantwortlicher für die ganze Region
- Regionale Verantwortung der Großunternehmen

Beziehung Stadt – Umland

- Die strukturellen Anliegen von Stadt und Umland sind ähnlich gelagert
- Stadt und Umland wachsen zusammen

Verkehr

- Lebendiger, ausgebauter ÖPNV
- Erreichbare Verkehrsknotenpunkte
- Verbesserung des regionalen Verkehrsnetzes wegen der innerregionalen Arbeitsplatzmobilität

Finanzausgleich

- Steuernde Raumordnung durch interkommunale Zusammenarbeit und neugeregelten Finanzausgleich/ Zuweisungsschlüssel/ Steuern
- Reform der Steuern
- Vergabepolitik unter regionalen Aspekten
- Strukturausgleich innerhalb der Region

Sonstiges

- Für/ in der Arbeitswelt: Akzeptanz aller Akteure in der Region
- Krisenmanagement bei drohenden Insolvenzen
- Funktionierende Beratung im EU-Bereich – von der Erstberatung zum fertigen Antrag

LAND

Arbeitsplätze

- Arbeitsplätze auf dem Land
- Hochwertige Arbeitsplätze Standort unabhängig mit Präferenz für ländlich-ruhige Umgebung
- Arbeitsmöglichkeiten für Frauen
- Arbeitsplätze orientieren am Bedarf im ländlichen Raum?

Landwirtschaft

- Zusätzliche Erwerbsmöglichkeiten (Hofläden, Ferien auf dem Lande, etc.)
- Planwagen-Fahrten

Versorgung

- Dienstleistungsagenturen für tägliche Leistungen
- Mobile Versorgung
- Bezahlbare handwerkliche Leistungen
- Serviceproblem auch im Land

Landwirtschaft und Naturschutz

- Nachhaltigkeit – Renaturierung
- Nachwachsende Rohstoffe (Bioenergie)
- Landwirtschaft als Innovator

Sonstiges

- Breite Grundqualifizierung mit Schlüsselqualifikation als Basis für lebenslanges Lernen
- Bewusstsein der Bevölkerung ändern
- Förderung halb-ehrenamtlicher Tätigkeit
- Subvention der Preise
- Neue Verwaltungseinheiten (Vernetzung)

Arbeitsgruppe

LANDSCHAFT, SIEDLUNG, VERKEHR



STADT

Urbane Qualitäten

- Soziale Mischung
- Junge Familien in der Stadt halten
- Kindgerechte Stadt
- Fahrradfreundliche Stadt
- Stadt der kurzen Wege
- Die Lärmarme Stadt
- Nutzungsmischung
- Funktionierende Quartiere
- Stadtgestaltung – Gebäude – Freifläche
- Starke öffentliche Räume
- Kontingent an Brachen erhalten
- Lebendiges Zentrum

- Attraktivitätssteigerung der Innenstadt (Angebot)
- Ökonomische Reaktivierung der Zentren über stadtgerechte Erschließung
- Stadtumbau (West)
- Ort der Begegnung und Kommunikation
- Lebensqualität, intakte Umwelt
- Erlebte Stadtgeschichte; Identifikation
- Standortentwicklung steuern (Anreiz)

Verkehr

- Aufenthaltsqualität von Straßen
- Positionierung von Parkplätzen
- ÖPNV-Angebot

Versorgung

- Kulturelles Angebot
- Viele Freizeiteinrichtungen in der Stadt
- Kleinteilige Versorgung
- Landwirtschaftliche Nischen- und Spezialproduktion und Direktvermarktung

UMLAND

Landschaft

- Erhalt von landschaftliche Eigenart
- Eigene Umlandqualität
- Räumliche Gliederung
- Modellhafte Umlandplanung
- Landwirtschaft als Freiraumerhalt; Freizeitangebot (Reiten); Kultur (Museum, Erziehung)

Siedlungsstruktur

- Abgestimmte Planung
- „Geordneter Rückzug“
- Siedlungsentwicklung nicht über Baulandpreise
- Innere Vernetzung mit öffentlichen Räumen

Wohnen

- Grundrissplanung intergeneratives Wohnen

ÖPNV

- Keine neue Siedlung ohne ÖPNV-Stundentakt
- Stärkung des ÖPNV
- Flexibel
- Intelligent
- Dezentral
- Kostenverträglich
- Gepäckbeförderung im ÖPNV

Verkehr und Infrastruktur

- Angemessene Infrastruktur
- Radwege in Verbindung zur Stadt
- Radwege für Tourismus
- Bessere Radwege
- Bündelung von Verkehrsachsen

LAND

Leben und Wohnen

- Dorf – Lebensraum – Wohnraum – Arbeitsraum
- Erfassung, Entwicklung und Vermittlung der kulturlandschaftlichen Eigenart
- (Identität)
- Soziale Kontakte im Dorf
- Vereinsstruktur erhalten/ entwickeln
Neue Wohnformen in die Dorfgestaltung integrieren

Arbeiten

- Landwirtschaftliche Produktion (Nahrung und Energie)
- Hofstellenerhalt
- Arbeitsplätze

Infrastruktur

- Lebendige Grundschule
- Dorfgerechte Autonomie – Infrastruktur
- Förderung neuer (informeller) Versorgungsstruktur

Landschaft

- Naturraum (Schutz)
- (Nah)Erholungsraum
- Erhalt von Ressourcen/ Potentialen
- Entwicklung zum Nutzraum
- Naherholung als wirtschaftlicher Impuls
- Landschaftspflege
- Landschaft (E/ N)
- Landschaft (P)

Landwirtschaft

- Landwirtschaft und Arbeit im Umfeld
- Nachhaltige Güterproduktion
- Ökologischer Landbau Wasser und Energieversorgung

Siedlungsstruktur

- Das Dorf soll überleben
- Keine neuen Einfamilienhausgebiete
- Nahbereichsgestaltung

Verkehr

- Mobilität für das Dorf (ÖPNV)
- Neue Gemeinschaftsstruktur, Förderung Bürgerbus etc.

Sonstiges

- Neue Tourismus- und Freizeittrends offensiver umsetzen
- Das Profil der peripheren strukturschwachen Ränder der Region konzentriert schärfen

**Arbeitsgruppe
WOHNEN UND VERSORGEN**



STADT		
<p>Urbanes Wohnen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vielseitigkeit • Lebendige Stadt • Wilhelminischer Ring Braunschweig als Vorbild (Wohndichte/ Nutzungsmischung) • Stadtumbau West • Siedlungszentren lebendig erhalten • Vermeidung sozialer Entmischung • Dauerhaft stabile Siedlungsformen • Verbesserung des Wohnumfeldes in der Stadt • Raum für alle Generationen • Wohnangebote für unterschiedliche Bedürfnisse • Lofts/ Fabrikwohnungen • Breites Spektrum an Altersgruppen der Wohnbevölkerung • Abrissförderungen (Ausdünnung) von Leerständen • Leerfallende Wohnungen konservieren, um Zuwanderer aufnehmen zu können • Preislich akzeptable Grundstücke 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohneigentum – Eigentum fördern • (Alte Bausubstanz) <p>Innerstädtische Versorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Stadt“ muss Handelsstandort bleiben • Vielfältiges Warenangebot • Ungewöhnliches Angebot • Viel Konkurrenz • Städte, Gemeinden und ihre Infrastruktur familienfreundlich gestalten; Ansatz: Problem des Bevölkerungsrückganges selbst bekämpfen! <p>Beziehung Stadt - Umland</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kooperieren zwischen Stadt und Umland; keine Konkurrenz (2x) <p>Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenig motorisierter Individualverkehr • Auto-unabhängiges Leben • Alternativen zum Privat-Pkw, die überzeugen? 	<ul style="list-style-type: none"> • Abschaffung Kilometer-Pauschale • Abstimmung Fahrrad/ Bus • Parkplätze <p>Leben(-squalität)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gutes Stadtklima • Attraktivität für Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Kultur • Frauenbelange! Frauenbeteiligung! • Vorrang für Familien und Alleinerziehende mit Kindern, um Trend umzukehren • Optimale Funktionszuordnung • Nutzungsdichte • Klare Nutzungstrennung • Vielfalt von Stadt„modellen“ • Naherholung sichern und entwickeln in der Stadt

UMLAND

Grundversorgung

- Vielfältige Wohnformen
- Versorgung ohne Auto
- Einzelhandelsgroßbetriebe in der Innenstadt ansiedeln
- Ausgeglichene Versorgungsstrukturen (Gemeinsames Zentrale Orte Konzept)

Wohn- und Arbeitsort

- Arbeit, Wohnen, Freizeit und Versorgung
- Funktionsmischung Wohnen und Arbeiten
- Verbesserung der Wohnsituation in der Stadt/ Innenstadt
- Wahlfreiheit der Bewohner
- Förderung von Kauf bestehender Wohnungen in gleicher Höhe wie Neubauförderung

- Baulandkosten müssen die bei den Gemeinden verbleibenden Infrastruktorkosten beinhalten
- Entwicklung polyzentrischer Strukturen?
- Erhalt von Landschafts-/ Freiraumstruktur
- Entwicklung örtlicher Naherholungsmöglichkeiten
- Abgestimmte Baulandentwicklung
- Vorranggebiete für Siedlungsentwicklung
- Kontrast zwischen „guten und schlechten Wohnlagen“ – Abriss als Lösung?
- „Nachnutzung“ / Versorgung überalterter Einfamilienhaus-Gebiete
- Dauerhaft attraktive Einfamilienhaus-Gebiete
- Örtliche Identität erhalten

- Wohnungswünsche ändern sich
- durch kleinere Haushalte

Allgemeines

- Kirchturmdenken heute (allein auf die Wünsche im Jetzt ausgerichtet) schadet der Situation 2030
- Verbesserung der Kooperation Stadt / Umland (Verwaltung und Politik)
- Keine weitere Ausweitung des Typs Umland
- Künftige Arbeitgeber an Verkehrsknoten platzieren
- Frauenbelange durch Frauenbeteiligung verankern; eventuell Trendumkehr dadurch mehr Kinder

LAND

Grundversorgung

- Regionaler Einzelhandelsentwicklungsplan
- Regionaler Ökomarkt für Lebensmittel Versorgungsnetz
- Nahe Grundversorgung (Konsum)
- Sicherstellung der Nahversorgung
- Beibehaltung der Infrastruktur (Versorgung)
- Stärkung der Nahversorgung
- Beschränkung der Versorgung auf Nahversorgung
- Versorgung mit Bildungseinrichtungen
- Versorgung mit Dienstleistungen (Ärzte, Apotheken etc.)

Infrastruktur

- Erhalt eines Mindeststandards an Infrastruktur auf dem Land
- „Dorfschulen“ erhalten
- Erhalt/ Einrichtung von Kindergärten sowie Altenbegegnungsstätten
- Gemeinschaftsbildende Einrichtungen
- Kulturelles Leben

- Schaffung zentraler Gemeinbedarfs-einrichtungen

Wohnen

- „Neue“ Siedlungsteile der dörflichen Struktur anpassen
- Erhaltung dörflicher Strukturen durch integrationsfähige Wohngebiete
- Konzentriertes Wohnen
- Leerfallende Dörfer dem Marktgeschehen überlassen versus keine Entwicklung mehr zulassen
- Sofort Flächenverbrauch stoppen
- Vorhandene Baugebiete demnächst leer
- Bautätigkeit nur noch als Eigenentwicklung
- Steuerung der Baulandausweisungen in der Region
- Landschaftstypisches Bauen
- Spezielle Bauauflagen
- Rücksichtsvolle Flächennutzungsplanung (Wohnen/ Landwirtschaft)
- Erhalt dörflicher Strukturen

- Tragfähige Strukturen
- Pflege historischer Bausubstanzen wegen Identifikation der Bewohner und eventuell Touristen
- Dörfliche Identität

Verkehr

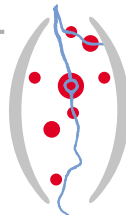
- Sicherung des ÖPNV/ Anbindung an die Stadt
- Bessere Anbindung an die Zentren Gute ÖPNV-Verbindung in städtische Zentren
- Schaffung von guten ÖPNV-Verbindungen

Landschaft

- Freie Landschaft
- Forst- und Landwirtschaft

Kooperation

- Kooperation als Bereicherung und nicht als Kapitulation (weil man es alleine nicht schafft)
- Aufgaben im Konsens verteilen
- Interkommunale Abstimmungen



Impressum

Die Broschüre dient der allgemeinen Information über das Forschungsvorhaben STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig. Sie erscheint in einer Auflage von 500 Stück und wird von ZGB und KoRiS gemeinsam herausgegeben.

Redaktion

Ulrich Kegel (ZGB)
Astrid Eblenkamp, Marc Bose, Dieter Frauenholz, Dr. Jörg Knieling (KoRiS)
Oktober 2002

Forschungsverbund STADT+UM+LAND 2030

Zweckverband Großraum Braunschweig

Frankfurter Str. 2, 38122 Braunschweig

Telefon: (0531) 2 42 62-0
Telefax: (0531) 2 42 62-40

E-Mail: zgb@zgb.de



KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung

Vahrenwalder Str. 7, 30165 Hannover

Telefon: (05 11) 93 57-150
Telefax: (05 11) 93 57-152

E-Mail: info@koris-hannover.de



Technische Universität Braunschweig

Institut für Sozialwissenschaften
Institut für Städtebau und Landschaftsplanung
Institut für Verkehr und Stadtbauwesen



Universität Hannover

Institut für Architektur- und
Planungstheorie



Das Vorhaben
STADT+UM+LAND 2030
wird unterstützt durch:



In der Schriftenreihe "Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030"

sind bisher erschienen:

- Heft 1 Ideenskizze
- Heft 2 Vorhabenbeschreibung
- Heft 3 Das Projekt stellt sich vor
- Heft 4 Zukunftskonferenz 2002