

STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig - Leitbilder für eine Stadtregion im demographischen Wandel

Gesamtergebnisse des interdisziplinären Forschungsvorhabens

Herausgeber:

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)

KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover

Bearbeitung:

Forschungsverbund STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig

Braunschweig 2004

Das Vorhaben STADT+UM+LAND 2030
Region Braunschweig wurde gefördert durch:



Impressum

STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig - Leitbilder für eine Stadtregion im demographischen Wandel, Gesamtergebnisse des interdisziplinären Forschungsvorhabens
Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 8
1. Auflage Braunschweig 2004

Die Publikation umfasst die Gesamtergebnisse des Forschungsverbundes "STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig". Die Inhalte der Forschungsfelder liegen in der jeweiligen Verantwortung der Mitglieder des Forschungsverbundes STADT+UM+LAND 2030.

Herausgeber

ZGB – 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

im Technologie Centrum Hannover, Vahrenwalder Str. 7, 30165 Hannover;
Telefon: (0511) 93 57-150; Telefax: (0511) 93 57-152; E-Mail: info@koris-hannover.de

Forschungsverbund STADT+UM+LAND 2030

Forschungsfeld Arbeits-Stadt-Region 2030

Institut für Sozialwissenschaften, TU Braunschweig
Prof. Dr. Klaus Lompe, Hinrich Weis M.A.

Forschungsfeld Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030

Institut für Architektur- und Planungstheorie, Universität Hannover
Prof. Dr. sc. techn. Barbara Zibell, Dipl.-Ing. Dipl.-Soz. arb. Brigitte Jürjens, Dipl.-Ing. Karsten Krüger

Forschungsfeld Stadt-Landschaft 2030

Institut für Städtebau und Landschaftsplanung, TU Braunschweig
Prof. Walter Ackers, Dipl.-Ing. BA Ass Roland Hasenstab, Dipl.-Ing. RBM Henning Kahmann,
Dipl.-Ing. Johannes Schwarzkopf

Forschungsfeld Mobilitäts-Stadt-Region 2030

Institut für Verkehr und Stadtbauwesen, TU Braunschweig
Dr. Frank Schröter, Dipl.-Ing. Günter Strobel, Prof. Dr. Manfred Wermuth

Forschungsfeld Kooperative Stadt-Region 2030, Projektkoordination und Prozessmanagement STADT+UM+LAND 2030

KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung GbR, Hannover
Forschungsfeld: Dipl.-Ing. Susanne Bieker, Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling, Dipl.-Ing. Frank Othengrafen,
Prof. Dr.-Ing. Heidi Sinning
Projektkoordination und Prozessmanagement: Dipl.-Geogr. Marc Bose, Dipl.-Ing. Astrid Eblenkamp,
Dipl.-Ing. Tanja Frahm, Dipl.-Ing. Dieter Frauenholz, Dipl.-Ing. Kerstin Hanebeck,
Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling, Dipl.-Ing. Annette Krön, Dipl.-Ing. Maja Schmidt, Dipl.-Ing. Karolin Thieleking

Projektkoordination STADT+UM+LAND 2030

Zweckverband Großraum Braunschweig
Dipl.-Ing. Katrin Eimert, Dipl.-Ing. Catherine Evers, Dipl.-Ing. Cornelia Golumbeck,
Dipl.-Geogr. Ulrich Kegel, Dipl.-Geogr. Siegfried Thom

Das Vorhaben wurde durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

Inhalt

1	Forschungsvorhaben Stadt 2030	5
2	STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig	7
2.1	Anlass, Zielsetzung und Fragestellung.....	7
2.2	Forschungsverbund und Kooperationspartner	11
2.3	Vorgehensweise und Methodik: Kooperativer Leitbildprozess STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig	12
2.3.1	Bürgerdialog	14
2.3.2	Stadt-regionaler Dialog.....	15
2.3.3	Expertendialog	17
2.4	Evaluation des kooperativen Leitbildprozesses STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig.....	19
3	Stadt-Regionen und Bevölkerungsrückgang – Stand der wissenschaftlichen Diskussion	22
3.1	Forschungsfeld Arbeits-Stadt-Region 2030.....	22
3.2	Forschungsfeld Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030.....	25
3.3	Forschungsfeld Stadt-Landschaft 2030.....	28
3.4	Forschungsfeld Mobilitäts-Stadt-Region 2030.....	31
3.5	Forschungsfeld Kooperative Stadt-Region 2030.....	33
4	Situationsanalyse Region Braunschweig	35
4.1	Demographischer Wandel in der Region Braunschweig	35
4.1.1	Szenarien zur weiteren Entwicklung der Region Braunschweig	41
4.1.2	Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030.....	42
4.2	SWOT-Analyse Region Braunschweig Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken.....	50
4.2.1	Arbeitswelt.....	50
4.2.2	Wohnen und Versorgung	54
4.2.3	Stadt-Landschaft: Architektur und Lebensräume der Region.....	58
4.2.4	Verkehr und Mobilität	67
4.2.5	Kooperation und Bürgerengagement in der Region Braunschweig.....	71

5	Ergebnisse I: Leitbilder STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig.....	76
5.1	Experten-Leitbild.....	76
5.1.1	Forschungsfeld Arbeits-Stadt-Region 2030: Nachhaltige Arbeits-Stadt-Region 2030	76
5.1.2	Forschungsfeld Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030: Vernetztes Wohnen 2030	84
5.1.3	Forschungsfeld Stadt-Landschaft 2030: Regionale GartenStadt zwischen Harz und Heide.....	92
5.1.4	Forschungsfeld Mobilitäts-Stadt-Region 2030: Schöner fahren, besser laufen.....	101
5.1.5	Forschungsfeld Kooperative Stadt-Region 2030: REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS: modern – kooperativ – bürgerorientiert.....	107
5.2	Leitbild der stadt-regionalen Akteure.....	117
5.3	Bürger-Leitbild	130
5.4	Vergleich der Leitbilder.....	136
6	Ergebnisse II: Handlungsfelder.....	142
6.1	Handlungsfeld 1: Jung und Alt – aktiv und mobil.....	142
6.2	Handlungsfeld 2: Raum und Struktur – haushalten und entwickeln.....	144
6.3	Handlungsfeld 3: Zukunft durch Wissen – erfahren und innovativ	145
7	Auswertung: Anschlussfähigkeit der Ergebnisse und weiterführender Forschungsbedarf	148
7.1	Einschätzung der wissenschaftlichen Ergebnisse des Vorhabens.....	148
7.2	Bedeutung der Ergebnisse für die Region Braunschweig	154
7.3	Beitrag der Ergebnisse zu förderpolitischen Zielen des Bundes	156
7.4	Übertragbarkeit: Transferpotenzial für andere Regionen	159
7.5	Anschlussfähigkeit der Ergebnisse und weiterführender Forschungsbedarf.....	162
Anhang	169
	Abbildungsverzeichnis	170
	Tabellenverzeichnis	172
	Abkürzungsverzeichnis.....	173
	Quellenverzeichnis	174

1 Forschungsvorhaben Stadt 2030

Mit dem Ideenwettbewerb "Stadt 2030" hat das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Jahr 2000 das Forschungsprogramm "Bauen und Wohnen im 21. Jahrhundert" gestartet (PT MVBW o. J. a). Das BMBF rief alle deutschen Kommunen mit mehr als 20.000 Einwohnern auf, Zukunftskonzeptionen und Leitbilder für ihre Stadt und Region mit dem Zeithorizont 2030 zu entwerfen. Diese Konzeptionen sollten visionären Charakter aufweisen und als Zielsysteme und Bewertungsrahmen für aktuelle politische Entscheidungen und Einzelplanungen dienen. Gezeichnet werden sollte ein Zukunftsbild der jeweiligen Stadt bzw. Region, nach dem die planerischen Schritte und politischen Verfahren bestimmt werden können, die zur Erreichung dieser Zukunft erforderlich erscheinen (PT MVBW o. J. b).

112 Städte und Regionen reichten Ideenskizzen als Beitrag zum Ideenwettbewerb Stadt 2030 ein. Alle eingegangenen Anträge wurden sowohl in einer Arbeitsgruppe des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) als auch mit dem BMBF diskutiert und dem wissenschaftlichen Beirat des Forschungsschwerpunktes "Bauen und Wohnen" beim BMBF zur Begutachtung vorgelegt. Im Ergebnis lag eine Auswahl von 21 Projekten vor, die wissenschaftlichen und forschungspolitischen Anforderungen gleichermaßen gerecht wurden. Die Bundesministerin für Bildung und Forschung Edelgard Bulmahn zeichnete diese 21 Sieger für ihre Projektvorschläge im März 2001 in Berlin aus (PT MVBW o. J. b).

Die Projekte verteilen sich über ganz Deutschland; sechs der 21 Projekte befinden sich in den neuen Bundesländern (PT MVBW o. J. c). Knapp zwei Drittel der Projekte befassen sich mit dem Thema Zukunft unter den Rahmenbedingungen abnehmender Bevölkerungszahlen in Stadt und Region. Der demographische Wandel nimmt damit im Rahmen von Stadt 2030 eine zentrale Rolle ein. Tab. 1 zeigt darüber hinaus die Größenklassen der Förderstädte und -regionen sowie die thematischen Schwerpunkte der Projekte im Forschungsvorhaben Stadt 2030.

Ein Schwerpunkt ist "die Suche nach Perspektiven der sozialen und räumlichen Integration und Gleichheit", der zweite "die Frage nach der Identität einer Gemeinde und Region" (PT MVBW o. J. d). Der dritte Schwerpunkt, in den auch die Region Braunschweig eingeordnet ist, bezieht sich auf die Frage nach einer angemessenen Definition der Gemeinde als handlungsfähige politische Körperschaft (PT MVBW o. J. d), hier vereinfacht mit dem Begriff "Regionalisierung" dargestellt. Die Region Braunschweig gehört gleichzeitig zu den Städten und Regionen, die mit dem Problem einer eher zurückgehenden bzw. stagnierenden ökonomischen und demographischen Entwicklung zu kämpfen haben (PT MVBW o. J. d).

Basierend auf ihren Ideenskizzen erstellten die Forschungsnehmer detaillierte Vorhabensbeschreibungen, welche die Grundlage der finanziellen Förderung bildeten. Die TÜV-Akademie Rheinland GmbH ist als "Projekträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen des BMBF" zuständig für wissenschaftlich-technische und administrative Managementaufgaben und berät die Antragsteller (BMBF 2003). Die 18-monatige

2 STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig

2.1 Anlass, Zielsetzung und Fragestellung

Ziel des Forschungsvorhabens "STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig" war es, unter den Bedingungen des demographischen Wandels zukünftige Leitbilder und Strategien für den Großraum Braunschweig zu entwickeln. Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung stellt eine Herausforderung dar, der bislang in Wissenschaft und Forschung, aber auch in der Politik und Planung unter dem Aspekt der Langfristperspektive ungenügend Beachtung geschenkt wurde.

Ausgangspunkt sind vielfältige Konflikte der raumstrukturellen Entwicklung, die sich in Zusammenhang mit dem demographischen Wandel ergeben bzw. verschärfen.

- Die ungebremste Siedlungsentwicklung "in der Fläche" geht zu Lasten der im raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen angestrebten dezentralen Konzentration.
- Das Wachstum vieler Umlandgemeinden beeinträchtigt die Städte im Kernbereich. Dieses Phänomen trifft nicht nur die drei Oberzentren Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter, sondern auch praktisch alle Mittelzentren der Region.
- Mit den bevölkerungsstrukturellen Wandlungsprozessen geht eine Polarisierung anstelle einer sozial verträglichen Entwicklung in den Städten und Gemeinden einher.
- Generell führt der Schrumpfungsprozess in den von rückläufigen Bevölkerungszahlen besonders betroffenen Städten zu nennenswerten Einnahmeausfällen, was wiederum negative Auswirkungen auf die Finanzierung von überörtlich bedeutsamen kulturellen und Infrastrukturleistungen der jeweiligen Standortgemeinde bedeutet.
- Die generelle Zersiedlung engt die Möglichkeiten der heimischen Agrarwirtschaft sowie die Freiraumsicherung und -entwicklung in der Region erheblich ein.
- Eine zunehmende räumlich funktionale Arbeitsteilung geht vielfach zu Lasten weniger mobiler Bevölkerungsgruppen.
- Mit der Zersiedlung der Landschaft nimmt die Verkehrsleistung insbesondere des motorisierten Individualverkehrs deutlich zu, der wiederum in den Zentren – trotz dort rückläufiger Bevölkerungszahlen – die Lebensqualität durch Lärm und Abgase der am Standort verbleibenden Bevölkerung im Bereich der Einfallstraßen zunehmend verschlechtert.
- Die Bedingungen, einen wirtschaftlich tragfähigen öffentlichen Personennahverkehr flächendeckend als Form der Daseinsgrundversorgung anzubieten, werden immer schwieriger.

Die genannten Phänomene sind nur eine kleine Auswahl Begleiterscheinungen bzw. der Folge des generellen Bevölkerungsrückgangs bei starkem altersstrukturellen Wandel. Das Forschungsvorhaben STADT+UM+LAND 2030 hat sich zum Ziel gesetzt, die-

se Punkte aufzugreifen, nach Ursachen und Zusammenhängen zu forschen und durch eine breit angelegte Leitbild- und Strategiediskussion Lösungsansätze aufzuzeigen und Handlungsansätze zum Umgang mit den genannten Punkten zu benennen.

Referenzregion für Bevölkerungsrückgang

Die Region mit den Zentren Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg sowie den Landkreisen Gifhorn, Goslar, Helmstedt, Peine und Wolfenbüttel gilt als Referenzraum für die Suche nach Leitbildern für eine langfristige Stadt- und Regionalentwicklung bei generell rückläufigen Bevölkerungszahlen verbunden mit starken altersstrukturellen Veränderungen. Die Rolle als Referenzraum ergibt sich hierbei aus einer Reihe von Gründen:

Der Großraum Braunschweig ist mit einer Größenordnung von zurzeit 1,16 Mio. Einwohnern eine in sich funktionierende Region, wie es sie in Deutschland in unterschiedlicher Ausprägung vielfach gibt. Intensive regionsinterne Pendlerverflechtungen und relativ geringe Pendlerverflechtungen nach außen deuten auf eine sich selbst tragende Region hin. Auch die Kaufkraftbindungsquote der ganzen Region mit 102 Prozentpunkten macht deutlich, dass die Kaufkraftzu- und -abflüsse ausgeglichen sind bzw. dass die Region die hier vorhandene Kaufkraft voll und ganz binden kann.

Das polyzentrische Siedlungsgefüge und eine damit verbundene stark abgestufte Zentrenhierarchie beinhalten exemplarisch fast alle Siedlungstypen wie sie anderenorts auch in Deutschland zu finden sind. Das Spektrum reicht von Einzelgehöften und Splittersiedlungen über kompakte Dörfer und Kleinstädte im ländlichen Raum bis zu den drei Großstädten Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg mit ihren industriellen bzw. Wissenschafts- und Dienstleistungsfunktionen. Dazwischen liegt der suburbane Raum als das klassische Zuwanderungsgebiet der letzten Jahrzehnte mit einer teilweise überbordenden Siedlungsentwicklung. All diese Siedlungsstrukturen lassen sich Typologien zuordnen, die allenthalben in Deutschland wiederzufinden sind.

Die Vielfalt der landschaftlichen Strukturen von der Südheide über Geestrücken zu den weitläufigen Flusslandschaften von Oker und Aller weiter über Lößbörde, Hügelland, dem Harzvorland und dem Oberharz beinhaltet typische Landschaftselemente Norddeutschlands wie auch der übrigen deutschen Mittelgebirge.

Da die Region keineswegs nur von Automobil- und Stahlindustrie geprägt ist, sondern eine Vielzahl von unterschiedlichen wirtschaftlichen Kernkompetenzen aufweist, ist ein Vergleich mit anderen Wirtschaftsräumen Deutschlands möglich.

Ganz besonders wird der Großraum Braunschweig aber der Rolle als Referenzraum für rückläufige Bevölkerungsentwicklung bei starken altersstrukturellen Schwankungen gerecht, weil die Region insgesamt bereits seit den 1960er Jahren durchgängig mit einer rückläufigen Einwohnerentwicklung zu tun hat. Lediglich in den Jahren von 1987 bis 1996 konnte insbesondere durch Zuwanderungen aus Osteuropa und nach 1989 aus den neuen Bundesländern ein wanderungsbedingter Bevölkerungszuwachs verzeichnet werden. Bei der natürlichen Bevölkerungsbewegung hingegen gibt es jährlich seit 1974 mehr Sterbe- als Geburtenfälle, also eine rückläufige natürliche Bevölke-

rungsentwicklung. Dass man sich erst jetzt im Rahmen dieses Forschungsprojektes auf breiter Ebene mit dem Phänomen rückläufiger Bevölkerungszahlen bei starken altersstrukturellen Schwankungen befasst, mag daran liegen, dass sich die Akteure in der Region Braunschweig seit Jahrzehnten an diese Entwicklungstrends gewöhnt haben. Die wesentlichen Trends hießen:

- rückläufige Bevölkerungszahlen und Überalterung in den großen Kernstädten,
- expansive Baulandentwicklung im Stadtumlandbereich insbesondere um Braunschweig und Wolfsburg herum und
- generell rückläufige Bevölkerungszahlen in den besonders von Strukturumbrüchen gekennzeichneten wirtschaftlichen Teilregionen wie dem Helmstedter Braunkohlenrevier oder dem gesamten Harz- und Harzvorlandbereich mit dem inzwischen beendeten Erzbergbau und der damit verbundenen metallverarbeitenden und chemischen Industrie.

Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung

Rückläufige Bevölkerungszahlen, Überalterung und genereller altersstruktureller Wandel werden auf regionaler Ebene insgesamt eher nicht wahrgenommen, sondern lediglich in den unmittelbar betroffenen Gemeinden. Die kommunale Schulentwicklungsplanung oder die Sozialplanung mit Altenplänen und dergleichen mehr waren stets Gegenstand der örtlichen Betrachtung. Wenn gleichzeitig eine Stadt oder Gemeinde durch eine günstige räumliche Lage zu den großen Zentren und zu den Arbeitsmarktschwerpunkten in der Lage war, stets Bauland ausweisen zu können, ergaben sich für diese Gemeinden Wachstumsmechanismen, die ebenfalls selbstverständlich wurden und heute vielfach in einen vermeintlichen Anspruch auf Bevölkerungszuwachs münden. Dass dies bei insgesamt rückläufigen Bevölkerungszahlen auf Dauer nicht funktionieren kann, ist auch heute noch schwer zu vermitteln. Erst bei der politischen Diskussion um das Projekt Stadt 2030 im Großraum Braunschweig gelang es, die gesamt-räumlichen Zusammenhänge des bevölkerungsstrukturellen Wandels und dessen Folgen in die regional- und kommunalpolitische Diskussion einzuführen.

Die Erkenntnis, dass das eigene Wachstum letztlich zu Lasten der Nachbarn geht, hat sich heute noch nicht durchgesetzt. Will man aber langfristig ein gesundes und einvernehmliches kommunales Miteinander in der Region bewirken, sind nicht nur kommunale und regionalpolitische Entscheidungsträger, sondern breitere Bevölkerungskreise hinsichtlich dieser Thematik zu sensibilisieren. Eine entsprechende Bewusstseinsbildung ist ganz offenkundig Voraussetzung, um dieses Thema auf breiter Ebene kommunizieren zu können.

Rückläufige Bevölkerungszahlen und altersstruktureller Wandel sind auch Phänomene, die vor allem im Vereinsleben, bei den Weiterbildungsinstitutionen und bei anderen gesellschaftlich engagierten Vereinigungen inzwischen allgegenwärtig sind. Somit ist es nicht nur eine Frage der Planung – seien es die Regionalplanung oder kommunale Planungen – sondern auch eine Frage der individuellen Bewältigung des täglichen Lebens. Dieser Sachverhalt führt über die eigene Wahrnehmung der Veränderungspro-

zesse dazu, dass das Thema auf breiter Ebene diskutiert und beraten wird. Die Region bereitet sich also auf weiter rückläufige Bevölkerungszahlen und entsprechende altersstrukturelle Wandlungen vor. Diese aktuelle Entwicklung bietet eine gute Grundlage, den Diskussionsprozess um die Folgen des Bevölkerungsrückgangs in Verbindung mit dem altersstrukturellen Wandel auf breiter Ebene zu führen und regional- und kommunalpolitischen Handlungsfeldern zuzuführen.

Entwicklung von Leitbildern und Strategien für die Stadt-Region

Ein wesentliches Element dieses Forschungsvorhabens ist die Entwicklung von stadtregionalen Leitbildern und Strategien zur räumlichen Entwicklung unter den Bedingungen des demographischen Wandels. Es kann keinesfalls dabei bleiben, nur die Phänomene zu beschreiben, Folgen aufzuzeigen und wieder in die alten kommunalen Konkurrenzen zu verfallen. Vielmehr gilt es, die erkennbaren Folgen der derzeitigen Entwicklung aufzuzeigen und daraus Leitbilder, Strategien und Handlungsfelder zu entwickeln, um weitere negative Folgen des Wandlungsprozesses zu vermeiden. Wenn obendrein die Leitbilddiskussion unter den genannten Rahmenbedingungen dazu führt, Risiken in Chancen umzuwandeln, dann kann selbst unter Schrumpfungsbedingungen eine positiv zu bewertende Regionalentwicklung eintreten. Das stadtregionale Forschungsprojekt STADT+UM+LAND 2030 hat wie im Folgenden noch zu beschreiben ist, auf mehreren Ebenen Leitbilder für eine einvernehmliche Stadt- und Regionalentwicklung erarbeitet, Strategien abgeleitet und Handlungsfelder definiert.

Interdisziplinarität und Kooperationsprozesse

Wichtigstes Element des Dialogs in der Region Braunschweig ist die Interdisziplinarität der beteiligten Fachbereiche. Die Interdisziplinarität allein reicht jedoch nicht aus, wenn nicht kommunalpolitische Entscheidungsträger, Planungsfachleute, aber auch an regionalen Entwicklungsprozessen interessierte Bürgerinnen und Bürger in ein solches Forschungs- und Entwicklungsvorhaben eingebunden sind. Dabei war es besonders wichtig, diese Beteiligten und Interessierten in den Diskussionsprozess einzubinden, fachlich zu begleiten und zu Leitbilddiskussionen zu bewegen. Allein der Diskussionsprozess zwischen den Beteiligten wäre ohne ein solches Forschungsvorhaben vorerst nicht möglich gewesen und es ist zweifelsfrei gelungen, gerade im interkommunalen Verhältnis mehr Verständnis füreinander zu wecken und die Probleme sowie eigenen Ansprüche zu akzeptieren und ernst zu nehmen. Damit ist der Nährboden für weitgehende neue Kooperationsprozesse gelegt worden, die mehr denn je notwendig sind, um den Anforderungen rückläufiger Bevölkerungszahlen bei gleichzeitigem starkem altersstrukturellen Wandel gerecht zu werden.

Allein der Frage nachzugehen, was passiert, wenn die bisherige Entwicklung weitestgehend so weiterläuft wie bisher, hat im Kreis der Beteiligten aus Kommunen, Behörden, Fachdienststellen und Bürgerschaft eine lebhafte Diskussion hervorgerufen. Wie angedeutet, war vor Beginn des Forschungsvorhabens das Thema Bevölkerungsrückgang und altersstruktureller Wandel in der Region Braunschweig ein kaum diskutierter Schwerpunkt. Lediglich in einem Vergleich über mehrere Jahre zur Infrastrukturauslas-

tion, Bevölkerungsentwicklung und zum Verkehrsgeschehen sind Veränderungsprozesse messbar. Aber selbst solche Vergleiche, die in Form von Regionalstatistiken regelmäßig veröffentlicht werden, haben bisher kaum zu einer intensiven kommunal oder regionalpolitischen Diskussion geführt. Diese Strukturen konnten mit dem hier durchgeführten Forschungsvorhaben STADT+UM+LAND 2030 geöffnet werden und haben damit die Grundlage für den bereits erwähnten intensiven Leitbilddiskussionsprozess geschaffen.

2.2 Forschungsverbund und Kooperationspartner

Um dem Ziel themenübergreifender Leitbilder gerecht zu werden, erfolgte die Grundlagenforschung interdisziplinär in Kooperation folgender Forschungspartnerinnen und Forschungspartner, die sich zu einem Forschungsverbund unter Koordination des Zweckverbandes Großraum Braunschweig (ZGB) für das Projekt STADT+UM+LAND 2030 zusammengeschlossen haben:

- Institut für Sozialwissenschaften, Technische Universität Braunschweig,
- Institut für Architektur- und Planungstheorie, Universität Hannover,
- Institut für Städtebau und Landschaftsplanung, Technische Universität Braunschweig,
- Institut für Verkehr und Stadtbauwesen, Technische Universität Braunschweig sowie
- KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover.

Der Forschungsverbund STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig deckt die Bereiche Sozialwissenschaften, Stadt- und Regionalplanung, Landschafts- und Freiraumplanung, Städtebau- und Stadtentwicklung, Verkehrswesen sowie kommunikative bzw. kooperative Stadt- und Regionalentwicklung ab.

Die beteiligten Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler haben Grundlagenforschung in fünf Forschungsfeldern betrieben:

- Arbeits-Stadt-Region 2030,
- Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030,
- Stadt-Landschaft 2030,
- Mobilitäts-Stadt-Region 2030 sowie
- Kooperative Stadt-Region 2030.

Da der Zeitraum des Ideenwettbewerbs einen engen Handlungsspielraum von April 2002 bis September 2003 vorgab, wurden keine wesentlichen empirischen Forschungsaktivitäten durchgeführt, sondern vorhandene Grundlagen und Erhebungen verwendet.

Im Laufe des Forschungsvorhabens STADT+UM+LAND 2030 wurden stadt-regional bedeutsame Institutionen wie die Industrie- und Handelskammern, große Wirtschaftsunternehmen wie die Salzgitter AG oder die Volkswagen AG als Know-how-

Produzenten und Impulsgeber mit in die Entwicklung der Szenarien und Leitbilder einbezogen.

Außerdem wurden die Aktivitäten vergleichbarer anderer Regionen in Deutschland und Europa betrachtet. In mehreren Expertenworkshops wurden externe wissenschaftliche Experten zu einzelnen Schwerpunktthemen gehört.

Auf der Praxisseite wiederum wurde ganz bewusst der vertiefende Kontakt mit Gemeinden und Städten gesucht, die bereits heute ganz besonders vom Bevölkerungswandel betroffen sind, wie auch mit Gemeinden, die bisher eher durch Wachstum gekennzeichnet sind. Auf diese Weise konnten Lösungen für den Großraum Braunschweig gefunden und die Übertragbarkeit der Leitbilder auf vergleichbare Stadt-Regionen gewährleistet werden.

Als Expertinnen und Experten im Forschungsvorhaben sind aber auch die Praktikerinnen und Praktiker aus der kommunalen Ebene, die sich am Dialogprozess beteiligt haben, sowie die 94 engagierten Bürgerinnen und Bürger, die im Bürgergutachten eigene Leitbildvorstellungen entwickelt haben, zu bezeichnen. Gerade diese Akteure gelten als Schlüsselpersonen zur Verstärkung des stadt-regionalen Dialogs im Anschluss an die Leitbildphase.

2.3 Vorgehensweise und Methodik: Kooperativer Leitbildprozess STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig

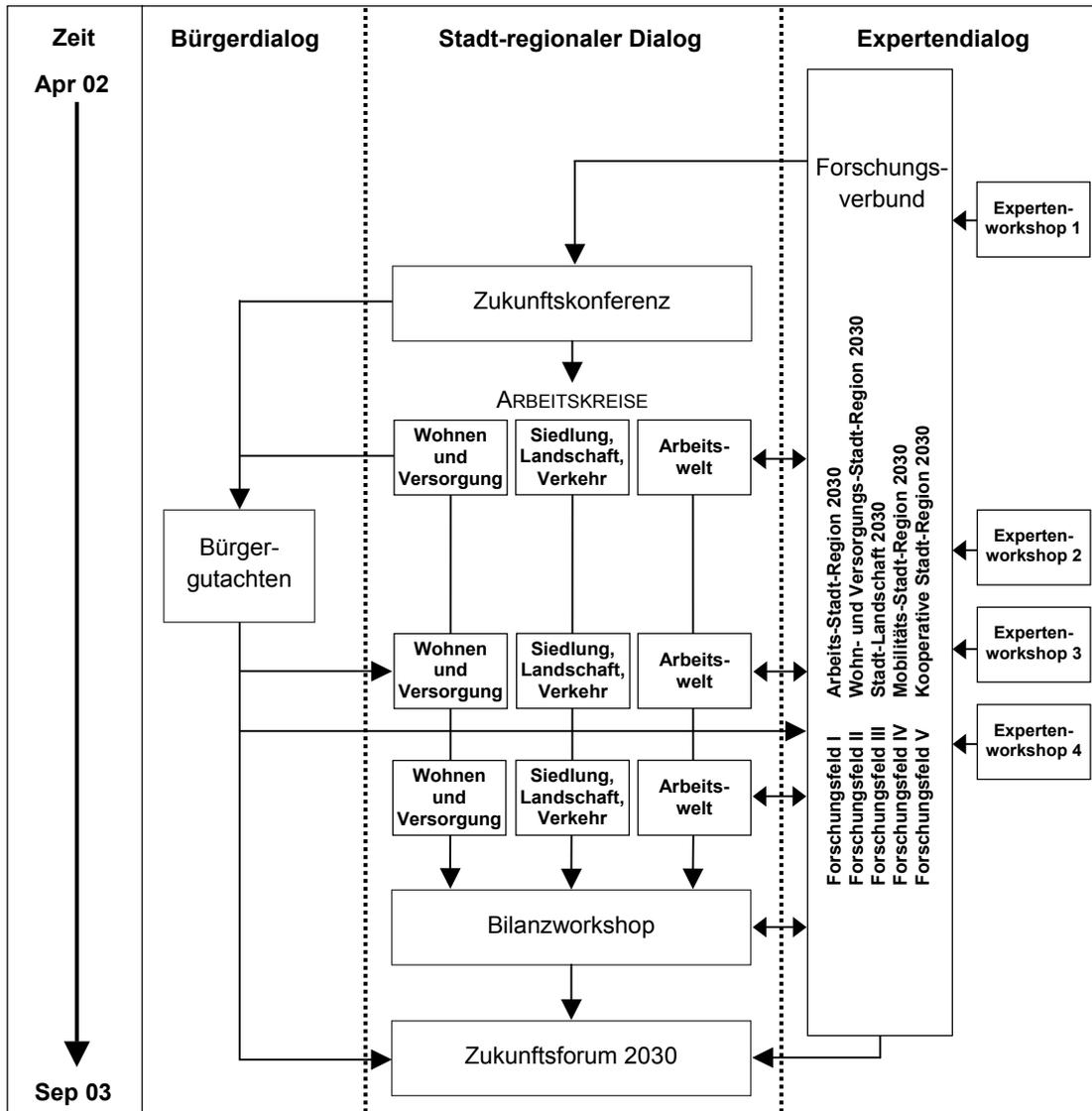
Vor dem Hintergrund der vielfältigen Bemühungen des ZGB für eine nachhaltig orientierte Regionalentwicklung und zugleich des komplexen Anforderungsprofils des demographischen Wandels wurde für den Leitbildprozess STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig ein Kommunikationskonzept entworfen, das Sachverstand von außerhalb ebenso einbezieht wie Fachleute und die Bevölkerung aus der Region. Ergebnis ist ein Zukunftsdialo g mit drei parallelen Dialogsträngen: Der Prozess gliederte sich in den Bürgerdialog (Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern der Region Braunschweig), den stadt-regionalen Dialog (Kooperationsprozess der stadt-regionalen Akteure der Region Braunschweig) und den Expertendialo g (Grundlagenforschung der beteiligten Forschungspartnerinnen und -partner) (s. Abb. 1).

Die drei Dialogstränge sind miteinander verknüpft, so dass unterschiedliche Einschätzungen und Meinungen aufeinander treffen können. Das Kommunikationskonzept hat zum einen die Aufgabe, Innovationen zu erzeugen, die zur Bewältigung der neuen Anforderungen beitragen können; zum anderen soll es zu einem kooperativen Meinungsbildungsprozess führen, der in einen Konsens der Beteiligten mündet. Da diese beiden Anforderungen widersprüchliche Wirkungen haben und sich gegenseitig behindern können, wurden unterschiedliche Strategien eingesetzt, um Innovation zu realisieren und zugleich auf einen Konsens hinzuarbeiten (vgl. FÜRST/KNIELING 2002):

- Innovation durch Leitbildsteuerung: Der Dialogprozess konzentriert sich darauf, Leitbildaussagen für die Region Braunschweig zu erarbeiten. Maßnahmen oder Projekte werden zwar berücksichtigt, sie stehen aber nicht im Mittelpunkt der Arbeit. Dieses Vorgehen ermöglicht es, Verteilungskonflikte, die sich in der konkreten Umsetzung von Projekten ergeben können, aus dem Dialog heraus zu halten. Verteilungskonflikte würden Innovationen eher behindern, da sich die Beteiligten am Status Quo orientieren und versuchen, ihren Besitzstand zu wahren.
- Institutionelle Trennung von Innovationsprozess und Konsens: Durch die parallelen Dialogstränge wurde es möglich, den Expertendialog darauf zu konzentrieren, innovative Lösungsansätze zu entwickeln, während der stadt-regionale Dialog eher Konsenscharakter hatte. Dort kamen vielfältige Interessen zusammen, so dass die Hauptaufgabe des stadt-regionalen Dialoges darin bestand, den demographischen Wandel zu thematisieren sowie das Denken und Handeln der regionalen Akteure dafür zu öffnen.
- Veränderung der Handlungsorientierung der beteiligten Akteure: Der Dialogprozess soll dazu beitragen, die Handlungsorientierungen der Akteure zu verändern und auf diese Weise Innovation und Konsensorientierung in dieselbe Richtung zu lenken. Zumeist agieren die Akteure (Kommunen, Fachbehörden, Unternehmen) eher konkurrierend und versuchen, den eigenen Vorteil über den der anderen Beteiligten zu stellen. Der Leitbildprozess über den demographischen Wandel in der Region Braunschweig soll dazu beitragen, zum einen überhaupt erst das Interesse für das Thema zu wecken und zum anderen die eigene Betroffenheit zu erkennen. In der Folge soll die Einsicht wachsen, dass langfristig ein gemeinsames Vorgehen beispielsweise benachbarter Kommunen förderlicher ist als ein egoistisches Verhalten.

Das Projekt STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig wurde im Zeitraum vom 01.04.02 bis zum 30.09.03 durchgeführt. Der ZGB und KoRiS übernahmen die Koordination. Der ZGB war Hauptansprechpartner und zuständig für die Öffentlichkeitsarbeit des Projektes. KoRiS übernahm das Prozessmanagement für alle drei Dialogstränge. Die grundlagenorientierte Forschung erfolgte in interdisziplinärer arbeitsteiliger Kooperation durch die Hochschulinstitute der Technischen Universität Braunschweig und der Universität Hannover sowie dem Forschungsteam von KoRiS (s. Kap. 2.2).

Abb. 1: Ablauf des Forschungsvorhaben STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig



2.3.1 Bürgerdialog

Im Rahmen des Bürgerdialogs wurden Bürgerinnen und Bürger der Region Braunschweig über ein Bürgergutachten¹ am Leitbildprozess STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig beteiligt (s. Abb. 1). Um eine möglichst heterogene und für die Region repräsentative Gruppenzusammensetzung zu erzielen, wurden Bürgerinnen und Bürger über Zufallsstichproben aus den Einwohnermelderegistern von 20 Kommunen

¹ Das Verfahrensmodell Bürgergutachten, auch als "Planungszelle" bezeichnet, entwickelte der Wuppertaler Professor Peter C. Dienel. Diesem Modell liegt der Gedanke zugrunde, dass Bürgerinnen und Bürger aus unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen in die Rolle von sachkundigen Beraterinnen und Beratern versetzt werden und ihre Meinung konstruktiv in politische Entscheidungsprozesse einbringen können. Sie werden über ein konkretes Problem umfassend informiert und sprechen auf dieser Grundlage Empfehlungen aus (DIENEL 2002).

der Region Braunschweig ausgewählt. Insgesamt nahmen 94 Personen am Bürgergutachten teil.

In fünf "Bürgergruppen" erarbeiteten jeweils etwa 20 Bürgerinnen und Bürger an vier Tagen gemeinsam Ideen und Lösungsvorschläge zu vorgegebenen Themen und Fragestellungen. Die fünf Bürgergruppen fanden im Januar und Februar 2003 statt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhielten für ihre Mitarbeit eine Aufwandsentschädigung. Außerdem bot der ZGB eine Betreuung für Kinder im Vorschulalter an.

Die Diskussion und Arbeit der Bürgergruppen erfolgte in Kleingruppen und im Plenum. Ihre persönlichen Bewertungen und Einschätzungen gaben die Bürgergutachterinnen und -gutachter mit Hilfe von Fragebögen ab. Ein Moderationsteam leitete die Bürgergruppen durch das Programm. Fachlicher Input erfolgte durch die Forschungspartnerinnen und -partner des Projektes STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig.

Zur Strukturierung der Leitbildentwicklung wurden folgende Themen abgegrenzt: Wohnen und Versorgung, Landschaft und Stadt, Mobilität, Arbeit, Siedlungsstruktur sowie Zusammenarbeit und Bürgerengagement. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter erarbeiteten zu diesen Themen Leitbildaussagen, wie die Region Braunschweig im Jahr 2030 aussehen sollte. Die Ergebnisse der Bürgergruppen wurden zu einem Leitbild für die Region Braunschweig im Jahr 2030 aus Sicht der Bevölkerung, dem "Bürgergutachten STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig", zusammengefasst (vgl. KoRIS/ZGB 2003a).

2.3.2 Stadt-regionaler Dialog

Zu den stadt-regionalen Akteuren des Leitbildprozesses STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig gehörten Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Planung, Verwaltung, Wirtschaft, Gewerkschaften, Verbänden sowie gesellschaftliche Gruppen der Region Braunschweig. Der stadt-regionale Dialog sollte dazu beitragen, das Thema "in den Köpfen" der regionalen Akteure zu verankern. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des ZGB sowie die Forschungspartnerinnen und -partner begleiteten die Veranstaltungen. Auf diese Weise konnten sie die Leitbildvorstellungen der stadt-regionalen Akteure bei ihrer weiteren Arbeit berücksichtigen.

Der stadt-regionale Dialog setzt sich aus den Elementen Zukunftskonferenz, Arbeitskreisen und Bilanzworkshop zusammen (s. Abb. 1).

Zukunftskonferenz

Den Auftakt des stadt-regionalen Dialogs bildete im August 2002 die Zukunftskonferenz mit 155 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus der Region Braunschweig. In einem moderierten Prozess stellten alle Anwesenden ihre Erwartungen und Wünsche für das Jahr 2030 vor und diskutierten mögliche Leitbildansätze. Forschungspartnerinnen und -partner gaben fachliche Stellungnahmen zu den erwarteten Trends, die durch den demographischen Wandel entstehen.

Arbeitskreise

Aus der Zukunftskonferenz gingen die drei thematischen Arbeitskreise "Arbeitswelt", "Wohnen und Versorgung" sowie "Landschaft/Siedlung/Verkehr" hervor. Auf Grundlage der in der Zukunftskonferenz festgehaltenen Wünsche und Erwartungen für das Jahr 2030 entwickelte jeder Arbeitskreis ein thematisches Leitbild. Die drei Arbeitskreise tagten jeweils dreimal zwischen Oktober 2002 und Mai 2003. Insgesamt nahmen 124 Personen an den Arbeitskreissitzungen teil.

Ziel der ersten Arbeitskreissitzung war es, die Ergebnisse der Zukunftskonferenz zu vertiefen. Dazu begaben sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf eine Zukunftsreise in das Jahr 2030. Ergebnis waren visionäre Vorstellungen für 2030. In der zweiten Arbeitskreis-Runde erarbeiteten die stadt-regionalen Akteure erste Leitbildaussagen. Außerdem präsentierte jeweils eine Bürgergutachterin bzw. ein Bürgergutachter die thematisch zum jeweiligen Arbeitskreis passenden Leitbildaussagen des Bürgergutachtens. Auch die Forschungspartnerinnen und -partner gaben fachliche Impulse in die Arbeitskreise. Auf diese Weise wurden die Ergebnisse des Bürger- und Experten-Dialogs mit dem stadt-regionalen Dialog verknüpft. In der dritten Arbeitskreis-Runde erörterten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitskreise Schwerpunktsetzungen für das Leitbild und stimmten die Entwürfe der Leitbildaussagen inhaltlich ab. Die Leitbildaussagen wurden um eine bildhafte Darstellung ergänzt, um die Anschaulichkeit der Aussagen zu erhöhen.

Bilanzworkshop der Arbeitskreise

Der Bilanzworkshop im Juni 2003, an dem 73 Personen teilnahmen, führte die Ergebnisse der drei Arbeitskreise zu einem gemeinsamen Leitbild mit 12 Kernaussagen zusammen. Eine Vertreterin bzw. ein Vertreter jedes Forschungsfeldes kommentierte den Leitbildentwurf des stadt-regionalen Dialogs. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutierten die Leitbildaussagen und führten sie zu einem Leitbild zusammen. Zusätzlich wurde der Kreis der Beteiligten durch Bürgergutachterinnen und -gutachter erweitert.

Zukunftsforum 2030

Auf dem Zukunftsforum 2030 präsentierten Vertreterinnen und Vertreter des stadt-regionalen Dialogs, des Bürger- und des Expertendialogs die erarbeiteten Leitbilder des Projekts STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig. In Workshops zu den Handlungsfeldern "Jung und alt - aktiv und mobil", "Raum und Struktur - haushalten und entwickeln", "Zukunft durch Wissen - erfahren und innovativ" entwickelten die rund 160 Teilnehmerinnen und Teilnehmer Maßnahmen und Projekte zur Umsetzung der Leitbilder STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig (vgl. KoRiS/ZGB 2003c).

2.3.3 Expertendialog

Der Expertendialog setzt sich aus dem Forschungsverbund STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig und ausgewählten Expertenworkshops zusammen. Die fünf Teams des interdisziplinären Forschungsverbunds (vgl. Kap. 2.2) betrieben im gesamten Projektzeitraum Grundlagenforschung in ihren Forschungsfeldern (s. Abb. 1). Die Zwischenergebnisse der Forschung flossen in den Bürgerdialog (s. Kap. 2.3.1) und in den stadt-regionalen Dialog ein (s. Kap.2.3.2).

Interdisziplinäre Zusammenarbeit

Zur Klärung inhaltlicher und organisatorischer Fragen tagte der interdisziplinäre Forschungsverbund in ganztägigen Austauschtreffen regelmäßig im Abstand von etwa sechs bis acht Wochen. Ausgangspunkt waren vielfältige Verknüpfungen zwischen Forschungsfeldern (s. Tab. 2). Zusätzlich fanden – nach Bedarf – weitere thematische Austauschtreffen der Forscherinnen und Forscher statt, die durch bilaterale Abstimmungen ergänzt wurden. Ein projektinterner Infobrief versorgte die Forschungspartnerinnen und -partner regelmäßig mit projektrelevanten Informationen. Er enthielt Zwischenergebnisse der Forschungspartnerinnen und -partner, Literaturhinweise und Informationen zum Projekt.

Tab. 2: Verknüpfungen zwischen den fünf Forschungsfeldern

<p style="text-align: center;">ARBEITS-STADT-REGION + WOHN- UND VERSORGUNGS-STADT-REGION</p>	<p style="text-align: center;">ARBEITS-STADT-REGION + STADT-LANDSCHAFT</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung weicher Standortfaktoren in der Region (z. B. Wohnumfeld) • Attraktive Wohn- und Versorgungssituation • Einbezug Arbeitgeber in soziale Infrastruktur und Bildungseinrichtungen • Kindergärten am Arbeitsplatz/ Schule im Stadtteil • Wohnungsvermittlung an neue Arbeitskräfte / double career service 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplätze im primären Sektor (Anbau von Energiepflanzen und nachwachsenden Rohstoffen) → Potenziale und Gefahren • Tourismus im Harz
<p style="text-align: center;">ARBEITS-STADT-REGION + MOBILITÄTS-STADT-REGION</p>	<p style="text-align: center;">ARBEITS-STADT-REGION + KOOPERATIVE STADT-REGION</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung regionaler Wirtschaftskreisläufe • Konzentration des Zuwachses im tertiären Sektor in den Zentren sowie Förderung und teilweise Verlagerung von Wirtschaftsverkehr durch nachhaltige Mobilitätsentwicklung • Anbau von Energiepflanzen und nachwachsenden Rohstoffen (z. B. Sun Fuel) • Berücksichtigung regionaler Aspekte bei der Arbeitsplatzentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> • Demographischer Wandel als Chance für (neue) Arbeitsplätze • Regionale Unternehmensnetze (Qualifizierung, Innovationen) • Regionalisierung/Regional Governance/ Netzwerke • Ressource Erfahrungswissen

<p style="text-align: center;">WOHN- UND VERSORGUNGS-STADT-REGION + STADT-LANDSCHAFT</p>	<p style="text-align: center;">WOHN- UND VERSORGUNGS-STADT-REGION + MOBILITÄTS-STADT-REGION</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Starke Städte in starker Landschaft • Gestaltung der "Regionalen Gartenstadt" • Allseits vernetztes Wohnen: Beziehung der Siedlung zur Landschaft • Differenzierte Freiraumgestaltung • Nutzungsoffene und anpassungsfähige Siedlungsstrukturen • Konzentration der Siedlungsentwicklung auf gut versorgte und gut erschlossene Standorte • Nutzungsmischung 	<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Wohn- und Lebensqualität, v. a. in der Stadt (z. B. durch bessere Vernetzung und mobile Dienste) • Tragfähige Wohn- und Versorgungsstrukturen (Dezentrale Konzentration von Siedlung und Versorgungseinrichtungen) unter Berücksichtigung des punkt-axialen ÖV-Systems • Sozial- und umweltverträgliche Erreichbarkeit (Gewährleistung einer fußläufigen Erreichbarkeit als generelles Ziel sowie Sicherstellung der ÖPNV-Erreichbarkeit), v. a. der Versorgungsstandorte • Schaffung und Erhalt engmaschig vernetzter Nutzungsgemischter Strukturen
<p style="text-align: center;">WOHN- UND VERSORGUNGS-STADT-REGION + KOOPERATIVE STADT-REGION</p>	<p style="text-align: center;">STADT-LANDSCHAFT + MOBILITÄTS-STADT-REGION</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Konzepte und Strategien zum Erhalt von Versorgungseinrichtungen bis zur Umsetzung von Wohnkonzepten • Abgestimmte Bereitstellung von öffentlichen Angeboten und Einzelhandelsansiedlungen • Soziale Netze/Nachbarschaftshilfe (z. B. bürgerschaftliches Engagement und Mehrgenerationenwohnen) • Schule im Stadtteil als Vernetzungsknoten und Bezugspunkt für lebenslanges Lernen in Quartieren • Wohnumfeldgestaltung im Hinblick auf Sozialkompetenz, Verantwortung und Identifikation 	<ul style="list-style-type: none"> • Anbau von Energiepflanzen und nachwachsenden Rohstoffen (z. B. Sun Fuel) • Integration von Verkehrssystemen in die Landschaft durch die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität • Dezentrale Konzentration von Siedlung und Versorgungseinrichtungen unter Berücksichtigung des punkt-axialen ÖV-Systems • Realisierung aller Ausbaustufen der RegioStadt-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung
<p style="text-align: center;">STADT-LANDSCHAFT + KOOPERATIVE STADT-REGION</p>	<p style="text-align: center;">MOBILITÄTS-STADT-REGION + KOOPERATIVE STADT-REGION</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Zusammenarbeit bei der Stärkung des regionalen Gefüges zur Verbesserung der Lebensqualität, v. a. in den Bereichen Landwirtschaft, Tourismus, Naherholung und Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> • Abgestimmte Bereitstellung von öffentlichen Angeboten und Ausweitung alternativer flexibler ÖPNV-Angebote (z. B. bürgerorientierte Mobilitätsangebote) • Förderung des Radverkehrs, z. B. durch die Erstellung eines regionalen Radverkehrsplans in einem kooperativen Verfahren

Expertenworkshops

Zwischen Juni 2002 und April 2003 fanden vier Expertenworkshops statt (vgl. KORIS/2002a und 2003b), in denen der Forschungsverbund die erarbeiteten Ergebnisse mit regionalen und nationalen Experten aus Forschung und Praxis diskutierte. Im ers-

ten Expertenworkshop widmete sich der Forschungsverbund dem Thema Zukunftsentwicklung und Szenarien. In den folgenden Expertenworkshops standen die Themen Lebensqualität, Siedlungsentwicklung und Mobilität sowie Kooperation und Zusammenarbeit im Mittelpunkt (s. Abb. 2).

<p>1. Expertenworkshop "Der demographische Wandel in der Region Braunschweig"</p> <p>Ruth Naumann, Bürgermeisterin der Samtgemeinde Schöppenstedt, als Vertreterin einer ländlich-peripheren, schrumpfenden Gemeinde Dirk Thürnau, Erster Stadtrat Stadt Goslar, als Vertreter einer mittelgroßen, schrumpfenden Stadt Hans Werner Schlichting, Gemeindedirektor der Samtgemeinde Velpke, als Vertreter einer wachsenden Umlandgemeinde Prof. Dr. Ruth Rohr-Zänker, Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung (IES), Hannover Prof. Dr. Bernhard Müller, Direktor des Instituts für ökologische Raumentwicklung (IÖR), Dresden</p>
<p>2. Expertenworkshop "Der demographische Wandel und seine Folgen auf Wohnen, Versorgung, Stadt und Landschaft"</p> <p>Prof. Dr. Gerhard Naegele, Institut für Gerontologie, Universität Dortmund Prof. Thomas Sieverts, Bonn Prof. Dr. Peter Hansen, Fakultät Raumplanung, Universität Dortmund</p>
<p>3. Expertenworkshop "Der demographische Wandel und seine Folgen für Siedlungsentwicklung und Mobilität"</p> <p>Prof. Dr.-Ing. Eckhard Kutter, Arbeitsbereich Verkehrssysteme und Logistik, TU Hamburg-Harburg</p>
<p>4. Expertenworkshop "Der demographische Wandel und seine Folgen für Kooperation"</p> <p>Prof. Dr. Dietrich Fürst, Institut für Landesplanung und Raumforschung, Universität Hannover</p>

Abb. 2: Expertenworkshops im Projekt STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig

2.4 Evaluation des kooperativen Leitbildprozesses STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig

Die drei Dialogstränge des kooperativen Leitbildprozesses wurden in Bezug auf die kooperative Verfahrensweise ausgewertet, um daraus Empfehlungen für das Management stadt-regionaler Entwicklungsprozesse ableiten zu können. Darüber hinaus dienen die Ergebnisse der Evaluation als eine Grundlage für die Leitbildaussagen im Bereich "Kooperative Stadt-Region" (vgl. BIEKER et al. 2003). Die Auswertung bezieht sich vor allem auf die Kriterien Repräsentativität, Gleichberechtigung, Innovation und Effizienz. Die Ergebnisse werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Die Evaluation des Bürgerdialogs zeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger durchaus Interesse an regionalen Fragestellungen haben und dass das Bürgergutachten ein geeignetes Instrument ist, um Bürgerinnen und Bürger aktiv in öffentliche Entschei-

dungsprozesse auf regionaler Ebene einzubeziehen. Dies belegen die hohe Zufriedenheit aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Bürgergutachtens und die hohe Bereitschaft, sich weiter im Projekt STADT+UM+LAND 2030 engagieren zu wollen. Besonders positiv wurden von den Bürgergutachterinnen und -gutachtern die Zusammenarbeit und die Diskussion in Kleingruppen, die klare Struktur des Ablaufs und die Moderation bewertet. Die Einbeziehung der Forschungspartnerinnen und Forschungspartner gewährleistete die Integration fachlicher Impulse. Die ausgesprochen heterogene Zusammensetzung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sicherte die Pluralität bei der Entscheidungsfindung. Das Bürgergutachten stellte weitestgehend einen offenen Prozess dar, der Raum für innovative Ergebnisse bot. Die Schwierigkeit bei Bürgergutachten auf regionaler Ebene besteht allerdings zunächst darin, die Bürgerinnen und Bürger für die Bearbeitung eines regionalen Themas zu motivieren. Die Identifikation mit ihrer Kommune und ihrem unmittelbaren Wohnumfeld ist größer als die mit der Region.

Der stadt-regionale Dialog konnte einen Beitrag zur Zusammenführung wichtiger Akteure der Region leisten. Er berücksichtigte das Expertenwissen der stadt-regionalen Akteure und bündelte die unterschiedlichen Interessen in gemeinsame Zielvorstellungen. Dies belegt die Zufriedenheit mit den Ergebnissen bei der Mehrheit der stadt-regionalen Akteure und die Bereitschaft, sich weiter im Projekt STADT+UM+LAND 2030 zu engagieren. Im Verlauf des stadt-regionalen Dialogs ist es weitgehend gelungen, nachvollziehbare Leitbildaussagen zu gewinnen. Die Ausführungen und Konkretisierungen der einzelnen Leitbildaussagen bauten stets auf den Ergebnissen der vorangegangenen Sitzungen auf. Der ziel- und ergebnisgerichtete Aufbau und Ablauf des stadt-regionalen Dialogs sowie die Offenheit des Prozesses ließen ebenso Raum für innovative Ergebnisse. Dazu trug auch die von den stadt-regionalen Akteuren überwiegend positiv bewertete Atmosphäre bei. Innovationsfördernde Impulse wurden durch die Beteiligung der Forschungspartnerinnen und -partner sowie durch Austausch- und Diskussionsmöglichkeiten in Kleingruppen und im Plenum gegeben. Jedoch wurden die Impulse nicht immer konsequent genutzt. Als eher innovationshemmend muss in diesem Zusammenhang die Dominanz institutionalisierter Interessen eingeschätzt werden. Darüber hinaus wurden bei allen Veranstaltungen – Zukunftskonferenz, Arbeitskreisen und Bilanzworkshop – die fehlenden Diskussionsräume, die aufgrund des Abstimmungs- und Zusammenführungsbedarfs umfangreicher hätten sein können, in den Arbeitsgruppen kritisiert, was den Innovationsprozess insgesamt erschwerte. Die Schwierigkeiten beim stadt-regionalen Dialog bestanden – ähnlich wie beim Bürgergutachten – zunächst darin, die stadt-regionalen Akteure für die regionalen Themen und Fragestellungen zu motivieren. So erklärt sich auch die räumlich als auch fachlich "begrenzte" Anzahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die an dem stadt-regionalen Dialog teilnahmen. Dies gilt insbesondere für die teilweise unzureichende Einbindung von Wirtschaftsakteuren sowie von kommunalen Entscheidungsträgern und die damit verbundene begrenzte Verankerung des Leitbildprozesses STADT+UM+LAND 2030 in politischen Gremien.

Über den Expertendialog ist es gelungen, "Experten-Know-how" für die Leitbildentwicklung zu nutzen. Dies gilt in erster Linie für die Entwicklung innovativer Leitbildaussagen

des Forschungsverbunds STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig und den Transfer dieser Leitbildaussagen in den Bürgerdialog und den stadt-regionalen Dialog. Innerhalb des Expertendialogs selbst wurde die Integration von zusätzlichem externen Wissen über Expertenworkshops angestrebt: Dies gelang jedoch trotz innovationsfördernder Faktoren, wie die überwiegend als angenehm empfundene Atmosphäre und die offenen Diskussionsmöglichkeiten im Plenum, nur bedingt.

3 Stadt-Regionen und Bevölkerungsrückgang – Stand der wissenschaftlichen Diskussion

3.1 Forschungsfeld Arbeits-Stadt-Region 2030

Auch wenn seit geraumer Zeit ein beschleunigter Strukturwandel der Arbeitswelt zu beobachten ist, so kann man nicht von einer revolutionären Umwälzung der Arbeitswelt, sondern eher von einer evolutionären Entwicklung sprechen, deren Veränderungsprozesse in erster Linie auf den vorhandenen Strukturen beruhen und in einem sukzessiven Diffusionsprozess immer stärker an Bedeutung gewinnen (KLEINHENZ 1998). Wie sich diese Prozesse zukünftig auf die konkrete Ausgestaltung von Arbeitsinhalten, Arbeitsformen, Arbeitszeiten, Arbeitsbedingungen und Beschäftigungspotenzialen auswirken werden, ist aufgrund der Komplexität und der vielschichtigen Unübersichtlichkeiten derzeit nur bedingt prognostizierbar. Langfristig kann mit folgenden Trends zu rechnen sein (BAETHGE 1999; BONß 1999; DGB 2000; DÖHL et al. 2000; KLEINHENZ 1998; WILLKE 1999):

- Der *Trend zur Dienstleistungsgesellschaft* (Tertiärisierung) setzt sich weiter fort. In diesem Verlauf werden sich die Arbeitsinhalte weiter von der Materialorientierung zur Informatisierung wandeln. Die Dienstleistungsorientierung wird als Folge dieser Entwicklung zum entscheidenden Organisationsprinzip der gesamten Wirtschafts- und Arbeitswelt. Sie prägt zunehmend auch die Arbeitsformen und Beschäftigungsverhältnisse in der Industrie. Dabei wird die Komplementarität und nicht die Substitutionalität das künftige Verhältnis von Industrie und Dienstleistungen prägen.
- Die *Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Arbeitsinhalte* wird weiter zunehmen. Dadurch kommt es zu einer weiteren Differenzierung der Formen von Erwerbsarbeit und zu Tendenzen stärkerer Diskontinuität der Erwerbsbiografien, die im Verlauf dieses Prozesses stärker individualisiert werden (Modifizierung des Normalarbeitsverhältnisses). An die Stelle klarer, relativ dauerhafter und hierarchischer Betriebs- und Arbeitsstrukturen werden flexiblere Formen von Berufstätigkeit (Neujustierung des "Berufs") und temporäre, labile Organisationsformen der Unternehmen treten.
- Die *Anforderungen an Beschäftigte* auf der einen *und Unternehmen* auf der anderen Seite *wandeln sich in immer kürzeren Abständen*. Die Erwerbstätigen müssen ihr Qualifikations-, Flexibilitäts- und Mobilitätsprofil permanent erweitern bzw. diversifizieren, um es den realen Gegebenheiten anzupassen. Ein kontinuierlicher Qualifizierungs- und Weiterbildungsprozess wird für die Erwerbstätigen zukünftig zu einer immer entscheidenderen Erfolgsbedingung. Unternehmen müssen ihre Produktsegmente, Produktionsprozesse, Organisationsbedingungen usw. ständig überprüfen und an immer schneller wechselnden Marktbedingungen ausrichten. "Die zukünftige Gesellschaft wird eine "lernende Gesellschaft" sein, in der Beschäftigte, Unternehmen und Regionen ihre Arbeitsweise, ihre Ressourcen und ihre Kooperationsformen ständig überprüfen und verändern müssen" (DGB 2000, 6).

Es ist von zentraler Bedeutung, dass die Arbeitswelt, deren Verhaltenserwartungen zur Zeit offensichtlich immer stärker auf jüngere Jahrgänge zugeschnitten sind (Relevanz des neuen Wissens, Flexibilität, Mobilität etc.), zukünftig auf einen Arbeitsmarkt trifft, der sich wegen der zu erwartenden demographischen Entwicklungen langfristig in seiner mengenmäßigen und altersstrukturellen Gestaltung signifikant verändern wird.

Die prognostizierten demographischen Schrumpfungs- und Alterungsprozesse ziehen zwei grundsätzliche Auswirkungen für die Arbeitswelt nach sich:

- Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter und daraus resultierend auch das Erwerbspersonenpotenzial wird aufgrund der demographischen Entwicklungen – je nach Variante der künftigen Zuwanderung und der realisierten Erwerbsbeteiligung – mehr oder weniger stark sinken.
- Die erwerbsfähige Bevölkerung und das Erwerbspersonenpotenzial wird sich in der Altersstruktur bedeutsam verändern. Im Zentrum steht dabei der nachhaltig steigende Anteil der älteren gegenüber den jüngeren Generationen.

Die Anforderungen der Arbeitswelt von Morgen müssen von insgesamt weniger und in ihrer altersstrukturellen Zusammensetzung tendenziell älteren Erwerbspersonen bewältigt werden (NAEGELE 2001). In erster Linie stellt sich die Frage, ob die differenzierten Anforderungen der Arbeitswelt der Zukunft mit ihren permanent steigenden Flexibilitäts-, Innovations-, Qualifikations- und Mobilitätsansprüchen von einer schrumpfenden und alternden Erwerbsbevölkerung adäquat bewältigt werden können.

Folgende Problemkonstellationen und Herausforderungen lassen sich in diesem Kontext diagnostizieren:

1. Wenn der Zufluss neuen Wissens, den die Betriebe kostenlos aus dem staatlich finanzierten Bildungssystem akquirieren können, in großer Zahl wegbricht, so fehlt den Betrieben vermehrt das nötige Innovationspotenzial in den künftigen Belegschaften, da die 20- bis 35-Jährigen primär als wichtigste Träger des "neuen Wissens" angesehen werden. Mehr noch als die Frage der rein zahlenmäßigen Abnahme von Jüngeren steht somit die Abnahme des jungen Potenzials an Fachkräften mit mittleren und insbesondere höheren Qualifikationsprofilen im Vordergrund, da gerade die daraus resultierenden Lücken in den Belegschaften problemverschärfend wirken (KISTLER/HILPERT 2001; PACK et al. 2000; RÜRUP 2000).
2. Gleichzeitig wird die Tatsache des stetig steigenden Anteils älterer Arbeitnehmer an der Erwerbsbevölkerung als bedrohlich betrachtet. Der übermäßig steigende Anteil der über 50-Jährigen, denen nach einem weit verbreiteten Vorurteil ("Defizit-Modell" des Alters) eine geminderte Leistungsfähigkeit attestiert wird, ruft demnach sowohl negative Auswirkungen auf die Innovationskraft der Belegschaften als auch auf die Innovationskraft der Betriebe hervor und gefährdet die Humankapitalbasis im globalen Standortwettbewerb (NAEGELE 2001).

3. Die demographischen Entwicklungen können somit in ihrer Konsequenz auf der Makroebene zu Beeinträchtigungen der volkswirtschaftlichen Produktivität und damit des gesamtwirtschaftlichen Wachstums führen (DEUTSCHE BANK RESEARCH 2002; LEIPERT 2001). Wenn das Wissen als relevanter Produktionsfaktor zukünftig einen immer maßgeblicheren Parameter für das Wachstumspotenzial einer Volkswirtschaft darstellt, so besteht eine gewisse Beziehung zwischen der zukünftig vorhandenen absoluten Größe der wichtigsten Träger dieses Wissens und der Dimension des Wirtschaftswachstums (RÜRUP 2000, 98).
4. Auch wenn in den Unternehmen die Rationalisierungspotenziale noch lange nicht ausgeschöpft sein mögen, so muss bei einer unterstellt nur moderat sinkenden Arbeitskräftenachfrage ab 2015 – wenn nicht mit einem absoluten Mangel an Arbeitskräften – mit verstärkten Mismatches (d. h. einem Auseinanderfallen von spezifischem Angebot und Nachfrage) auf Teilarbeitsmärkten und vor allem auch in bestimmten Regionen gerechnet werden. Speziell im Bereich der qualitativ hochwertigen Fachqualifikationen sind – aufgrund der zu erwartenden Nachfragesteigerung – kumulierende Friktionen zu erwarten (HILPERT 2003, 12).
5. Die zu erwartenden Engpässe bei der Akquisition frisch ausgebildeter, junger Arbeitskräfte werden sowohl die Unternehmen als auch gewisse (Teil-)Regionen voraussichtlich sehr unterschiedlich treffen und somit bestehende Ungleichheiten verstärken oder neue Ungleichheiten induzieren. In diesem Kontext muss mit verstärkten Konkurrenzsituationen bei der Rekrutierung des qualifizierten Nachwuchses und der Akquisition neuen Wissens zwischen Unternehmen, Branchen und Teilräumen gerechnet werden, die zu sozioökonomischen Friktionen führen können (WEIMER/MENDIUS/KISTLER 2001).
6. Im Zuge des demographischen Wandels werden (fast) alle Unternehmen verstärkt darauf angewiesen sein, das Produktionspotenzial und die Humanressourcen älterer Erwerbspersonen intensiver und zeitlich länger zu nutzen. Um in diesem Sinne agieren zu können, bedarf es einer nachhaltigen Änderung der gegenwärtig von der überwiegenden Anzahl der Unternehmen praktizierten jugendzentrierten Personalpolitik. Damit verbunden ist die Notwendigkeit, dass in alternden Belegschaften auch ältere Arbeitnehmer ständig auf dem aktuellen Wissensstand gehalten werden müssen, um dem derzeit weit verbreiteten Dequalifizierungsrisiko zu entgehen und eine entsprechende Anpassung der Arbeitsbedingungen an die spezifischen Bedürfnisse und Eigenschaften dieser Personengruppe durchzuführen (DAHLMANN 2000; MOHR 2002; SCHMID et al. 2000).
7. Die Unternehmen sind offensichtlich auf den altersstrukturellen Wandel der Erwerbsbevölkerung nicht entsprechend vorbereitet und unterschätzen die Dimension der langfristigen potenziellen Problemkonstellationen.

Es wird deutlich, dass mittel- bis langfristig ein enormer Gestaltungsbedarf entsteht. In erster Linie ist es die betriebliche Ebene, die entsprechende strategische Konzepte entwickeln muss (NAEGELE 2001). Hinsichtlich innovativer überbetrieblicher Maßnahmen sowie in der Qualifizierungs- und Arbeitsmarktpolitik sind aber auch die verschiedenen Ebenen des Staates und andere intermediäre Akteure gefordert (PACK et al.

2000). Dabei müssen die Regionen eine wichtige Rolle spielen, da sie je nach Ausgangsbedingungen unterschiedlich von den aufgezeigten Trends getroffen werden.

3.2 Forschungsfeld Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030

Die Folgen der demographischen Entwicklung in Deutschland, d.h. die Abnahme und Alterung der Bevölkerung, werden in der Stadt- und Raumentwicklung in circa zehn bis fünfzehn Jahren nachhaltig spürbar werden. Einige Autoren weisen dabei darauf hin, dass die "dramatischen Veränderungen in der Altersstruktur" möglicherweise von größerer Bedeutung sein werden als die rückläufige Gesamtentwicklung (BEYER/ZUPP 2002, 95).

Neben diesen demographischen Trends gibt es andere wesentliche Trends im Bevölkerungsverhalten, die – zumindest vorläufig – weiter bestehen werden:

- die (noch) steigenden Haushaltszahlen, aufgrund der immer früheren Gründung eigenständiger Singlehaushalte junger Menschen, der Neugründung junger Familien und der häufigeren Trennung von Partnerschaften und Familien;
- die weiter zunehmende Motorisierung und damit einhergehende verstärkte Mobilität;
- die weiter bestehende Tendenz zu mehr Wohnfläche je Einwohnerin bzw. Einwohner, u. a. aufgrund der zunehmenden Anzahl von Singlehaushalten älterer, noch selbstständiger Menschen (Witwen bzw. Witwer) in ihren alten großen Wohnungen;
- der ungebrochene Wunsch großer Teile der Bevölkerung nach dem Einfamilienhaus im Grünen, im Regelfall in kleineren Umlandgemeinden. Dahinter steht u. a. die Suche nach intakten, gesunden, überschaubaren, familien- und kinderfreundlichen, grünen Strukturen, die durch staatliche Subventionierung von Eigenheimbau und Pendelkosten zum Arbeitsplatz (Entfernungspauschale) unterstützt wird.

Räumliche und raumstrukturelle Folgen des demographischen Wandels

Diese Entwicklungstrends ziehen Konsequenzen nach sich, die zum weiteren Flächenverbrauch und zur Zersiedlung der Landschaft beitragen; hierzu gehören:

- die tendenziell steigende Nachfrage in bestimmten Wohnungsmarktteilenbereichen;
- die räumlich dezentrierte, städtebaulich nicht integrierte Ansiedlung von Wohn-, Arbeits-, Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitstätten;
- die Tatsache, dass – aufgrund der sinkenden durchschnittlichen Haushaltsgröße – auf zunehmender Fläche immer weniger Menschen wohnen werden;
- die tendenzielle Abwanderung der Wohnbevölkerung aus den Kernstädten mit dem Ergebnis einer schrumpfenden Stadtbevölkerung, der Freisetzung von Wohnungen (Leerstände), dem Anstieg der Verkehrsmengen sowie unausgelasteten Infrastrukturkapazitäten in den Städten bzw. fehlenden Infrastrukturen im Umland (BULLINGER 2002, 265f; vgl. auch: JURCZEK 2002).

Diese Entwicklungen laufen den aktuellen planerischen und gesellschaftlichen Leitbildern der nachhaltigen Entwicklung bzw. einer Stadt der kurzen Wege sowie der dezentralen Konzentration auf tragfähige Siedlungsschwerpunkte zuwider.

Die Überlagerung mit der demographischen Entwicklung ergibt – bei ungebrochener Fortsetzung der Verhaltenstrends – für die Zukunft dramatische Folgen, die – ausgehend von der noch prekäreren Lage in den neuen Bundesländern – unter dem Stichwort der perforierten Stadt diskutiert werden (vgl. LÜTKE-DALDRUP 2001, 2002, 2003). Die Perforation in innerstädtischen Lagen und in den Großsiedlungen dürfte sich in Zukunft zu einer baulichen Perforation und Bevölkerungsausdünnung weiterer Siedlungsbestandteile ausweiten. Hiervon werden z. B. die suburbanen Einfamilienhausgebiete oder die Siedlungen der 1950er und 1960er Jahre, deren Wohnungsbestände den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen, besonders betroffen sein (vgl. WALTHER 1998). Die Diskussion einer neuen Raumkategorie, des "ländlichsten Raumes" (WEISS 2002), zeigt die raumordnerischen Konsequenzen dieses neuen "Filtering-Prozesses".

Planerische Konzepte zum Umgang mit dem demographischen Wandel

Auf sich abzeichnende Trends und Entwicklungen muss räumliche Planung meist bereits reagieren, bevor die wissenschaftliche Durchdringung der Thematik zu beleg- und begründbaren Erkenntnissen führt. Dieser Umstand begründet gleichzeitig auch die Zunahme anwendungsorientierter Forschung.

Im Zusammenhang mit der perforierten Stadt wurden – hier insbesondere für Leipzig – bereits frühzeitig neue planerische Konzepte formuliert (LÜTKE-DALDRUP 2000; WÖLPERT 2001), die zum Teil bis zu neuen planungstheoretischen Überlegungen reichen (vgl. GISEKE/LÜTKE-DALDRUP 2002; DOEHLER 2003; s. auch: ZIBELL 2002). Zu den planerischen Konzepten gehören Visionen für die Entwicklung neuer Qualitäten weniger verdichteten innerstädtischen Wohnens (LÜTKE-DALDRUP 2002) oder ein "Rückbauplan", der den Rückbau bei jeder Planung mitdenkt (GANSER 2001). Solche Überlegungen wurden im Vorfeld der EXPO 2000 in Hannover bereits im Zusammenhang mit den Planungen zur Nachnutzung des Ausstellungsgeländes angestellt, die in Phasenkonzepte einer langfristigen und nachhaltigen Vor- und Weiternutzung einzubeziehen wären (SPEER 2000). Im Kontext der planerischen Reaktionen auf den Leerstand wird aus soziologischer Sicht auf die Bedeutung symbolischer Ortsbindungen und auf die Berücksichtigung von Gedächtnis und Alltag der Bewohnerinnen und Bewohner hingewiesen (GÖSCHEL 2003).

Aus wohnungswirtschaftlicher Sicht werden Programme zur nachhaltigen Stadtentwicklung gefordert (GDW 1999), integrierte Stadtumbaukonzepte, die Kombination von Abriss und Umbau zur Qualifizierung der Wohnungsbestände und -standorte sowie die klare Priorität auf der Stärkung der Stadt (FREITAG 2001). Auf einzelne Strategien – wie verstärkte Eigentumsbildung – wird hingewiesen (PFEIFFER 2001).

Stadt-regionale planerische Konzepte beziehen sich vor allem auf eine interkommunale Abstimmung der Standortplanung für großflächigen Einzelhandel (vgl. u. a. GWH 1999,

KGH 2000), dessen Sortimentsbeschränkung (HEINRITZ et al. 1999) und die Verbesserung der wohnortnahen Versorgung durch Stadtteilzentren (vgl. u. a. ACOCELLA 1999 und BAUER 1999).

Wohnungs- und Versorgungswirtschaft

Die wissenschaftliche Diskussion um die Zukunft von Wohnen und Versorgung hat unterschiedliche Qualitäten und bezieht – insbesondere im Bereich der Versorgung – in nur geringem Maße die siedlungs- und raumstrukturellen Wirkungen ein. Beim Wohnen stehen stagnierende Wohnungsmärkte bzw. eine rechtzeitige Vorbereitung auf absehbare Schrumpfungsfolgen (VESER 2002) sowie zukünftige Nachfrage und Neubaubedarf in Ost- und Westdeutschland im Vordergrund. Der Wohnungsüberschuss als bestehendes gesamtdeutsches Problem (EICHSTÄDT-BOHLIG 2001) steht dabei im Widerspruch zu einem steigenden Wohnungsbedarf bis 2015, der erst danach stagnieren bzw. absinken wird (IWANOW/METZMACHER et al. 2001; TOVOTE/ROHR-ZÄNKER 2002). Abbruch und Neu- bzw. Umbau werden aufgrund mangelnder Absatzfähigkeit in bestimmten Teilmärkten und gleichzeitigem Bedarf an kleineren Wohnungen und Eigenheimen parallel anzuwenden sein (WINKEL 2002a). Ein besonderes Thema stellen die Seniorinnen und Senioren dar, deren Anforderungen an Wohnungs- und Siedlungstypologie im Umland nicht befriedigt werden (WINKEL 2002b); flankierend wäre die Freiraumgestaltung auf ihre Bedürfnisse auszurichten (SCHMIDT 2002).

Im Bereich der Versorgung (Einzelhandel) werden aufgrund der demographischen Entwicklungen neben Kaufkrafteinbußen vor allem für innerstädtische Zentren auch dauerhafte Leerstände erwartet. Als Folge der zunehmenden Einzelhandelskonzentration werden Versorgungsprobleme für Seniorinnen und Senioren für das Umland vorausgesagt (WINKEL 2002b). Im ländlichen Raum werden sich die Versorgungsbedingungen für alte Menschen zum Teil dramatisch verschlechtern (WALTER 2000).

Die Fachliteratur zur Entwicklung im Bereich des Einzelhandels bezieht sich schwerpunktmäßig auf betriebswirtschaftliche und kaufkraftbezogene Aussagen bzw. die Nachfrageentwicklung (HOFFMANN 2003); raum- und siedlungsstrukturelle Konsequenzen werden vernachlässigt. Schon heute existieren – vor allem kommunale und nachbarschaftlich-genossenschaftliche – Initiativen zur Unterstützung oder zum Aufbau von Dorf- und Nachbarschaftsläden, die u. a. auch auf die Möglichkeiten des Online-Shoppings zurückgreifen und wesentlich zur Versorgungssicherheit von Seniorinnen und Senioren beitragen können (vgl. u. a. KGH 1999, STIENS/PICK 2001).

Im Bereich der Infrastruktur wird erwartet, dass der quantitative Bedarf an traditionellen Versorgungseinrichtungen sinken wird. Vorhandene Infrastruktureinrichtungen werden mehrfach zu nutzen und für neue Anforderungen umzubauen sein. Weiter werden mobile Dienste, insbesondere für alte Menschen, auszubauen sein (WINKEL 2002a).

Insgesamt fehlt es bisher an wissenschaftlichen Studien, die die demographischen Entwicklungen mit den raum- und siedlungsstrukturellen Konsequenzen verknüpfen und kombinierte Aussagen für die Zukunft von Wohnen und Versorgung treffen.

3.3 Forschungsfeld Stadt-Landschaft 2030

Die Analyse des demographischen Wandels in der Region Braunschweig führt in Bezug auf die Siedlungsflächenanalyse zu folgenden Einschätzungen:

In der Region Braunschweig leben heute 1.167.000 Einwohner. Die Bevölkerungszahl hat in den letzten 30 Jahren um knapp drei Prozent zugenommen; in den folgenden 30 Jahren soll sie laut IES-Bevölkerungsprognose (2002) um knapp drei Prozent oder 33.000 Bewohner abnehmen. Gleichzeitig verschieben Wanderungsbewegungen die kommunalen Gewichte kontinuierlich. Insgesamt bewirken regionsinterne Umverteilungsvorgänge eine ineffiziente, flächenhafte Ausweitung der technischen und sozialen Infrastruktureinrichtungen in der gesamten Region, bei gleichzeitig steigenden Aufwendungen in den Wachstumsgebieten und Rückgang der Auslastung in den Schrumpfungsgebieten.

Im Vergleich zu vielen anderen Regionen zeigt in der Region Braunschweig der demographische Wandel eine eher geringe Dynamik. In Wirklichkeit stellt er eine Verschärfung der sich seit mehreren Jahrzehnten abzeichnenden Strukturkrise dar, indiziert durch steigende beziehungsweise stagnierende Arbeitslosigkeit auf hohem Niveau. Langfristig wirksame Strukturverbesserungen in Richtung nachhaltiger Lebens- und Wirtschaftsbedingungen kennzeichnen deshalb die entscheidenden Herausforderungen in der Region Braunschweig: notwendige Strukturverbesserungen, die aufgrund rückläufiger öffentlicher Daseinsvorsorge neue Denkweisen und Wege erfordern (vgl. BURCKHARDT 1995).

Eines der Hauptprobleme in der Region Braunschweig stellt die Zersiedlungsproblematik dar. Kann unter dem Blickwinkel des enormen Siedlungsflächenverbrauchs ein geringfügiger regionaler Bevölkerungsrückgang um prognostizierte 33.000 Einwohner die Neubaufächenausweisung zum Stoppen bringen? In der Nachkriegsgeschichte gab es Bevölkerungsrückgänge in ähnlicher Größenordnung, trotzdem hat man ständig neues Bauland erschlossen. Selbst unter dem Aspekt der künftigen "Durchalterung" unserer Gesellschaft wird vermutlich kontinuierlich neues Bauland für Wohnungen, Gewerbe, Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsflächen in Anspruch genommen – und in der Folge unterhalten werden müssen. Hierfür sprechen aus dem Blickwinkel gegenwärtiger Entwicklung folgende vier Annahmen:

1. Steigende Raumansprüche: Mit zunehmendem materiellen Wohlstand ist der personenbezogene Raumbedarf für Wohnen, Arbeiten, Verkauf, Freizeit usw. in den letzten Jahrzehnten immer größer geworden. Eine Sättigung beispielsweise des Wohnraumbedarfs scheint nicht erreicht, sogar wenn manche Bevölkerungsteile zukünftig über sinkende Einkommen verfügen sollten. Überschüssige Räume werden selbst bei individuell schrumpfenden Raumbedürfnissen nicht kontinuierlich an den Immobilienmarkt zurückgeführt, sondern erst bei Aufgabe der Nutzung. So kann angenommen werden, dass beispielsweise viele große Wohnungen älterer Menschen erst dem Wohnungsmarkt zur Verfügung stehen werden, wenn sie in ih-

ren Wohnungen nicht mehr leben können. Für die geburtenstarken Jahrgänge der um 1960-1965 Geborenen dürfte dies erst ein Jahrzehnt nach 2030 zutreffen, sofern nicht extreme Entwicklungen zum Zusammenrücken zwingen.

2. Automobile Siedlungsexpansion: Immer mehr Orte unserer Region mit ihren streuenden Zentren und Minizentren sind schwerpunktmäßig auf automobilen Individualverkehr ausgerichtet. Solch permanente Verschiebung der Mobilitätsgewohnheiten "bewirkt" eine schier zwangsläufige Dynamik der Nachfrage nach weiteren Stellplätzen, leistungsfähigeren Fahrbahnen im immer weiträumigeren suburbanisierten Geflecht von Wohngebieten, Gewerbezentren und schrumpfenden Kernstädten. Die Anpassung unserer Lebensgewohnheiten an die automobilen Möglichkeiten ist derzeit Hauptmotiv für die Gestaltung unserer Lebensräume (HASENSTAB 1997).
3. Bestandsgefährdende Destabilisierung: Die regionalen Akteure sind mit ihren Standort- und Wohnentscheidungen heute sehr beweglich. Viele Bewohner, Verwaltungen und Unternehmen rücken nicht in vakante Gebäude bzw. Brachflächen der Kernstädte, wenn die Realisierungsmöglichkeiten und Standortqualitäten negativ bewertet werden, zumal regionsweit eine große Palette preiswerter, neu erschlossener Baugebiete zur Auswahl steht (BODENRICHTWERTE 2000 / ZGB). Auch deshalb vollziehen sich Expansion und Schrumpfung innerhalb der Region teilweise diametral.
4. Interessengeflecht Zersiedlung: Das Interessensystem aus Wohnungswirtschaft, Bauindustrie, Kapitalgebern und Verwaltung plädiert nicht nur in Ost- sondern auch in Westdeutschland zugleich für eine Fortsetzung der Suburbanisierung und für staatlich gestützte Abbruchprogramme. Ziel ist, vorhandene und zu erwartende Wohnungsleerstände abzubauen und schließlich den zu erwartenden Nachfrageeinbruch beim Neubau abzufangen (BRAUNSCHWEIGER ZEITUNG, 22.3.03).

Angemessene Antworten auf die Phänomene der Zersiedlung und ihre virulenten Folgen werden im politisch-planerischen Alltag noch nicht gegeben. Noch immer werden Autobahnen, Schnellstraßen, innerstädtische Durchbrüche geplant und führen zu Verkehrsbelastungen an anderer Stelle. Noch immer werden vernetzende Zusammenhänge von Lebens- und Wirtschaftsweisen missachtet, mit den Folgen fortwährender Umweltverschmutzung, schwindender kultureller Tragfähigkeit und steigender Aufwendungen für öffentliche Daseinsvorsorge. Die theoretische Diskussion im Umgang mit den Planungsproblemen ist hier allerdings schon weiter entwickelt:

Der Mathematiker Horst Rittel (1960-1990) bietet Neuformulierungen der Theorien der Entscheidungsfindung in öffentlicher Materie. Der Nachlassband "Planen, Entwerfen, Design" (1992) enthält – zum effizienteren Umgang mit "böartigen" Planungsproblemen – Antworten zu vernetzten Sachverhalten und methodischen Herangehensweisen. Rittel macht beispielsweise das Lösungsverhalten von Planern, Architekten und Designern zum Gegenstand systemtheoretischer Betrachtungen. Im Aufsatz "Dilemma einer allgemeinen Theorie der Planung", (S.13-35) folgert er, dass in offenen gesellschaftlichen Systemen mit ihrer komplexen Wirkungsweise es immer schwieriger wird, die Planungs-idee zu operationalisieren.

Wegweisend beschrieb der Schweizer Soziologe Lucius Burckhardt (1925-2003) die sozioökonomischen Grundlagen urbaner Systeme und ihrer Wechselwirkungen. Mit Theoremen zum sichtbaren und unsichtbaren Design unserer gestalteten urbanen und ländlichen Landschaften bietet Burckhardt fundierte Denkweisen und Hilfestellungen zum fachlichen Umgang mit Planungsproblemen: Fragestellungen, die nicht allein technisch zu beantworten sind, sondern aufgrund ethischer und sozialer Dimensionen nur sinnvoll mit Bürgern, Planern und Politikern gemeinsam erarbeitet und beschlossen werden können. Sein weiterer herausragender Verdienst ist die Argumentation über Einzeldisziplinen hinweg; er verstand es, Erkenntnisse der Ökonomie oder Soziologie, die überwiegend ortslos oder nur mit geringem Bezug zum öffentlichen Raum formuliert werden, mit den andererseits sehr gestaltbezogenen baulichen Denkschulen zu verbinden.

Christopher Alexander liefert mit "A Pattern Language" (1977) eine Methode zur schrittweise gestalterischen Verbesserung urbaner Landschaften. Als "Eine Muster-Sprache" mittlerweile (1995) ins Deutsche übersetzt, beschreibt das Werk die vernetzende Eigenschaft von Städten, Quartieren, Gebäuden und Konstruktionen. Nicht als streng anzuwendende "Regeln" oder normative Planungsleitbilder, sondern als vor Ort kritisch abzuwägende Strukturen von Argumenten.

Für den Bereich der Zersiedlungsproblematik ist derweil die Publikation "Zwischenstadt" des Stadtplaners Thomas Sieverts (1997) zur Schlüsselpublikation geworden. Auch theoretische Forschungsprojekte, die nicht unmittelbar in räumliche Planung übergegangen sind, versprechen hier Erkenntnisgewinn (EINSELE 1988). Der Entwicklung eines konkreten Raums, des Umfeldes der Stadt Zürich, widmet sich 2001 auch die "Annähernd perfekte Peripherie" von Campi, Bucher und Zardini.

Für die Bewertung und Zukunft der Kulturlandschaft verschafft Hansjörg Küster mit seiner "Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa" (1996) einen ausführlichen Überblick, der bis hin zur aktuellen Problematik eines adäquaten, nicht musealen Naturschutzes reicht. Unmittelbar mit regionalen landschaftlichen Aspekten befassen sich hingegen G. Pannach in seinem "Landschaftsatlas von Südostniedersachsen und des Drömlings" (1995) und Christian Wiegand, der sich in seiner "Spurensuche in Niedersachsen" mit einer Typologie historischer Kulturlandschaftsteile auseinandersetzt (2002).

Die Diskussion um einen adäquaten Umgang mit Kulturlandschaften wird in der Landschaftsarchitektur mittlerweile intensiv und kontrovers, aber noch sehr unsystematisch geführt. Zu verzeichnen sind Tendenzen, traditionellen Landschaftsbildern neue, an aktuellen Nutzungen und Bedürfnissen orientierte und gestalterisch motivierte Leitbilder zukünftiger Kulturlandschaften entgegenzusetzen, die sich mittlerweile in Aufsätzen, Fachgutachten und Entwürfen niederschlagen. Als visionärer und experimenteller Ansatz in dieser Richtung, der weit über die Betrachtung des rein Landschaftlichen hinausgeht, lässt sich die 1999 erschienene Publikation von Helen Mayer Harrison und Newton Harrison über "Grüne Landschaften" anführen.

Hinsichtlich einer kritischen Auseinandersetzung mit Genese und ideologischen Hintergründen der Landschaftsplanung, ist für die Erarbeitung neuer, gestaltorientierter

Herangehensweisen an die Kulturlandschaft nach wie vor "Die Liebe zur Landschaft" von Gert Gröning und Joachim Wolschke-Bulmahn (1986) unerlässlich.

3.4 Forschungsfeld Mobilitäts-Stadt-Region 2030

Die prognostizierten Prozesse des Bevölkerungsrückgangs mit der damit verbundenen Veränderung der Bevölkerungsstruktur stellen Herausforderungen dar, denen bislang in der Verkehrspolitik und -planung ungenügend Beachtung geschenkt wurde.

Gesamtdeutsche Prognosen für den Zeitraum bis 2015 gehen davon aus, dass es trotz des erwarteten Bevölkerungsrückgangs weiterhin zu einer Verkehrszunahme im motorisierten Individualverkehr kommt. Eine vom BMVBW in Auftrag gegebene Studie prognostiziert im Integrationsszenario eine Zunahme der Verkehrsleistung (Personenkilometer) im MIV von mindestens 16 % gegenüber 1997 (PROGNOS 2001, 39). Noch stärker wächst die Verkehrsleistung im Güterverkehr (Tonnenkilometer) mit einer Zunahme von insgesamt 64,1 %, der Straßengüterfernverkehr steigt um 70,8 %.

Nur wenige Untersuchungen zum Thema Verkehr berücksichtigen Problemstellungen des Bevölkerungsrückgangs. Im Kontext des Bundeswettbewerbs Stadtumbau Ost wurden einige – allerdings recht unscharfe – Aussagen zur Entwicklung des Verkehrs getroffen: Bei einem starken Bevölkerungsverlust in den untersuchten Großstädten Chemnitz, Dresden und Leipzig wird die Gesamtverkehrsleistung aller Verkehrsmittel im Ziel- und Quellverkehr bis 2015 um circa zehn Prozent zurückgehen. Der Bevölkerungsrückgang beträgt nahezu ein Viertel von 1989 bis 2015. Es wird jedoch dargelegt, dass dieser Rückgang den ÖPNV und die nicht motorisierten Verkehrsmittel stärker betreffen wird als den MIV (BMVBW 2002, 62f). Ahrens (2002) rechnet in Städten erst bei einer Abnahme der Einwohnerzahl von zehn Prozent oder mehr mit einem Rückgang der Verkehrsleistung im MIV.

Eine Reihe struktureller Veränderungen bewirken auf der anderen Seite eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung im MIV. In der Siedlungsstruktur werden die traditionellen städtischen Funktionen Wohnen, Arbeiten und Versorgen in zunehmendem Maße dezentralisiert. Die Wege, die zur Erreichung der Ziele notwendig sind, werden länger und von daher seltener unmotorisiert zurückgelegt. Zudem werden die Verkehrsströme heterogener und damit weniger bündelbar, was eine Organisation mit dem ÖPNV erschwert.

Besonders der Teufelskreis der Stadt-Umland-Wanderung ist treibende Kraft der Verkehrszunahme (s. Kap. 4.2). Die Wege zu Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit werden noch länger, insbesondere weil i. d. R. bestehende individuelle Verflechtungen zur Kernstadt erhalten bleiben. Im Umland wird meistens kein adäquates ÖPNV-Angebot vorgefunden, so dass ein höherer Anteil aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt wird.

Durch die zunehmende Stadt-Umland-Wanderung kommt dem Zusammenspiel der Städte mit den Umlandgemeinden hinsichtlich der Siedlungsentwicklung und dem dadurch determinierten Verkehrsgeschehen eine immer stärker werdende Bedeutung zu.

Aus der Verteilung der Funktionen im Raum und dem Bedarf seitens der Bevölkerung ergeben sich Verkehrsströme mit unterschiedlicher funktionaler Zusammensetzung. Indikatoren hierfür sind die Anteile der verschiedenen Verkehrszwecke. Im Rahmen der Verkehrsplanung werden Verkehrsströme meist jedoch nur in ihrem Gesamtumfang gesehen. Ebenso werden Standorte von Funktionen in der Verkehrsplanung i. d. R. als gegeben angenommen (z. B. im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung). Die Möglichkeiten, die ein Verkehrsentwicklungsplan zur Optimierung der Standortplanung (z. B. von Wohngebieten) besitzt, werden nicht genutzt.

Beckmann geht dagegen langfristig von einer Lockerung individueller Standortbindungen aus, was jedoch wiederum zu einer Zunahme des MIV führt, da sich Aktionsräume vergrößern (BECKMANN 2003). Entfernungsintensivere autoorientierte Lebensstile und Verhaltensweisen in der Freizeit tragen ebenfalls wesentlich zur Verkehrszunahme bei. Der Freizeitverkehr weist eine besonders hohe Affinität zum Auto auf (HEINZE/KILL 1997) und macht mittlerweile deutlich mehr als die Hälfte der gesamten Pkw-Kilometer aus (AHRENS 2002).

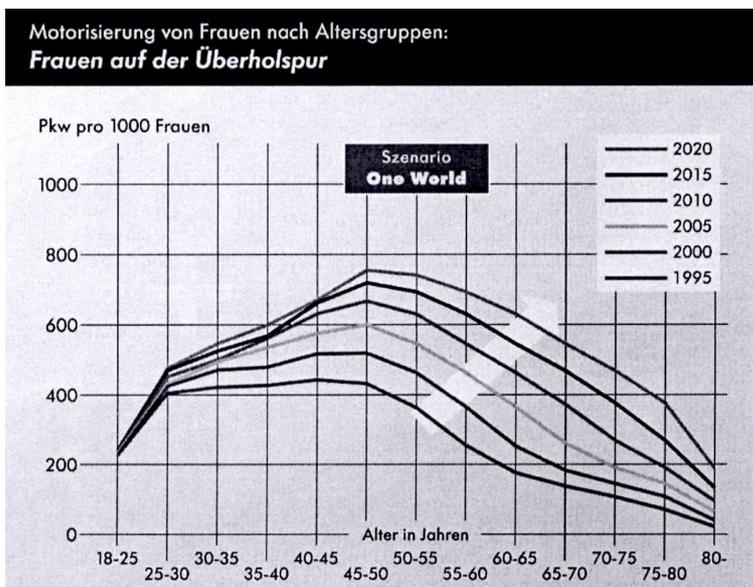


Abb. 3: Entwicklung der Motorisierung von Frauen, Quelle: Shell 2001, Pkw-Szenarien

Eine zentrale Ursache für das Verkehrswachstum ist die steigende Pkw-Verfügbarkeit durch eine Zunahme der individuellen Motorisierung (MIETZSCH 2002). Grundsätzlich nimmt diese durch den allgemein wachsenden Wohlstand zu. Weitere Ursachen sind auch die Folgen der dargestellten Entwicklungen (Stadt-Umland-Wanderung, Änderung von Lebensstilen und Freizeitverhalten). Doch während diese Faktoren

insbesondere für das Weitenwachstum (längere Pkw-Wege) verantwortlich sind, führen vor allem strukturelle Veränderungen der Pkw-Verfügbarkeit nach Geschlecht und Alter zu einer zusätzlichen Verlagerung von ÖPNV- und nicht motorisierten Fahrten auf den Pkw. Die stärkste Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit ist bei Frauen ab 40 Jahren zu erwarten (BECKMANN 2003). Abb. 3 zeigt, wie sich die Motorisierung der Frauen bis 2020 entwickeln wird. (vgl. ausführlicher in Kap. 4.2.4 zur Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit in der Region Braunschweig).

Im ÖPNV gehen die Fahrgastzahlen bei schrumpfender Bevölkerung dagegen zurück (KÖHLER 2003). Mit dem Anstieg der Motorisierung von Frauen und Älteren sowie dem Rückgang der Schülerzahlen verliert der ÖPNV einen Großteil seiner wichtigsten Klienten.

tel. Die Fahrgastrückgänge können in Gebieten mit hohen Bevölkerungseinbußen "dramatische" Ausmaße annehmen (KÖHLER 2003).

Die dargestellten Einflüsse, die zu einer Zunahme des Pkw-Verkehrs führen, sind in Regionen mit mäßigem Bevölkerungsrückgang stärker als die verkehrsmindernden Einflüsse rückläufiger Einwohnerzahlen. Der Bevölkerungsrückgang wird im Verkehrsbereich eher unter dem Gesichtspunkt der Finanzierung des Unterhalts der Verkehrsinfrastruktur gesehen. So steigen die Pro-Kopf-Belastungen zum Erhalt der Infrastruktur deutlich an (BMVBW 2002, 63). Bei steigenden spezifischen Kosten durch eine sinkende Zahl von Nachfragern wird deshalb vom "Kostenremanenzeffekt" gesprochen (BECKMANN 2003). Deshalb führt ein weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei rückläufigen Bevölkerungszahlen zu Finanzierungsproblemen. Im Bundesverkehrswegeplan beispielsweise sind schon heute 62 % der Ausgaben für den Erhalt der bestehenden Infrastruktur eingeplant (HAILER 2003). Daher werden mittel- bis langfristig generelle Straßenbenutzungsgebühren zur Finanzierung der Infrastruktur für wahrscheinlich angesehen (TOPP 2003).

3.5 Forschungsfeld Kooperative Stadt-Region 2030

Die regionale Ebene erfährt gegenwärtig als Handlungsebene einen Bedeutungsgewinn. Zukünftig werden insbesondere Stadt-Regionen vor Herausforderungen gestellt, die aus dem erwarteten demographischen Wandel resultieren.

Zum veränderten Staats- und Steuerungsverständnis und damit zu einem Bedeutungsgewinn der regionalen Ebene führen u. a. die zunehmende Außenabhängigkeit (Globalisierung) und die Forderung nach einer nachhaltigen Entwicklung. Auch das Paradigma der Regionalisierung mit dem Anspruch einer Verknüpfung von Hierarchie und Kooperation führt zu einem erhöhten Koordinationsbedarf. Dabei stoßen gerade in Stadt-Regionen hierarchische Steuerungsstrukturen und traditionelle Planungsinstrumente an ihre Grenzen (BENZ 2001, 5; VOIGT 1995b, 14), so dass der Bedarf für neue Verfahren und Strukturen stadt-regionaler Steuerung steigt (FÜRST 1999, 351ff.).

Darüber hinaus wird der prognostizierte demographische Wandel Auswirkungen auf die Entwicklung von Städten und Regionen sowie die regionale Steuerung haben. Infolge des demographischen Wandels sinken voraussichtlich die finanziellen Handlungsspielräume der Kommunen, so dass zunehmend Probleme bei der Bereitstellung öffentlicher Leistungen entstehen. Daraus ergibt sich ein Bedarf für neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Kommunen sowie zwischen Kommunen, Region, Land und Bund (TEISMANN/KLIJN 2002, 197ff.; BENZ 2001, 5). Herausforderungen wie der demographische Wandel zeigen, dass durch die Zusammenarbeit aller Akteure (Politik, Verwaltung, Vereine, Verbände, Unternehmen, Gewerkschaften etc.) neue Lösungsansätze entstehen können, da alle regionalen Akteure vom demographischen Wandel betroffen sind (PRÖHL/WEGENER 2002, 10). Kooperationen gewinnen in Stadt-Regionen an Bedeutung, um die individuellen Potenziale und Stärken der regionalen Akteure zu gemeinsamen regionalen Handlungsansätzen zu vereinen.

Einen möglichen Ansatz einer verstärkt auf Kooperation ausgerichteten stadt-regionalen Steuerung stellt in der wissenschaftlichen Diskussion das Konzept der "Regional Governance" dar. "Governance" grenzt sich im Englischen von "Government" ab, eine Unterscheidung, die in der deutschen Sprache in dieser Form nicht möglich ist. "Government" beschreibt die staatlichen Institutionen und die formalen Regeln und Verfahren. "Regional Governance" drückt dagegen einen Wandel des Verständnisses von regionaler Steuerung aus. Sie rückt in den Vordergrund, dass wettbewerbsfähige Regionen zukünftig in der Lage sein müssen, regionale Aushandlungsprozesse sowie die dazu gehörigen Institutionen stärker selbst zu organisieren. Bei Regional Governance geht es entsprechend um Steuerung und Koordinierung in der Region, d. h. die Art und Weise, wie stadt-regionale Akteure zusammenwirken (BENZ/FÜRST 2003, 7ff.). Regional Governance steht für eine Steuerungs- und Regelungsstruktur, die staatliche wie gesellschaftliche Akteure zusammenführt, formelle wie informelle Elemente beinhaltet und im Rahmen von institutionellen Strukturen durch pluralistische, netzwerkartige Kooperationsbeziehungen geprägt wird (BENZ 2001, 2).

Regional Governance beschreibt eine geregelte, aber dennoch flexible Form kooperativer Politik (BENZ 2001; FÜRST 2001). Sie umfasst neue Wege, die die Akteure Staat/Kommune, Wirtschaft und Bürgerschaft miteinander verbinden und überschreitet dabei die traditionellen Sektorgrenzen (HEALEY 2002, 13; FÜRST 2001, 374ff.). Wesentliches Element von Regional Governance ist die Kooperation verschiedener Akteure auf der Basis von Netzwerken, die z. B. auch bei der Bewältigung der durch den demographischen Wandel entstehenden Auswirkungen zunehmend größere Bedeutung erlangen. Regional Governance steht für eine Steuerungs- und Regelstruktur, die staatliche wie gesellschaftliche Akteure zusammenführt, formelle wie informelle Elemente beinhaltet und im Rahmen von institutionellen Strukturen durch pluralistische, netzwerkartige Kooperationsbeziehungen geprägt wird (BENZ 2001, 2).

Innerhalb des Konzepts der Regional Governance kommt einer kooperativen Steuerung als Alternative zur Hierarchie eine wichtige Rolle zu. Sie baut im Rahmen eines konsensualen Politikmodus auf den Elementen Verhandlung und Kooperation auf; Staat und Kommunen werden zum "Mitspieler in einem Netz von Handelnden" (RITTER 1990, 83; PRÖHL/SINNING 2002, 18). Verhandlungen entsprechen dieser kooperativen Netzwerkstruktur der Politik (SCHARPF 1992, 13). Steuerung ist dann nicht mehr ein einseitiger Prozess von Staat bzw. Kommunen als Steuerungssubjekt zu den Adressaten als Steuerungsobjekten, sondern Steuerungsimpulse und entsprechende Wirkungen sind in beide Richtungen zu beobachten (VOIGT 1995a, 40).

Das Ziel von Regional Governance liegt in dem wirksamen, transparenten und kooperationsorientierten Zusammenwirken von Staat bzw. Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft zur innovativen Bewältigung gesellschaftlicher Probleme und Herausforderungen, wie z. B. des demographischen Wandels. Damit Belange des Gemeinwohls nicht vernachlässigt werden, könnte staatlichen Einrichtungen dabei eine Sonderstellung zukommen, damit planerische Vorgaben, beispielsweise von Seiten der Landesplanung, auch weiterhin ihren Stellenwert behalten. Das Ergebnis wäre eine regionale "Kooperation im Schatten der Hierarchie" (SCHARPF 1991; KILPER 1999).

4 Situationsanalyse Region Braunschweig

4.1 Demographischer Wandel in der Region Braunschweig

Die heute bereits aus der gegenwärtigen Entwicklung ablesbaren Trends und Veränderungen hinsichtlich Zahl, Struktur und Verteilung der Bevölkerung lassen Rückschlüsse auf den zukünftigen demographischen Wandel in der Region Braunschweig zu. Die Bevölkerungsentwicklung verlief im Großraum Braunschweig in den zurückliegenden 30 Jahren zyklisch. Von einem hohen Niveau Mitte der 1970er Jahre sank die Bevölkerung bis Mitte der 1980er Jahre auf ihren Tiefststand und erfuhr dann aufgrund starker Zuwanderung infolge der Wiedervereinigung Deutschlands und der Öffnung Osteuropas eine besonders positive Dynamik. Im Zeitraum von 1987 bis 1995 wuchs die Bevölkerung um 63.754 Einwohner bzw. 5,8 % auf ihren bisherigen Höchststand von 1.170.442 Einwohnern an. Die jüngste Entwicklung im Großraum Braunschweig ist durch einen leichten Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet. Im Jahr 2002 lebten 1.167.074 Menschen in der Region (s. Tab. 3).

Tab. 3: Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig seit 1975

Jahr ¹⁾	Braunschweig	Salzgitter	Wolfsburg	LK Gifhorn	LK Goslar	LK Helmstedt	LK Peine	LK Wolfenbüttel	Großraum Braunschweig
	ABS.	ABS.	ABS.	ABS.	ABS.	ABS.	ABS.	ABS.	ABS.
1975	268.519	117.341	126.298	118.133	177.513	103.007	120.144	119.426	1.150.381
1980	261.141	113.600	125.935	123.328	171.472	99.188	118.624	116.496	1.129.784
1985	248.001	105.958	121.703	128.402	164.626	96.141	116.513	113.195	1.094.539
1987 ²⁾	252.822	111.108	125.141	130.126	157.407	97.560	117.375	115.149	1.106.688
1990	258.833	114.355	128.510	140.428	162.022	100.184	120.441	117.888	1.142.661
1995	252.544	117.713	126.331	161.826	161.549	101.829	126.780	121.870	1.170.442
2000	245.816	112.302	121.805	171.501	156.247	100.033	132.243	126.697	1.166.644
2002	245.392	110.817	122.331	173.863	154.638	99.140	133.834	127.059	1.167.074

¹⁾ Stand 31.12. ²⁾ Volkszählungsdaten

(Quelle: NLS 2002)

Natürliche Bevölkerungsentwicklung

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist bereits seit den 1970er Jahren im Großraum Braunschweig durch einen negativen natürlichen Bevölkerungssaldo geprägt. Seit Mitte der 1980er Jahre kommen auf jährlich rund 11.000 Geburten rund 13.000 Sterbefälle (s. Abb. 4). Per Saldo verliert die Region somit rund 2.000 Menschen pro

Jahr. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich weiter verschärfen, da einerseits kein Anstieg der Geburtenrate zu erwarten und andererseits aufgrund der Überalterung der Bevölkerung künftig mit mehr Sterbefällen zu rechnen ist.

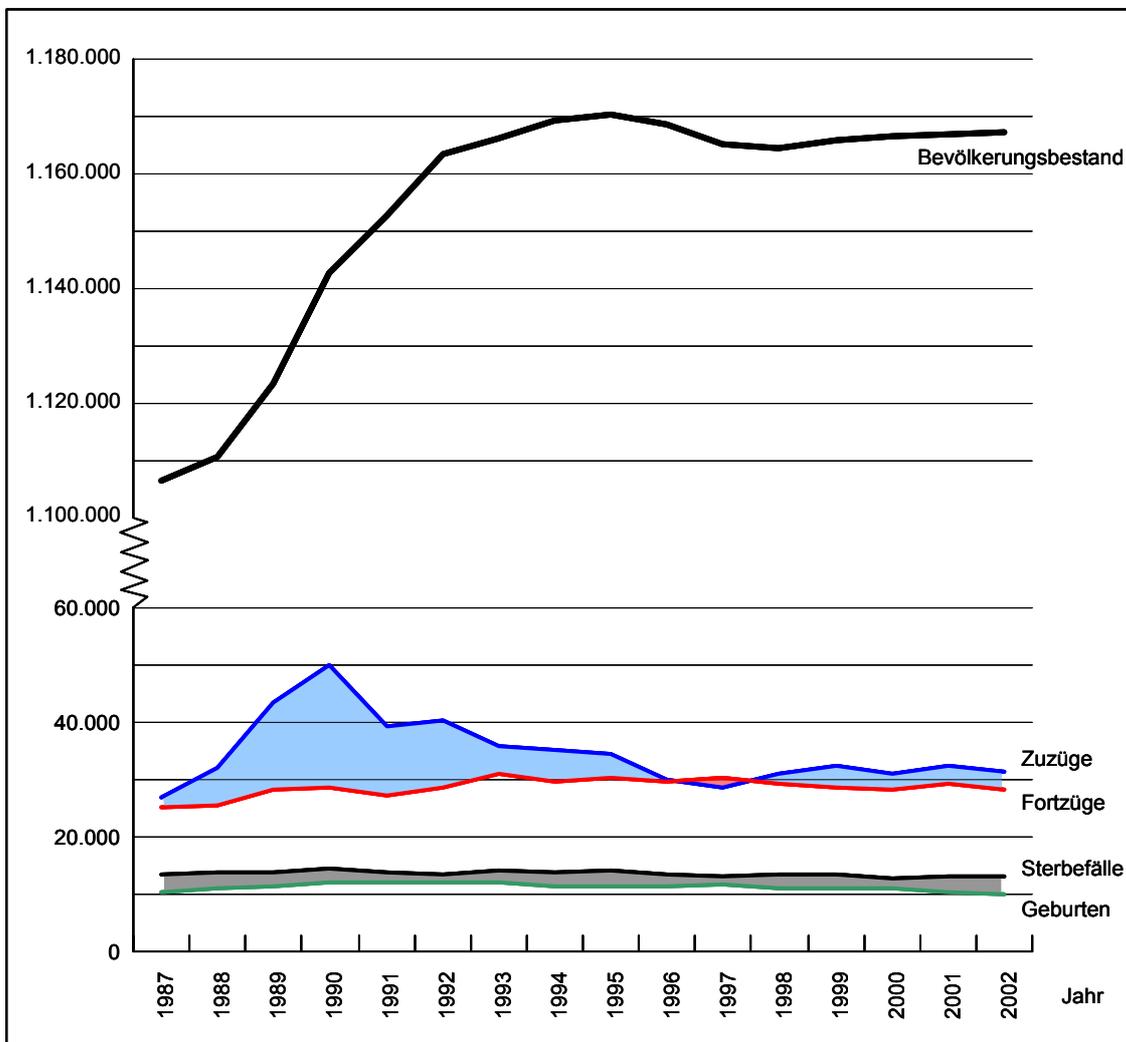


Abb. 4: Bevölkerungsbestand, Zu- und Fortzüge, Geburten und Sterbefälle im Großraum Braunschweig 1987 bis 2002, Quelle: Datengrundlage NLS 2002; Darstellung ZGB

Mit Ausnahme des Landkreises Gifhorn ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung in allen Teilräumen des Großraums Braunschweig negativ ausgeprägt. Besonders stark ist diese Entwicklung in den Landkreisen Goslar und Helmstedt, deren Bevölkerung einen hohen Altersdurchschnitt aufweist. Danach folgen die Städte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Wolfenbüttel und Peine (s. Abb. 5).

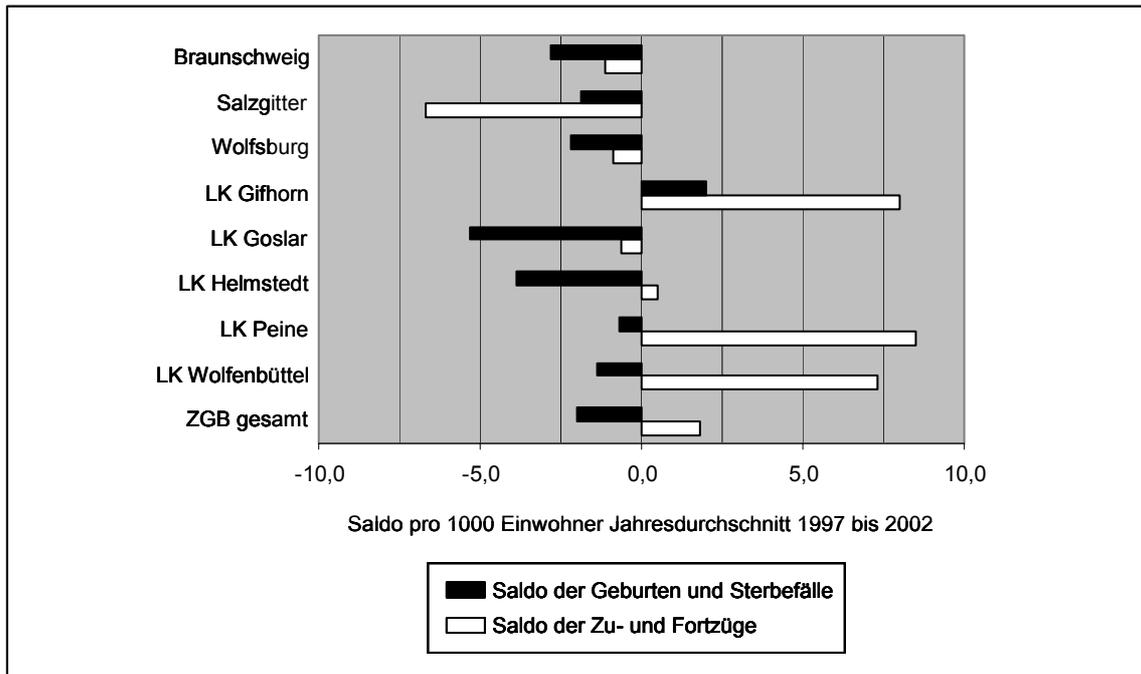


Abb. 5: Durchschnittlicher natürlicher Bevölkerungssaldo und Wanderungssaldo im Großraum Braunschweig 1997 bis 2002, Quelle: Datengrundlage NLS 2002; Darstellung ZGB

Außenwanderung

Die Wanderungen beeinflussen die Einwohnerentwicklung im Großraum Braunschweig weitaus stärker als die natürliche Bevölkerungsentwicklung. In den 1980er und 1990er Jahren haben sie entscheidend zum Bevölkerungswachstum beigetragen. Die Wiedervereinigung Deutschlands hatte einen enormen Zuzug aus Ostdeutschland in die Region zur Folge. Die Zahl der Zuwandernden stieg von rund 30.000 Personen im Jahr 1987 auf den Spitzenwert von rund 50.000 Personen im Jahr 1990 an, während die Zahl der Fortziehenden in dieser Zeit bei jährlich rund 30.000 Personen relativ konstant war. Im Zeitraum von 1989 bis 1993 lag der jährliche Wanderungsgewinn der Region bei mehr als 10.000 Personen. Diese Zuwanderungsgewinne sind seit Mitte der 1990er Jahre nicht mehr zu verzeichnen. Zu- und Abwanderung in der Region Braunschweig halten sich auf einem Niveau von circa 30.000 Personen pro Jahr die Waage.

Die Zuwanderer in die Region haben insbesondere die Arbeitsplatzstandorte Braunschweig und Wolfsburg zum Ziel. Die Landkreise Gifhorn und Peine verzeichnen ebenfalls noch große Außenwanderungsgewinne, während der Außenwanderungssaldo im Landkreis Helmstedt gegen Null tendiert. Der Außenwanderungssaldo der Stadt Salzgitter und des Landkreises Goslar waren in der ersten Hälfte der 1990er Jahre noch positiv, haben sich aber mittlerweile in einen negativen Saldo umgekehrt (s. Abb. 6).

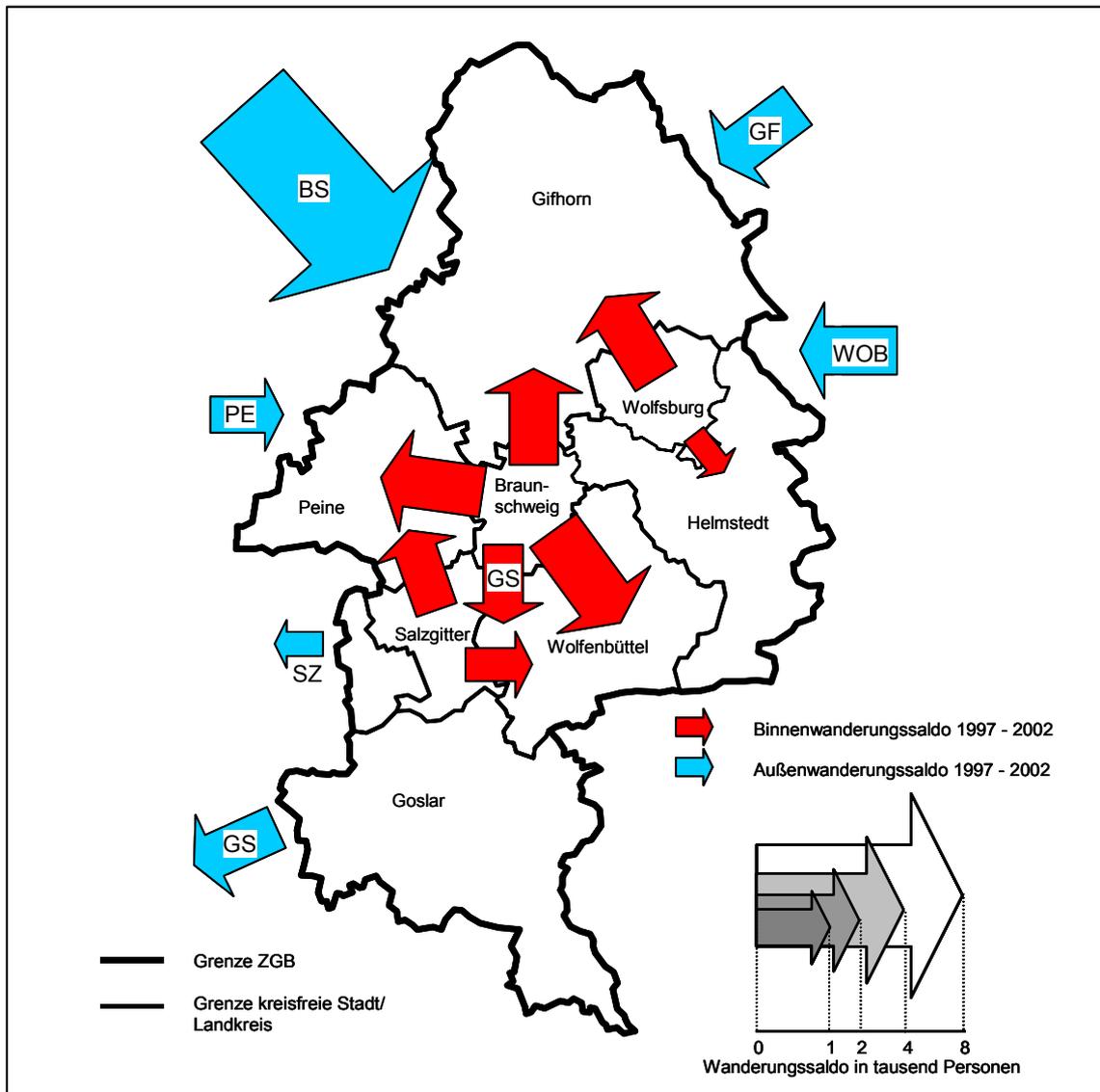


Abb. 6: Binnen- und Außenwanderungssalden im Großraum Braunschweig 1997 bis 2002, Quelle: Datengrundlage NLS 2002; Darstellung ZGB

Der Bevölkerungsanstieg infolge der Wiedervereinigung kann als ein singuläres gesellschaftliches Ereignis angesehen werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die rückläufige Bevölkerungsentwicklung, wie sie in der ersten Hälfte der 1980er Jahre vorherrschte, nun phasenverschoben weiter fortsetzen wird.

Binnenwanderungen

Zu der anhaltenden negativen Bevölkerungsentwicklung in den Großstädten Braunschweig, Salzgitter und Wolfzburg hat insbesondere die Stadt-Umland-Wanderung in die benachbarten Gebietskörperschaften beigetragen (s. Abb. 6 und Abb. 7). Es wandern vor allem Familien mit Kindern aus den Städten in das Umland ab und bilden hier Wohneigentum in Form von Einfamilienhäusern (ZGB 2000, 5). Motiv für diese Wanderungsbewegung ist in erster Linie die Verbesserung der Wohnsituation, wobei das gro-

ße Baulandangebot im Umland und die im Vergleich zu den Städten niedrigen Bodenpreise weitere gewichtige Faktoren sind.

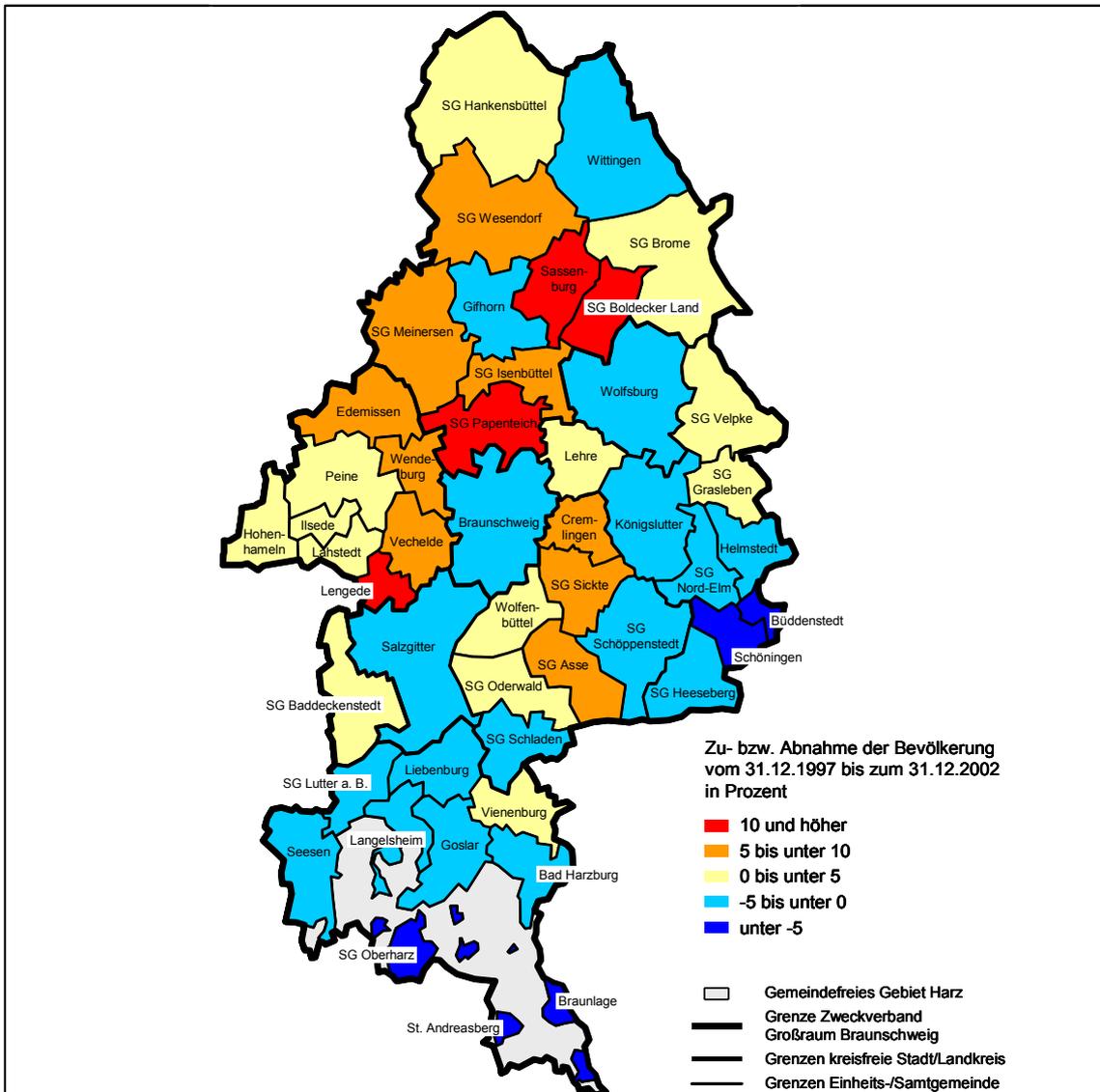


Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden im Großraum Braunschweig 1997 bis 2002, Quelle: Datengrundlage NLS 2002; Darstellung ZGB

Teilräumliche Entwicklungen

Die zuvor skizzierte Gesamtentwicklung besteht aus verschiedenen teilräumlichen Entwicklungsmustern, die in Teilräume mit abnehmender, stagnierender und wachsender Bevölkerung zu klassifizieren sind. Die Ursachen hierfür sind vielfältig. Zu den Teilräumen mit positiver Bevölkerungsentwicklung gehören die Landkreise Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel. Sie erzielen Bevölkerungszuwächse in erster Linie aus der Stadt-Umland-Wanderung der Großstädte. Durch verstärkte Baulandausweisung in den Großstädten konnte die Abwanderung in den letzten Jahren erheblich verringert und zum Teil sogar Wanderungsgewinne verbucht werden. Dennoch sorgt der Sterbeüberschuss in den Großstädten für einen negativen Gesamtsaldo (s. Abb. 7).

Die Gemeinden im direkten Umland der Großstädte profitierten von der Stadt-Umland-Wanderung, so dass es hier zu einem starken Bevölkerungszuwachs mit all den Erscheinungsformen des Suburbanisierungsprozesses gekommen ist. Abseits der Einzugsgebiete der Großstädte, insbesondere im Landkreis Helmstedt an der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt sowie in den Städten und Gemeinden des Landkreises Goslar sind gewichtige Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen (s. Abb. 7). Ursache hierfür ist die Abwanderung aus den nach wie vor von wirtschaftlicher Strukturschwäche gekennzeichneten Gemeinden im ehemaligen Zonenrandgebiet. Eine kompensierende Zuwanderung findet nicht statt. Im Harz und Harzvorland beeinflussen der Strukturwandel im Tourismus und in der Industrie maßgeblich die Abwanderung. Sowohl im Landkreis Goslar als auch im Landkreis Helmstedt kommt ein hoher Altersdurchschnitt der Bevölkerung hinzu.

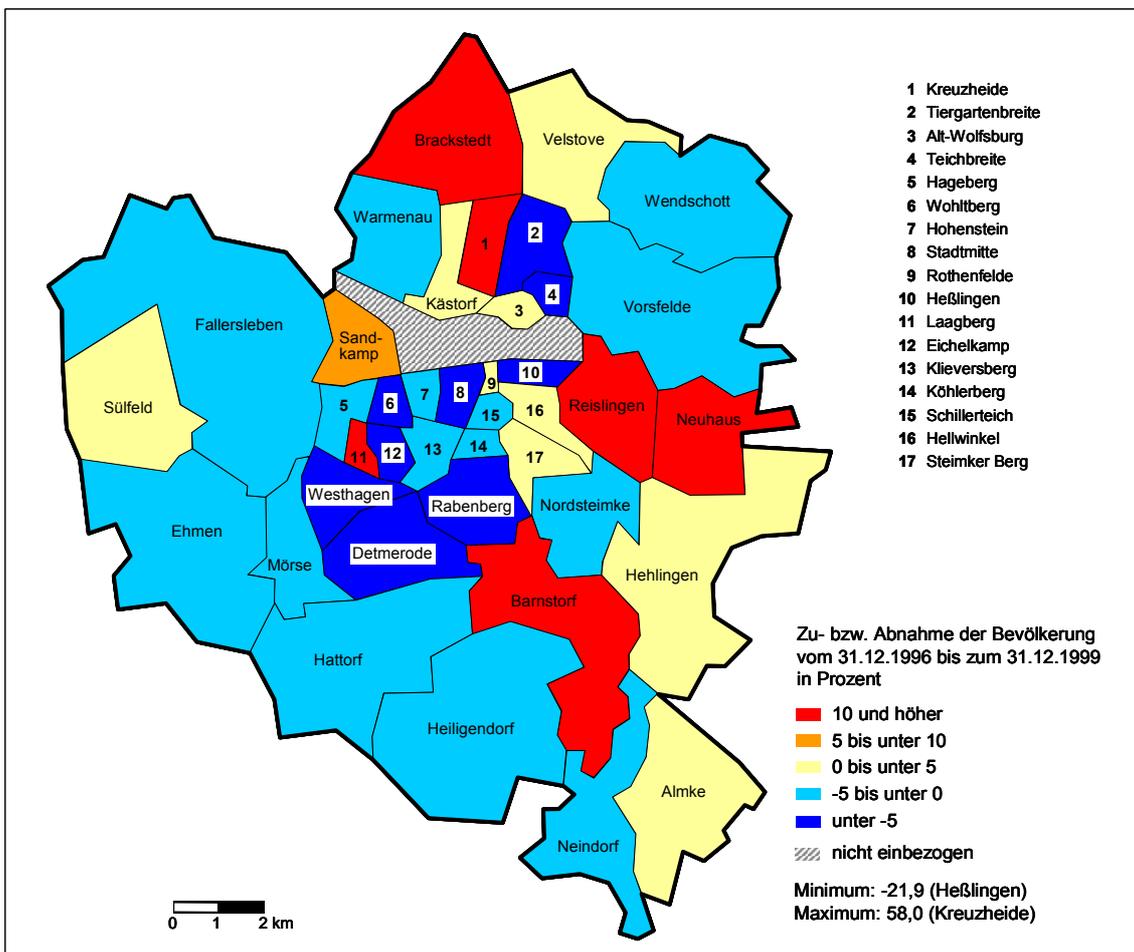


Abb. 8: Bevölkerungsentwicklung in den statistischen Bezirken der Stadt Wolfburg 1997 bis 1999, Quelle: Datengrundlage Stadt Wolfburg; Darstellung ZGB

Das Nebeneinander von positiver und negativer Bevölkerungsentwicklung auf regionaler Ebene findet sich ebenso auf lokaler Ebene. Das Beispiel der Stadt Wolfburg steht hier stellvertretend insbesondere für die Großstädte aber auch für die Mittelstädte der Region Braunschweig (s. Abb. 8). Die größten Bevölkerungsverluste mussten die Stadtbezirke hinnehmen, deren Bausubstanz aus der Zeit des Geschosswohnungs-

baus der 1960er und 1970er Jahre stammt. Besonders augenfällig sind die Wohnungsleerstände in den Stadtteilen Westhagen und Detmerode. Erste Umnutzungen von Wohn- zu Bürogebäuden wurden in Detmerode bereits vollzogen. Im Stadtteil Teichbreite ist ein Wohnhochhaus mit circa 200 Wohneinheiten vollständig rückgebaut worden. Die größten Bevölkerungszuwächse dagegen verzeichnen die Stadtteile, in denen in jüngster Zeit Einfamilienhausgebiete fertiggestellt worden sind.

4.1.1 Szenarien zur weiteren Entwicklung der Region Braunschweig

Mit Hilfe von Szenarien sollen verschiedene Zukunftsentwürfe sowie deren Inhalt und Wirkungen dargestellt werden. In den Szenarien werden unterschiedliche Annahmen getroffen und deren Wirkungsverläufe verbal dargestellt. Mit Hilfe von Modellrechnungen sollen hier insbesondere die Effekte auf die langfristige demographische Entwicklung und Bevölkerungsverteilung in der Region Braunschweig untersucht werden. Die langfristigen Entwicklungstendenzen stellen nicht die "wünschenswerten" Entwicklungen dar, sondern sollen die Dimension und die politische Relevanz von Handlungsnotwendigkeiten aufzeigen, die in den nächsten drei Jahrzehnten auf die Region Braunschweig zukommen.

Tab. 4: Szenarienvarianten

Szenariovariante	Entwicklungsbild	Voraussichtliche Folgen für die räumliche Entwicklung
Trendszenario	Die Entwicklung in der Region vollzieht sich nach den derzeitigen ökonomischen, sozialen und politischen Rahmenbedingungen. Die Ziele einer am Leitbild der dezentralen Konzentration ausgerichteten Siedlungsentwicklung werden nur begrenzt umgesetzt.	Weitere Stadt-Umland-Wanderung mit disperser Siedlungsentwicklung
Szenario "Kooperative Region"	Es liegt das Entwicklungsbild des Trendszenarios zugrunde, wobei das Leitbild der dezentralen Konzentration konsequent umgesetzt wird.	Weitere Stadt-Umland-Wanderung mit qualitativer Stärkung der zentralen Standorte
Szenario "Nachhaltige Region"	Nachhaltige Siedlungsentwicklung durch staatliche Rahmenbedingungen auf EU- und Bundesebene	Die Stadt-Umland-Wanderung ist gestoppt. Aufgrund der staatlichen Rahmenbedingungen erzielen nur die Groß- und Mittelstädte Wanderungsgewinne.

Aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen kommen drei Szenarienvarianten zur Anwendung. Die Entwicklung der Bevölkerungszahl und die altersstrukturelle Entwicklung für das Gesamtgebiet des Großraums Braunschweig ist in allen drei Szenarienvarianten identisch. Die Bevölkerung geht von derzeit etwa 1.167.000 Einwohnern um

etwa 34.500 Personen bzw. 2,8 % bis zum Jahr 2030 zurück. Die Altersstruktur der Bevölkerung im Jahr 2030 ist von einem deutlich höheren Anteil älterer Menschen geprägt als im Jahr 2000. Aus den unterschiedlichen Rahmensetzungen resultiert in den einzelnen Szenarien jedoch eine andersartige Verteilung der Bevölkerung innerhalb der Region, so dass sich verschiedene raumstrukturelle Wirkungen ergeben:

Die Bevölkerungsverteilung im Trendszenario und im Szenario "Kooperative Region" sind identisch, haben aber unterschiedliche qualitative Folgewirkungen, die im Kapitel 5 näher betrachtet werden. Das Szenario "Nachhaltige Region" stellt eine gegenüber dem Trend extreme Veränderung der Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Region Braunschweig dar, wie sie in dieser Form voraussichtlich nicht erreicht wird. Beide Szenarienvarianten zeigen aber den Korridor einer möglichen Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsverteilung unter verschiedenen Rahmenbedingungen auf, aus denen sich entsprechende Handlungsnotwendigkeiten, Strategien und Maßnahmen ableiten lassen (s. Tab. 4).

4.1.2 Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030

Annahmen zur Bevölkerungsmodellrechnung

Im Folgenden werden die Annahmen der kleinräumigen Bevölkerungsvorausschätzung bis zum Jahr 2030 für den Großraum Braunschweig dargestellt. Dieser Modellrechnung liegen die gegenwärtig absehbaren Trends der Bevölkerungsentwicklung zugrunde. Die Annahmen beruhen auf einer kleinräumigen Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnungsbedarfsprognose bis zum Jahr 2015 (TOVOTE; ROHR-ZÄNKER 2002, 23ff.). Auf Grundlage dieser Prognose wurde der Zeithorizont bis zum Jahr 2030 verlängert und die Effekte der Zuwanderung infolge der EU-Osterweiterung nach dem Jahr 2011 einbezogen (TOVOTE 2002, 1ff.).

Die Bevölkerungsvorausschätzung für den Großraum Braunschweig basiert auf den Bevölkerungsbeständen vom 31.12.2000. Die Geburtenrate wird mit 1,4 Geburten je Frau konstant bis zum Jahr 2030 angenommen. Im Prognosezeitraum steigt die Lebenserwartung männlicher Neugeborener von 75,3 auf 80,5 Jahre und die weiblicher Neugeborener von 81,1 auf 85,1 Jahre². Die Mortalität wird anhand der neuesten Periodensterbetafeln des Statistischen Bundesamtes für die alten Bundesländer berechnet.

Den geschlechtsspezifischen Zu- und Fortzügen auf Gemeindeebene liegen die Trends der Jahre 1998 bis 2000 zugrunde. Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Binnenwanderungen ist berücksichtigt worden, dass die Groß- und Mittelstädte der Abwanderung durch Bereitstellung von Bauland insbesondere für den Reihen- und Einfamilienhausbau in der Größenordnung von rund 25.000 Wohneinheiten begegnen wollen. Unter der Annahme, dass dieses Wohnungsangebot in den Städten von der Bevölkerung akzeptiert wird, reduziert sich hier die Abwanderung, während das Um-

² Lebenserwartung 1999 der alten Bundesländer

land eine geringere Zuwanderung erfährt. Aufgrund des derzeit absehbaren Baulandangebotes greift diese Annahme bis zum Prognosejahr 2015.

Bei den Außenwanderungen ist die EU-Ost-Erweiterung berücksichtigt. Nach dem EU-Betritt osteuropäischer Staaten 2004 bzw. 2006 und einer siebenjährigen Übergangsfrist werden ab dem Jahr 2011 bzw. 2013 im stärkeren Maße EU-Ostbürger auch in die Region Braunschweig zuwandern. Die höchsten jährlichen Zuwanderungsraten werden nach dem Jahr 2011 liegen, während sie nach dem Jahr 2020 deutlich zurückgehen werden. Insgesamt wird im gesamten Prognosezeitraum mit einer Zuwanderung von rund 14.000 EU-Ostbürgerinnen und -bürgern gerechnet.

Ergebnisse der Modellrechnungen "Trendszenario" und Szenario "Kooperative Region"

Die künftige Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig wird ausgehend von einem Bevölkerungsbestand von etwa 1.167.000 Einwohnern bis zum Jahr 2004 noch von einem leichten Bevölkerungsanstieg von etwa 2.200 Personen gekennzeichnet sein, um dann bis zum Jahr 2030 um etwa 34.500 Personen auf den Bestand von etwa 1.134.300 Einwohner zu sinken (s. Abb. 9).

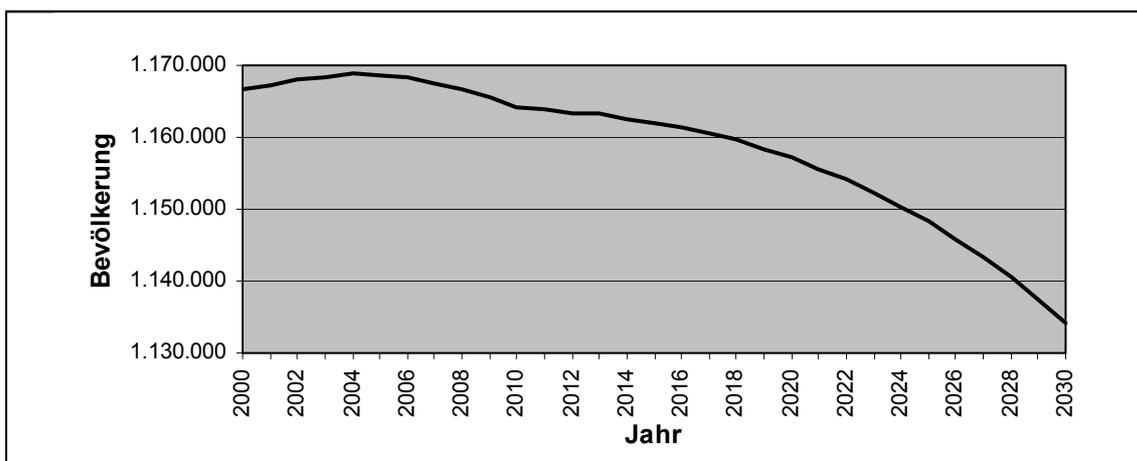


Abb. 9: Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig von 2000 bis 2030, Quelle: Datengrundlage IES 2002, Darstellung ZGB

Die einzelnen Gebietskörperschaften sind von dieser Entwicklung unterschiedlich stark betroffen. Den größten absoluten Rückgang hat der Landkreis Goslar mit 17.100 Einwohnern zu verzeichnen. Danach folgen die Städte Salzgitter mit minus 16.900 Einwohnern und Braunschweig mit minus 15.600 Einwohnern sowie der Landkreis Helmstedt mit minus 8.700 Einwohnern. Die Bevölkerungszahl wächst hingegen im Landkreis Gifhorn um 15.000 Einwohner, im Landkreis Peine um 10.300 Einwohner und im Landkreis Wolfenbüttel um 7.400 Einwohner (s. Abb. 10).

In den kreisangehörigen Städten und Gemeinden geht die Bevölkerungsentwicklung weit auseinander. Die Schwankungsbreite der Bevölkerungsentwicklung innerhalb der nächsten 30 Jahre liegt zwischen plus 31 % in der Gemeinde Sassenburg und minus

30 % in der Bergstadt St. Andreasberg. Die räumlichen Schwerpunkte des Bevölkerungsrückgangs liegen im südlichen und östlichen Bereich der Region Braunschweig. Im Landkreis Goslar werden alle Kommunen Bevölkerung verlieren, wobei die im Harz gelegenen Städte und Gemeinden die stärksten relativen Verluste aufzeigen, gefolgt von den Harzrandgemeinden. Im Landkreis Helmstedt sind es die an der sachsen-anhaltinischen Grenze gelegenen Gemeinden inklusive der Stadt Helmstedt, die von starken Bevölkerungsrückgängen betroffen sein werden. Darüber hinaus werden in allen Groß- und Mittelstädten trotz des hohen Maßes ihrer derzeitigen Baulandbereitstellung die Einwohnerzahlen sinken. Ausnahmen bilden hier nur die Städte Peine und Wolfenbüttel. Nur im direkten Umland der Groß- und Mittelstädte steigt die Bevölkerungszahl (s. Abb. 11). Das Bevölkerungswachstum der Umlandgemeinden resultiert in erster Linie aus der auch in der Zukunft anhaltenden Stadt-Umland-Wanderung.

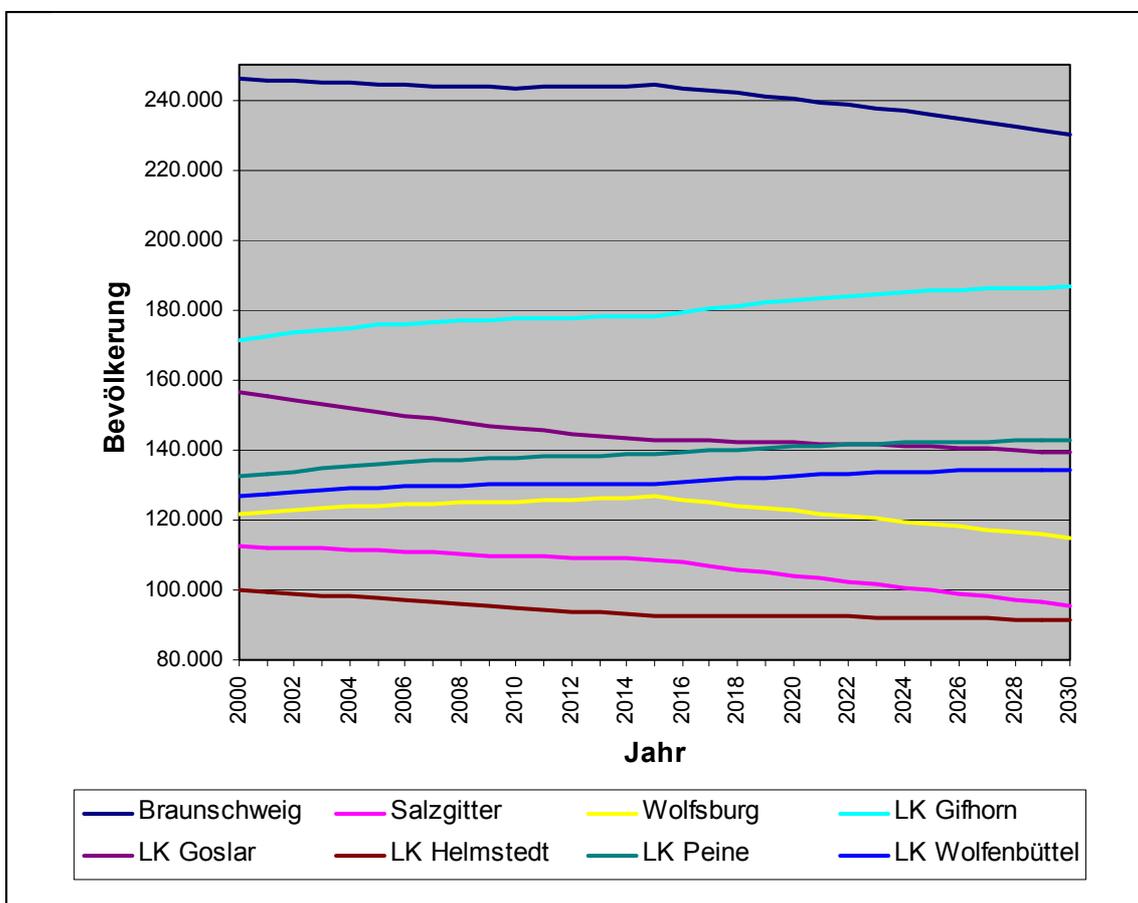


Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen im Großraum Braunschweig 2000 bis 2030, Quelle: Datengrundlage IES 2002, Darstellung ZGB)

Die Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung im Großraum Braunschweig wird vom "Durchaltern" der gegenwärtig stark besetzten Jahrgänge der 30- bis 50-Jährigen und deren Elterngeneration (50- bis 80-Jährige) gekennzeichnet sein. Im Verlauf der nächsten 30 Jahre verstirbt diese Elterngeneration. Die heute 30- bis 50-Jährigen werden im Jahr 2030 zwischen 60 und 80 Jahre alt sein und die am stärksten besetzte Altersgruppe darstellen. Die Zahl der 60- bis 80-Jährigen wird von derzeit 255.000 um

rund 70.000 auf 325.000 im Jahr 2030 ansteigen. Darüber hinaus wird sich die Zahl der Hochbetagten (über 80-Jährige) verdoppeln. Sie steigt von rund 41.000 auf rund 80.000 Personen. Da die derzeitige reproduktionsfähige Bevölkerung mit abnehmenden Alter in den einzelnen Altersklassen immer geringer besetzt ist und die Geburtenhäufigkeit stagniert, werden immer weniger Kinder geboren. Im Ergebnis ist der Altersaufbau der Bevölkerung im Großraum Braunschweig im Jahr 2030 von wenigen jungen und gleichzeitig vielen alten Menschen geprägt (s. Abb. 12). Angesichts dieses Altersaufbaus ist nach dem Jahr 2030 mit deutlich gravierenderen Entwicklungen zu rechnen.

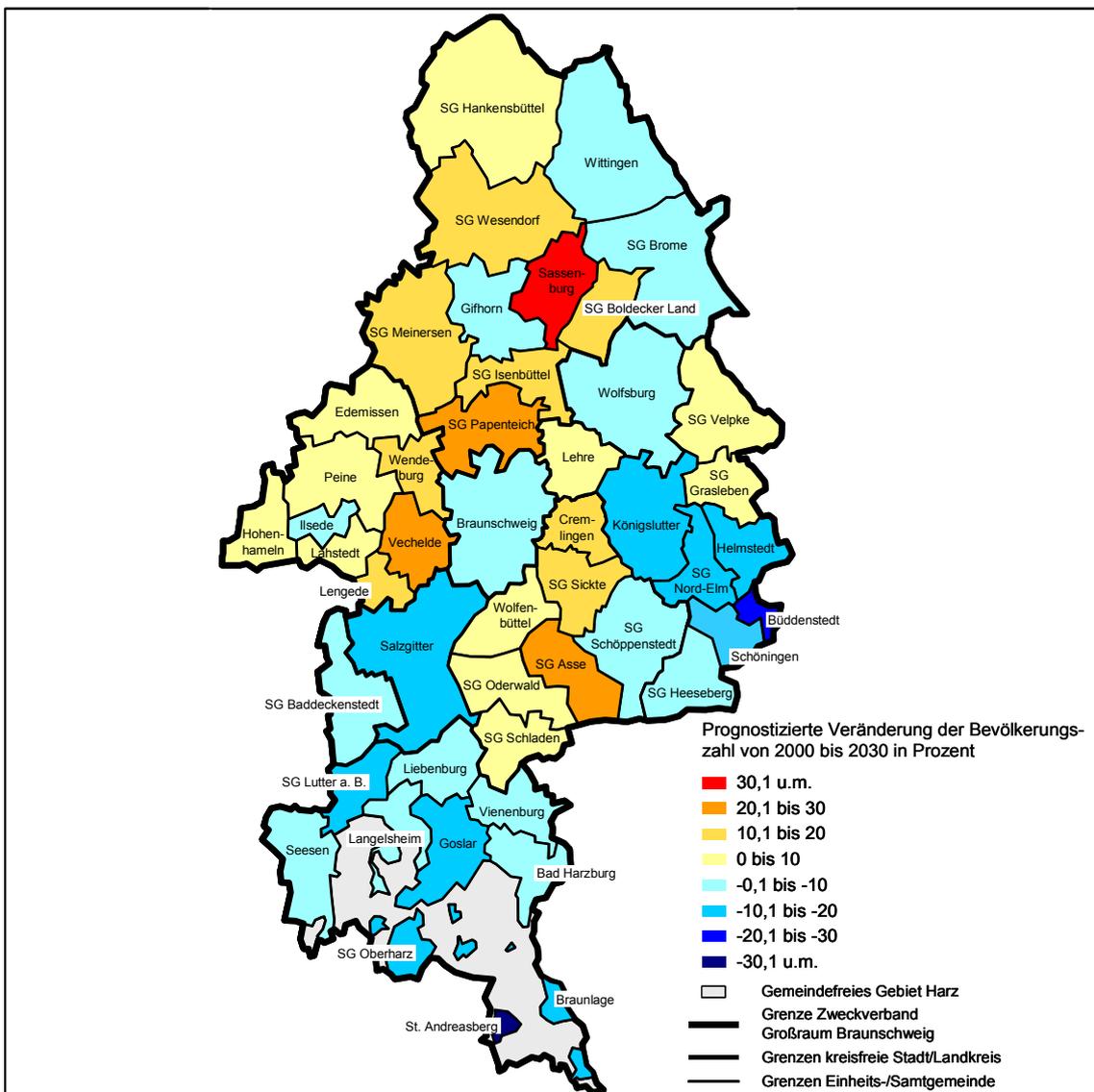


Abb. 11: Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Trendvariante, Quelle: Datengrundlage NLS 2002, IES 2002; Darstellung ZGB

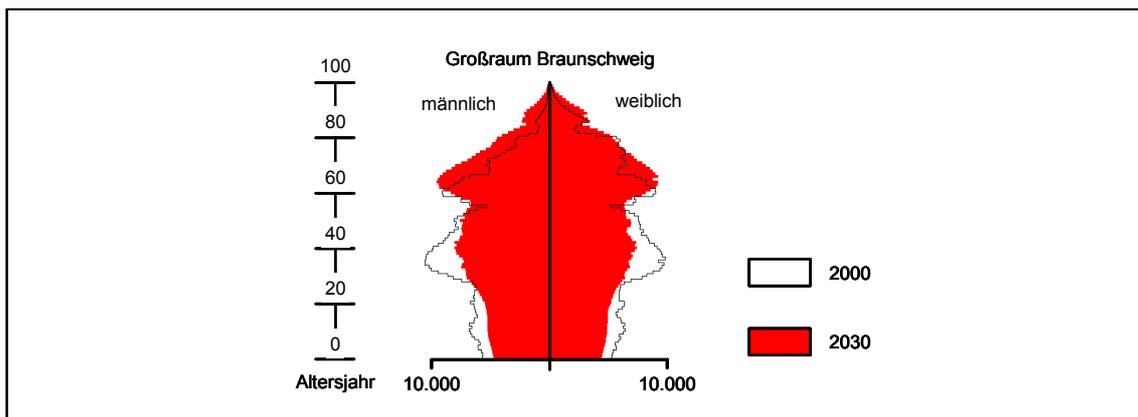


Abb. 12: Altersstruktur im Großraum Braunschweig 2000 und 2030, Quelle: Datengrundlage IES 2002; Darstellung ZGB)

Diese altersstrukturellen Veränderungen vollziehen sich in ihrem Grundmuster in allen Teilregionen des Großraumes Braunschweig. Der Altersaufbau im Jahr 2030 in den Landkreisen Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel unterscheidet sich jedoch infolge der Wanderungsgewinne aus der Stadt-Umland-Wanderung im Vergleich zu den anderen Gebietskörperschaften, die nicht Ziel dieser Wanderung sind. Sie weisen im Vergleich zu den Landkreisen Helmstedt und Goslar eine weitaus größere Basis jüngerer Bevölkerung im Alter bis zu 20 Jahren auf. Bei letzteren verursacht die mangelnde Zuwanderung von Familien bzw. von in der Familiengründungsphase befindlichen Haushalten diese Strukturen. In den Städten Wolfsburg und Salzgitter nimmt aufgrund der Abwanderung von Familien die Besetzung der Altersjahrgänge sowohl bei den Kindern und Jugendlichen als auch bei den jungen Erwachsenen (20- bis 40-Jährige) ab. Diese Entwicklung vollzieht sich auch in der Stadt Braunschweig, wobei der Rückgang der 20- bis 30-Jährigen nicht so ausgeprägt ist, wie in den anderen Großstädten. Für diese Entwicklung ist die Zuwanderung zu Ausbildungszwecken verantwortlich, die Braunschweig als Universitätsstandort zum Ziel hat (s. Abb. 13).

Als Indikator für die Alterung ist das Verhältnis der Bevölkerung im Rentenalter zur Bevölkerung im Erwerbsalter von Bedeutung. Dieses Verhältnis ist Gradmesser für den Umfang der Leistungen im Rentenversicherungssystem und wird als Altenquotient bezeichnet. Ausgehend von einem durchschnittlichen Rentenzugangsalter von circa 60 Jahren und dem Erwerbsalter von 20 bis 59 Jahren lag der Altenquotient im Großraum Braunschweig im Jahr 2000 bei 47, d. h. 100 Personen im erwerbsfähigen Alter standen 47 Personen im Rentenalter gegenüber. Damit lag der Altenquotient im Großraum Braunschweig leicht über dem Bundesdurchschnitt, der im Jahr 2001 bei 44 lag (STATISTISCHES BUNDESAMT 2003, 31). Im Landkreis Gifhorn lag dieser Wert mit rund 38 weit unter dem Bundesdurchschnitt. Deutlich über dem Bundesdurchschnitt lagen die Städte Wolfsburg und Salzgitter sowie die Landkreise Helmstedt und Goslar, wobei der Landkreis Goslar mit 57 das Maximum aufweist. Für das Jahr 2030 ergibt sich eine ähnliche Struktur nur auf wesentlich höherem Niveau. Der Altenquotient wird im Großraum Braunschweig bei rund 76 und im Bundesdurchschnitt bei rund 71 (STATISTISCHES BUNDESAMT 2003, 32) liegen. Im Landkreis Goslar werden dann 100 Menschen

im Erwerbsalter rund 96 Menschen im Rentenalter gegenüberstehen. In Salzgitter wird ein ähnlich hohes Verhältnis bestehen. Der Wert der Stadt Braunschweig liegt mit rund 66 weit unter dem Regions- und Bundesdurchschnitt (s. Tab. 5).

Tab. 5: Altenquotient im Großraum Braunschweig 2000 und 2030

Gebietseinheit	Altenquotient ¹⁾	
	2000	2030
Großraum Braunschweig	47,1	75,7
Braunschweig	46,3	65,5
Salzgitter	49,6	89,4
Wolfsburg	51,1	72,3
LK Gifhorn	37,6	70,6
LK Goslar	57,0	95,5
LK Helmstedt	49,8	79,2
LK Peine	44,4	73,4
LK Wolfenbüttel	45,1	77,3

¹⁾ 60-Jährige und Ältere je 100 Personen im Alter von 20 bis 59 Jahren

Quelle: Datengrundlage IES 2002

Ergebnisse der Modellrechnung Szenario "Nachhaltige Region"

Gemäß den Annahmen des Szenarios "Nachhaltige Region" wird es aufgrund politischer Rahmensetzungen auf Bundes- und EU-Ebene zu einer Konzentration der Siedlungsentwicklung in den Ober- und Mittelzentren kommen. Diese Maßnahmen führen zu einer erhöhten Sesshaftigkeit der potenziell aus diesen Städten abwandernden Bevölkerung. Andererseits sind die Bedingungen, in den Städten zu wohnen, so attraktiv, dass sie auch aus dem Umland und dem ländlichen Raum migrationsbereite Bevölkerung anziehen.

Bevölkerungswachstum verzeichnen die Städte Braunschweig, Wolfsburg, Wolfenbüttel, Gifhorn, Peine, Seesen, Bad Harzburg und Wittingen sowie die Gemeinde Sassenburg, die Samtgemeinden Papenteich und Asse. In allen übrigen Städten und Gemeinden geht die Bevölkerungszahl zurück. Auffallend ist, dass das Oberzentrum Salzgitter und die Mittelzentren Goslar, Clausthal-Zellerfeld und Helmstedt trotz der positiven Annahmen weiterhin Bevölkerung verlieren (s. Abb. 14).

Im Vergleich zu den Ergebnissen der Trendvariante kommt es in den meisten Städten zu einer Umkehr bzw. Abschwächung der Entwicklungslinien. Dadurch wird die Tragfähigkeit dieser Zentren erhalten. Die Städte und Gemeinden in den ländlich peripheren Räumen erfahren jedoch derart große Bevölkerungsverluste, dass dort die Ausdünnung so groß sein wird, dass möglicherweise einzelne kleine Ortsteile nicht mehr die "kritische Masse" zur Aufrechterhaltung der kommunalen Infrastruktur aufweisen.

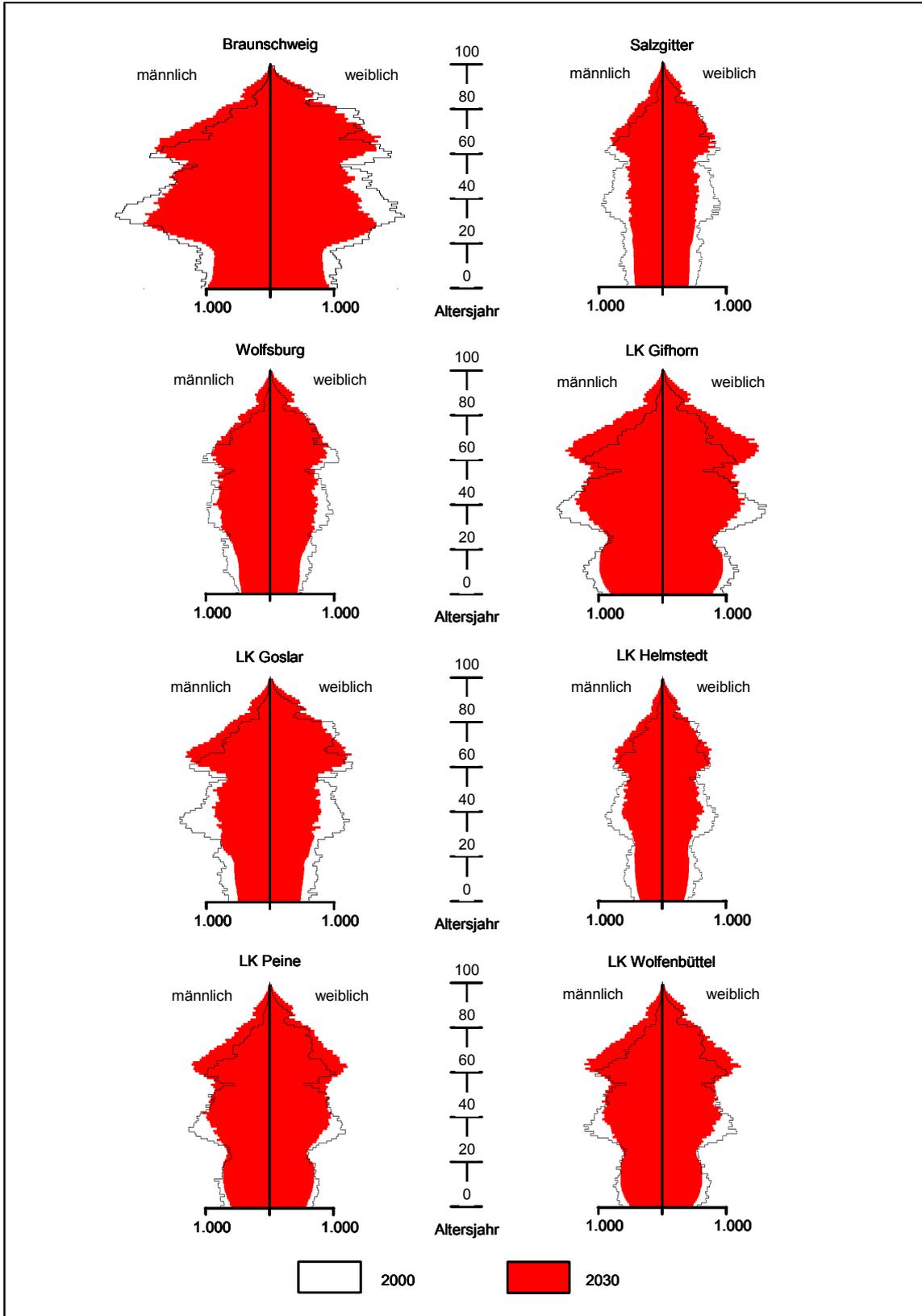


Abb. 13: Altersstruktur in den kreisfreien Städten und Landkreisen des Großraumes Braunschweig 2000 und 2030, Quelle: Datengrundlage IES 2002

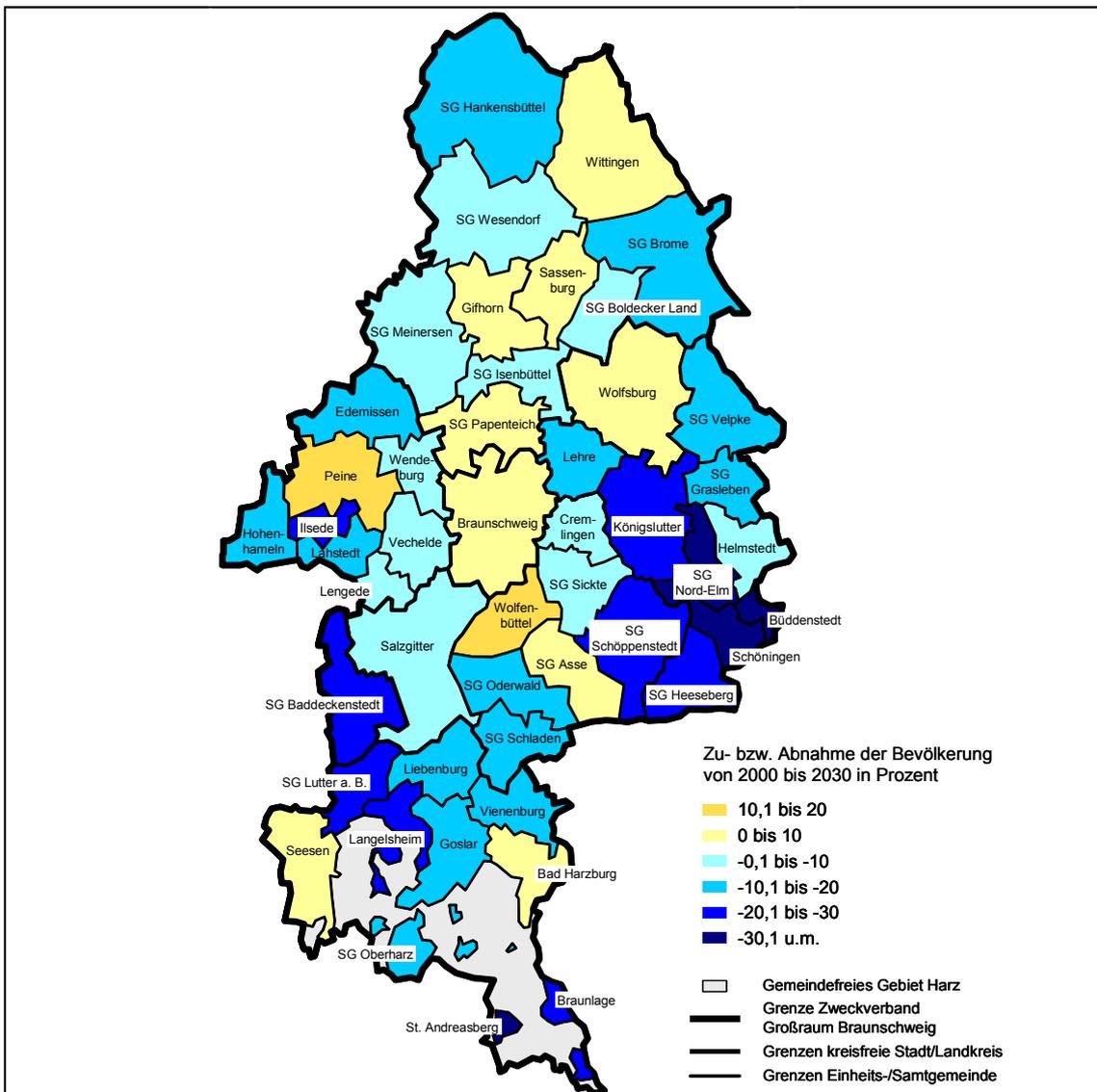


Abb. 14: Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Alternativvariante, Quelle: Datengrundlage NLS 2002, IES 2002; Darstellung ZGB

Im Vergleich zu den Ergebnissen der Trendvariante fallen die Bevölkerungsverluste in den meisten Städten deutlich geringer aus. Einige Städte verzeichnen sogar ein Bevölkerungswachstum. Dadurch wird die Tragfähigkeit dieser Zentren erhalten. Die Städte und Gemeinden in den ländlich peripheren Räumen erfahren jedoch derart große Bevölkerungsverluste, dass dort die Ausdünnung so groß sein wird, dass möglicherweise einzelne kleine Ortsteile nicht mehr die "kritische Masse" zur Aufrechterhaltung der kommunalen Infrastruktur aufweisen.

Räumliche Schwerpunkte des Bevölkerungsrückgangs abseits der großen Zentren sind Teile der Landkreise Helmstedt, Wolfenbüttel und Goslar mit Bevölkerungsabnahmen von über 20 % (s. Abb. 14).

4.2 SWOT-Analyse Region Braunschweig Stärken – Schwächen – Chancen – Risiken

4.2.1 Arbeitswelt

Die Region Braunschweig ist in erster Linie – bis zum heutigen Zeitpunkt – durch wirtschaftliche Verflechtungen und weniger durch natürliche Gegebenheiten, geschichtliche Gemeinsamkeiten oder politisch-administrative Vereinheitlichung begründet (BEZIRKSREGIERUNG BRAUNSCHWEIG/RESON/ZGB 2001, 17). Ein Blick auf die ökonomische Entwicklung der vergangenen 30 Jahre verdeutlicht, dass es zu gravierenden Strukturveränderungen der traditionell stark großindustriell geprägten Region gekommen ist. Insbesondere ist dabei auf die Krisenerscheinungen der – diese Region maßgeblich dominierenden – Automobilindustrie zu verweisen, aus denen ein massiver Arbeitsplatzabbau resultierte (LOMPE/BLÖCKER 1997, 274).

Vor diesem Hintergrund ist die Region bezüglich ihrer wirtschafts- und sozialstrukturellen Entwicklung speziell seit Beginn der 1990er Jahre durch einschneidende Entwicklungsdynamiken gekennzeichnet, die sich allerdings intraregional sehr differenziert ausgewirkt haben. Den ökonomischen Kernraum des Großraumes Braunschweig bildet das Industriedreieck Wolfsburg – Salzgitter – Peine mit dem – bis 2002 einzigen – regionalen Oberzentrum Braunschweig in der Mitte. Auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts ist die Wirtschaftsregion Südostniedersachsen ganz wesentlich durch (groß-)industrielle Strukturen geprägt. Dementsprechend hoch ist der Anteil des produzierenden Gewerbes an der gesamten Bruttowertschöpfung in der Region. Entfielen im Jahr 1998 in der Region noch 45,9 % der Bruttowertschöpfung auf das produzierende Gewerbe, so waren es in Niedersachsen nur 31,6 % und auf Bundesebene lediglich 30,6 %. Entsprechend gering waren im niedersächsischen und bundesdeutschen Vergleich die Anteile des Dienstleistungssektors. Innerhalb des produzierenden Gewerbes dominiert der Fahrzeugbau einschließlich vor- und nachgelagerter Bereiche die Branchenstruktur, so dass von einer signifikanten Automobildominanz gesprochen werden kann, als deren Konsequenz die gesamte Wirtschaftsregion Südostniedersachsen zu einer der automobilabhängigsten Regionen der Welt wurde (LOMPE/BLÖCKER 1997; LOMPE et al. 1996; LOMPE et al. 1991).

Die Region Braunschweig hatte bis Mitte der 1990er Jahre als Folge des radikalen Strukturwandels in den dominierenden Industriezweigen (insbesondere Straßenfahrzeugbau) massive Beschäftigungsverluste aufzuweisen, die auch durch Zuwächse in bestimmten Teilregionen in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre nicht mehr kompensiert werden konnten. So verzeichnete die gesamte Wirtschaftsregion vom Rezessionsjahr 1993 bis 2003 einen Rückgang der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 2,3 %.

Insbesondere seit Mitte der 1990er Jahre verläuft die Beschäftigungsentwicklung in der Region ausgesprochen differenziert. Die Teilräume, die sich im näheren Einzugsbereich des Volkswagenwerkes befinden (Stadt Wolfsburg, Landkreis Gifhorn, Landkreis Peine) konnten – verstärkt seit 1998 – vom dortigen Aufschwung und den lokalen di-

versifizierten Konzernaktivitäten, die eine hohe Dynamik entfalteten, entscheidend profitieren. Alle übrigen Teilregionen weisen in diesem Zeitraum nur leicht steigende, stagnierende oder rückläufige Beschäftigtenzahlen auf. Der regionale Arbeitsmarkt wird aufgrund dieser Entwicklungen zunehmend von intraregionalen Polarisierungstendenzen geprägt. Im Hinblick auf die mit dem demographischen Wandel potenziell konvergierenden kumulierenden regionalen Polarisierungstendenzen muss auf Grundlage dieser derzeitigen Entwicklungsrichtung für die zukünftige regionale Beschäftigungsentwicklung im Zeitraum bis 2030 mit weiteren Friktionen und Disparitäten gerechnet werden.

Dass der sektorale Strukturwandel aber noch längst nicht abgeschlossen ist und daher auch mittel- bis langfristig mit weiteren Strukturbrüchen gerechnet werden muss, verdeutlicht der Vergleich mit den anderen niedersächsischen Regionen und dem Bund. Mit 44,2 % liegt der Anteil des Produzierenden Gewerbes um 20 % über dem Bundesdurchschnitt und auch weit über den Werten in den Vergleichsregionen. Auch wenn sich die speziell an den Standorten Wolfsburg und Salzgitter existierenden Produktionsstätten gerade in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre größtenteils sehr gut im internationalen Wettbewerb behauptet haben³ und eine verstärkte räumliche und funktionale Spezialisierung auf die großindustriellen Automobil- und Zulieferindustrie stattgefunden hat, so konnte das grundsätzliche Beschäftigungsproblem damit nicht gelöst werden, da bestimmte Teilregionen von diesen Entwicklungsprozessen eben nicht profitieren konnten.

Die langfristige Beschäftigungsentwicklung im Dienstleistungsbereich verdeutlicht den auch in der Region Braunschweig ablaufenden Trend von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft. Allerdings zeigt sich auch, dass der Strukturwandel hier mit einer geringeren Dynamik als auf Landes- und Bundesebene verläuft.

Für die grundsätzliche Entwicklung des Arbeitsmarktes im Zeitraum von 1980 bis 2000 zeichnen sich für die Region Braunschweig drei grundsätzliche Trends ab (BEZIRKSREGIERUNG BRAUNSCHWEIG/RESON/ZGB 2001, 49):

- In Wirtschaftszweigen, in denen infolge des gesamtwirtschaftlichen und regionalen Strukturwandels Beschäftigungsgewinne erzielt werden konnten, fällt die Zunahmen der Zahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter schwächer aus als im Bundesdurchschnitt.
- In Wirtschaftszweigen, in denen infolge des Strukturwandels von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft Beschäftigungseinbußen zu verzeichnen sind, war der Rückgang der Beschäftigtenzahlen meist höher als im Bundesdurchschnitt. Gegenwärtig verläuft der Trend aufgrund der günstigen Situation in Wolfsburg und Peine positiv.

³ So stieg die Exportquote des Verarbeitenden Gewerbes Südostniedersachsens von 43,9 % im Jahr 1995 auf 53 % im Jahr 1998 an. Gleichzeitig konnte eine im internationalen Vergleich hohe Produktivität verteidigt werden (BEZIRKSREGIERUNG BRAUNSCHWEIG/RESON/ZGB 2001, 45).

- Die sich infolge des regionalen Strukturwandels durchsetzende verstärkte räumliche und funktionale Spezialisierung Braunschweigs auf die großindustrielle Automobilindustrie und große Zulieferkonzerne deutet nicht zuletzt aufgrund der hohen Produktivität in diesen Bereichen auf eine eher günstige industrielle Wirtschaftsregion hin, die zum Fokus neuer Beschäftigungsinitiativen werden kann.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass der sich in den 1980er Jahren vertiefende und in den 1990er Jahren zuspitzende gesamtwirtschaftliche Strukturwandel grundlegend die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung altindustrieller Verdichtungsräume verändert hat. Im Unterschied zu regionalen Dienstleistungsagglomerationen konnte in der Wirtschaftsregion Südostniedersachsen der überaus starke Arbeitsplatzverlust in den Bereichen des Produzierenden Gewerbes nur begrenzt durch neue Beschäftigungsverhältnisse im Dienstleistungsbereich kompensiert werden. Ansätze regionaler bzw. lokaler Arbeitsmarktpolitik setzten in Teilräumen jedoch durchaus positive Signale für die Zukunft.

Der Anteil der Beschäftigten ohne Berufsabschluss ist seit 1980 im Großraum Braunschweig stark zurückgegangen und lag im Jahr 2000 in allen Teilregionen weit unter dem Bundesdurchschnitt (Ausnahme: Stadt Wolfsburg). Insbesondere in den 1990er Jahren vollzog sich diese Entwicklung weitaus schneller als im Bundesdurchschnitt. Gleichzeitig ist die Anzahl der Beschäftigten mit abgeschlossener Berufsausbildung (ohne Fachhochschulen bzw. Hochschulen) in allen Teilregionen in diesem Zeitraum kontinuierlich angestiegen.

Der Anteil der Beschäftigten mit Fachhoch- bzw. Hochschulabschluss hat sich seit 1980 im Großraum Braunschweig mehr als verdoppelt (von 3,4 % auf 8,1 %). Obwohl die Steigerung des Anteils überdurchschnittlich stark verlief, wiesen fast alle Teilregionen auch im Jahr 2000 noch einen – im Vergleich mit dem Bundesdurchschnitt – geringeren Anteil dieser Gruppe an allen Beschäftigten auf. Die Ausnahme bildet die Stadt Braunschweig als Hochschulstandort, die mit einem Anteil von zwölf Prozent weit über allen anderen Teilregionen und dem Bundesdurchschnitt rangiert. Es zeigt sich sehr deutlich, dass die Nachfrage nach hochqualifizierten Arbeitskräften in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen ist und diese Entwicklung mittel- bis langfristig vermutlich aufgrund der zu erwartenden Entwicklungstendenzen in der Arbeitswelt und des "Nachholbedarfs" in der Region an Intensität zunehmen dürfte. Gerade auf dieser Ebene lassen sich aufgrund der demographischen Entwicklung zukünftig regionale Konkurrenzkämpfe um das knapper werdende hochqualifizierte Personal vermuten, was u. U. intraregionale Disparitäten auslösen bzw. bereits bestehende verstärken kann.

Die Region Braunschweig ist traditionell eine von Arbeitslosigkeit stark betroffene Region. Die Wirtschaftsrezession von 1993 hat den Arbeitsmarkt in der Region Braunschweig besonders stark getroffen. Erst seit Ende der 1990er Jahre ist ein Aufholprozess zu konstatieren, der insbesondere durch die vom Volkswagen-Konzern initiierten beschäftigungspolitischen Expansionstendenzen beschleunigt wurde. Seit 1997 konnte die Arbeitslosigkeit in der Stadt Wolfsburg quasi halbiert werden. Von den positiven Entwicklungen konnten alle Teilregionen mehr oder weniger stark profitieren. Den ge-

ringsten Abbau der Arbeitslosenzahlen verzeichnete in diesem Zeitraum der Landkreis Goslar. Insbesondere die beiden "Problemregionen" Goslar und Helmstedt und die Stadt Salzgitter leiden nach wie vor – sowohl im intraregionalen als auch im bundesweiten Vergleich – unter besonders stark ausgeprägten Arbeitsmarktproblemen.

Die zur Generierung von Innovationen benötigte Infrastruktur bildet eine wesentliche Voraussetzung für die technologische Leistungsfähigkeit und damit für die Wettbewerbsfähigkeit einer Region und der in ihr agierenden Unternehmen. Insbesondere in einer Arbeitswelt der Zukunft, in der sich Erwerbstätige, Unternehmen und Regionen in immer kürzeren Abständen den modifizierten Innovationserfordernissen anpassen oder – noch besser – diese produzieren müssen, kommt der Wissenschafts-, Forschungs- und Innovationsstruktur eine immer größere Bedeutung zu.

Die Region Braunschweig verfügt über eine relativ gut ausgebaute Infrastruktur außerbetrieblicher Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen. Die Potenziale der in der Region ansässigen staatlichen Großforschungseinrichtungen und der Hochschulen sind vor allem überregional stark eingebunden. Die Möglichkeiten auch regionaler Vernetzung sowohl von Innovationsaktivitäten zur Clusterbildung als auch eines zunehmenden Transfers zwischen regional ansässiger wissenschaftlicher Kompetenz und den Unternehmen in der Region sind insgesamt noch lange nicht ausgeschöpft. Die unternehmerischen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in der Region sind sehr stark auf den Bereich der "höherwertigen Technologien" und dabei auf die Volkswagen AG konzentriert. Es deutet sich damit eine eher unterentwickelte Innovationsbereitschaft in den Bereichen der kleinen und mittleren Unternehmen der Region an (BEZIRKSREGIERUNG BRAUNSCHWEIG/RESON/ZGB 2001).

Speziell seit der zweiten Hälfte der 1990er Jahre entwickelt der Dienstleistungssektor in der Region eine neue Dynamik, die nicht zuletzt im Umfeld der großindustriellen innovativen Kerne besondere Wirkung entfaltet. In diesem Sinne kann auch in jüngster Zeit im weitesten Sinne von einer – zumindest partiell – produktiven (teil)regionalen Komplementarität beim Verhältnis von Industrie und Dienstleistungen gesprochen werden.

Die Region Braunschweig erlebt derzeit – im Kontext allgemeiner nationaler und internationaler Entwicklungen – bereits einen grundlegenden Wandel der Arbeitswelt, der sich bis zum Jahr 2030 vermutlich noch weiter beschleunigen wird. Für die Zukunft sind jedoch gerade in dieser Region noch signifikante Strukturbrüche zu erwarten. Auch wenn die Region auf absehbare Zeit wesentlich von ihren industriellen Großunternehmen geprägt sein wird, so wird der allgemeine Wandel zur Dienstleistungsgesellschaft auch in dieser Region seine volle Dynamik entfalten und auch die originär industriellen Bereiche bzw. Unternehmen immer stärker tangieren und in ihrer strukturellen Ausrichtung verändern. Aus dieser Entwicklung können auf der einen Seite multiple Problemlagen etwa in Form von Betriebsschließungen und daraus resultierenden Beschäftigungsverlusten, auf der andere Seite aber gleichwohl Potenziale und Chancen durch die Etablierung und Eroberung neuer Märkte entstehen.

4.2.2 Wohnen und Versorgung

Im Hinblick auf Wohnen und Versorgung liegt die Stärke der Region einerseits in ihrem wirtschaftsstarken und kulturell attraktiven Kern um die Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg. Das Volkswagen-Werk, die Autostadt und die historischen Elemente der Braunschweiger Innenstadt sind bundesweit bekannte touristische Attraktionen. Verschiedene bedeutende Museen sowie das Einzelhandelsangebot sorgen für Anziehungspunkte mit einer Ausstrahlung über die Region hinaus. Die Elmregion mit ihren zum Teil erhaltenen Dörfern und Kleinstädten birgt landschaftliche wie architektonische Qualitäten. Andererseits liegen Stärken in den historischen Städten Goslar und Wolfenbüttel, den identitätsstarken gründerzeitlichen Wohnquartieren Braunschweigs sowie den landschaftlich reizvollen Erholungsgebieten des Harzes im Süden und der Heide im Norden.

Die Suburbanisierung von Wohnstandorten und Einkaufszentren⁴ hat in der Folge besonders in den Groß-, Mittel- und Kleinstädten zu Leerständen bei den Geschosswohnungsbauten der Nachkriegszeit sowie bei den Läden der Quartiers- und kleinstädtischen Zentren geführt. Die Ausbreitung gesichtsloser Siedlungsgebiete, deren eigenständige Identität häufig fehlt, prägt heute zu weiten Teilen den Gesamteindruck der Region. Insbesondere im Umland der Städte Braunschweig, Salzgitter, Peine, Gifhorn, Wolfsburg und Wolfenbüttel ist die anhaltende Zersiedlung der Landschaft Hauptursache für die Zunahme des MIV. Die Besonderheit dörflicher Strukturen ging vielerorts auch im ländlichen Raum verloren. Die ortsansässige Nahversorgung konnte zudem der Konkurrenz neuer, autogerechter Einkaufszentren häufig nicht standhalten, so dass sie heute in vielen kleinen Orten gänzlich fehlt.

Soziale, baulich-räumliche und funktionsräumliche Konsequenzen

Die traditionellen raumstrukturellen Phänomene Stadt, Land, Umland sind aufgrund der Sub- und Desurbanisierung heute nicht mehr klar ablesbar. Es haben sich neue Siedlungszusammenhänge ergeben, die mit den administrativen Grenzen kaum noch übereinstimmen und typologisch eine ganze Bandbreite an Phänomenen zwischen Stadt und Land umfassen. In der fachlichen Diskussion hat sich hierfür der Begriff der "Zwischenstadt" (SIEVERTS 1997) etabliert. Im Rahmen dieses Teilprojektes wurde der Versuch unternommen, diesen Zwischen-Phänomenen durch neue Begriffe eine bessere Erfassbarkeit zu verleihen. In einer groben Kategorisierung, die sich nicht an administrativen Grenzen, sondern an der Wahrnehmbarkeit durch Bewohnerinnen und Bewohner sowie Benutzerinnen und Benutzer der Stadtregion orientiert, haben wir sieben "raumstrukturelle Siedlungstypen" herausgefiltert. Diese Typen sind nach Stadt – Um – Land gegliedert und innerhalb dieser groben Raumkategorien weiter differenziert.⁵ Bei

⁴ Als Einkaufszentren werden Agglomerationen von Einzelhandelsbetrieben aller Art verstanden, unabhängig davon, ob es sich um großflächige oder um kleinteilige Betriebe und Strukturen handelt.

⁵ Für eine ausführliche Differenzierung siehe Kapitel 4 des ausführlichen Berichts des Forschungsfeldes "Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030" (ZIBELL et al. 2003).

den weiteren Untersuchungen, Bewertungen und Handlungsleitlinien legen wir diese für die Differenzierung der Siedlungsbestandteile zugrunde.

Stadt – Groß-, Mittel-, Kleinstadt

Hauptunterscheidungskriterien zwischen Groß-, Mittel- und Kleinstadt bilden deren Einwohnerzahl, die bauliche Dichte und Struktur – vor allem beeinflusst durch die unterschiedlichen Bauhöhen – sowie Art und Maß der sozialräumlichen Segregation.

Um – UmStadt, UmLand

Die **UmStadt** umfasst die suburbanen Teile der Stadtregion, die an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Sie bilden ein Netz aus tragfähigen städtischen und vorstädtischen Siedlungseinheiten.

Das **UmLand** besteht aus den desurbanisierten, städtebaulich und regional nicht integrierten Teilen der Siedlungslandschaft. Ausschließlich auf automobiler Erschließung ausgerichtet, bilden sie beliebig verstreute Erweiterungen des Siedlungsbestandes – den sogenannten "sprawl".

Land – LandZentral, LandPeripher

Das **LandZentral** vereint die gut vernetzten, tragfähigen und durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorte (Zentrale Orte) im ländlichen Raum. Sie bilden die Existenzgrundlage für die Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raumes.

Einwohnerschwache Dörfer bilden das **LandPeripher**. Sie sind durch Arbeitsplatz- und Einwohnerverluste potentiell vom Wüstfallen bedroht. Die Landwirtschaft bildet hier die Haupteinnahmequelle.

Fallbeispiele

Im Folgenden werden die Chancen und Risiken für die Region bzw. ihre Teilräume, die sich insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklungen ergeben, an ausgewählten Fallbeispielen dargestellt. Diese stehen einerseits für je eine der drei üblicherweise so genannten Raumkategorien – Stadt (Salzgitter), Umland (Papenteich) und Land (Schöppenstedt)⁶ – andererseits modellhaft für spezifische Problemlagen innerhalb dieser Raumkategorien, die wir nach phänomenologischen Kriterien differenziert haben (raumstrukturelle Siedlungstypen, s. o.). Ihre Auswahl orientiert sich an der Überlagerung von Schwächen und Defiziten, die sich aus der Analyse ergeben. Dazu gehören:⁷

⁶ Vgl. hierzu auch die Ergebnisse des Bürgergutachtens (KoRiS/ ZGB 2003a, 23).

⁷ Vgl. hierzu und zu den Ausführungen in den Fallbeispielen auch die Aussagen des stadt-regionalen Dialogs auf der Zukunftskonferenz vom 15.08.2002 (KoRiS/ZGB 2002b).

- im städtischen Bereich insbesondere jene Teile, die von Leerständen bzw. von einer Konzentration sozialer Randgruppen geprägt sind (innerstädtische, unsanierte Quartiere; Großsiedlungen; Zeilenbauten der Nachkriegszeit),
- im Umland ausgedehnte, häufig gesichtslose Einfamilienhausgebiete, bei denen z. T. noch die mangelnde Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr und erschwerte Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen hinzukommt,
- auf dem Land schlecht erschlossene und unterversorgte periphere Lagen, die angesichts rückläufiger und alternder Bevölkerung vom Leerfallen bedroht sind und daher besondere Anforderungen an die Funktionsfähigkeit der Zentralen Orte im ländlichen Raum stellen.

"Stadt": mehr Um als Stadt, zum Beispiel: Salzgitter

Salzgitter besitzt in seinen drei großen Ortsteilen Lebenstedt, Bad und Gebhardshagen funktionsfähige Zentren, die – in Lebenstedt und Bad – auch Bedeutung für die regionale Versorgung haben. Der Wohnungsbestand ist in weiten Teilen nicht mehr zeitgemäß. Im Zuge von Konzepten und Fördermaßnahmen, wie Stadtstrukturkonzept und Soziale Stadt, besteht die Chance, ihn an die Nachfrage anzupassen sowie durch die geplante Ausweisung von Bauflächen für den Einfamilienhausbau bedarfsgerecht zu erweitern. Eine disperse Siedlungsentwicklung über das gesamte Stadtgebiet birgt die Gefahr einer weiteren Verschärfung des Wohnungsleerstandes und zunehmender sozialer Segregation im Bestand des Geschosswohnungsbaus. Durch eine Konzentration auf die vorhandenen Zentren kann auch das Nahversorgungsangebot in den Stadtteilen gesichert werden.



Abb. 15: Salzgitter-Lebenstedt - Riesentrapp, Quelle: IAP

"Um": UmStadt – UmLand, zum Beispiel: Papenteich

Die Siedlungsentwicklung in der Samtgemeinde Papenteich verläuft äußerst dispers und orientiert sich an der Erschließbarkeit durch den MIV, so dass die Potenziale des Bus- und Bahnanschlusses in Rötgesbüttel und Meine und deren Einkaufszentren nicht genutzt werden. Die öffentlichen Freiflächen sind überwiegend auf die Bewältigung des Verkehrs ausgerichtet. Sie weisen keine Vernetzung mit den landschaftlichen Potenzialen oder dem dörflichen Bestand auf. Das weitgehende Fehlen von Nahversorgungsmöglichkeiten und innerörtlich vernetztem öffentlichen Verkehr erfordert die Benutzung des eigenen Pkw. Die einheitlichen Bau- und Bezugszeiten der Einfamilienhausgebiete und deren einseitige Ausrichtung auf Familien begründen die Homogenität der Bewohnerinnen und Bewohner.



Abb. 16: Adenbüttel – Verflechtung mit dem Naturraum in einem Siedlungsgebiet, Quelle: IAP

Die Qualifizierung und Vernetzung der Außenräume bietet die Chance einer verstärkten Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner. So kann der Aufbau sozialer Netze erleichtert werden. Diese können das Risiko räumlicher und sozialer Isolation alter Menschen in den Einfamilienhausgebieten abschwächen sowie den Verlust individueller Mobilität und Versorgung im Alter durch gemeinschaftliche Angebote kompensieren.

"Land": LandZentral – LandPeripher, zum Beispiel: Schöppenstedt

Die Dörfer im Süden der Samtgemeinde Schöppenstedt weisen z. T. schon heute erhebliche Leerstände auf. Vielfach sind keine Möglichkeiten der Nahversorgung vorhanden. Stattdessen gewährleisteten hier Verkaufswagen örtlicher Fleischereien und Bäckereien die Grundversorgung auch der älteren Bevölkerung.



Abb. 17: Innenstadt von Schöppenstedt, Quelle: IAP

Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die Stadt Schöppenstedt kann durch die Nutzung des vorhandenen Bahnanschlusses eine altersunabhängige Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner sicherstellen und den vorhandenen Einzelhandel sowie das Lebensmittelhandwerk stärken. Diesem Zweck würde auch eine fußläufige Vernetzung des Ortskerns mit den angrenzenden Einfamilienhausgebieten und dem neuen Einkaufszentrum dienen. So könnte eine innerörtliche Ergänzung des Angebots von Waren und Dienstleistungen an die Stelle der bestehenden Konkurrenzsituation treten. Im

Zuge des starken Bevölkerungsverlustes besteht die Gefahr räumlicher und sozialer Isolation alter und nichtmobiler Menschen in den peripheren Dörfern. Sie kann durch den Ausbau und die Erweiterung vorhandener mobiler Dienste abgemildert werden.

Insbesondere die in den Fallbeispielen benannten Potenziale und Defizite bzw. Chancen und Risiken bilden den Hintergrund für die nach raumstrukturellen Siedlungstypen differenzierten Aussagen des Leitbildes "Vernetztes Wohnen 2030".

4.2.3 Stadt-Landschaft: Architektur und Lebensräume der Region

Regionale Lebensgrundlagen

Die Region Braunschweig besitzt solide naturräumliche und infrastrukturelle Voraussetzungen für wirtschaftlich tragfähige, kulturell prägende und "durchhaltbare" Eigenentwicklungen:

- In den Siedlungen und Städten bestehen vorwiegend hochwertige und gepflegte Baubestände mit Anknüpfungs- und Verbesserungsmöglichkeiten.
- Ein tragfähiges und entwicklungsfähiges Netz von Wegen, Straßen- und Schienenverbindungen kennzeichnet gut ausgebaute und modifizierbare Verkehrsinfrastrukturen.
- Die Region verfügt über eine vergleichsweise gute und dennoch steigerungsfähige Versorgungssituation. Im Oberzentrum Braunschweig sowie in den Mittelzentren Wolfenbüttel, Peine, Gifhorn und Goslar bestehen noch überdurchschnittliche Angebotssegmente.
- Mit seinen großflächigen, sehr ertragreichen Lösserden bietet das ländliche Kulturland eine fruchtbare Basis für nachhaltige Entwicklung.
- Tourismus und Naherholung sind im Umbruch. Das klassische Fremdenverkehrsgebiet im Harz, aber auch Harzvorland, Leinebergland, Elm und Südheide leiden unter Stagnationserscheinungen, bieten allerdings lohnende Entwicklungspotenziale.

Vielfalt naturräumlicher und kultureller Strukturen

Die folgende Auseinandersetzung mit den langlebigen morphologischen Qualitäten des Gesamttraums und seiner Teile erfolgt mit dem Ziel, hieraus strukturelle Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für eine zukunfts offene Entwicklung des regionalen Lebens abzuleiten.

Die besondere charakteristische Stärke der Region ist zunächst nicht klar abzulesen und bedarf erst der Entdeckung, Beschreibung und Einordnung: Es ist die Vielfalt dieses Raums, die sich erst auf den zweiten Blick erschließt.

Aus landschaftlicher Sicht besteht diese Vielfalt zum einen in den naturräumlichen Gegebenheiten und Kulturlandschaften, die sich daraus entwickelt haben und durch ein verzweigtes Flusssystem miteinander verbunden werden. Dabei wird oft übersehen, dass es außer den extremsten und vordergründig attraktivsten Landschaftstypen des Harzes und der Heide noch eine ganze Reihe von Landschaften gibt, deren Reiz und Schönheit zum Teil noch der Entdeckung und Entwicklung bedarf: das Lösshügelland zwischen Oderwald, Elm und Lappwald, die unspektakuläre, aber grundsätzlich wohlstrukturierte Geest- und Bördelandschaft westlich der Oker und der von Höhenzügen gerahmte Teil des Weser- und Leineberglandes nordwestlich des Harzes. Was die Region besonders auszeichnet, ist der Kontrast der weiten, offenen und landwirtschaftlich geprägten Börde- und Geestlandschaften, die mit Harz und kleineren Höhenzügen regionalspezifische Orientierungsmöglichkeiten im Raum bieten, gegenüber der Begrenztheit der erwähnten kleinräumigeren, "intimen" Landschaftstypen.

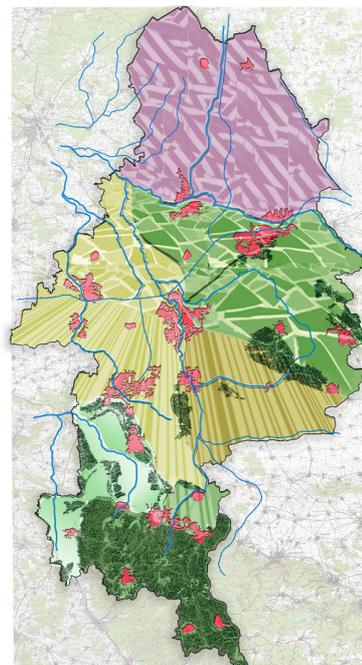


Abb. 18: "Zimmer" der Region, Quelle: ISL

Die Vielfalt der Region zeigt sich aber auch in den Relikten unterschiedlichster historischer Zeitphasen und territorialer Zugehörigkeiten – beginnend bei umfassenden Stadtstrukturen über vielfach vorhandene typische bauliche Anlagen (z. B. Klöster) bis zu besonderen baulich-räumlichen Höhepunkten (z. B. Burgen und Pfalzen). Aus dem historischen Erbe der Region sind im übrigen auch die Hinterlassenschaften einer vielfältigen Industriekultur nicht wegzudenken, die diesen Raum besonders aufgrund seines außerordentlichen Reichtums an Bodenschätzen seit dem Mittelalter geprägt haben und wesentlich zu seiner Identität beitragen.

Mangelnde Integration regionaler Teilräume

Die strukturelle Schwäche der regionalen Morphologie liegt vor allem in einem mangelnden Zusammenhalt und einer unzureichenden regionalen Integration ihrer Teilräume, die ansonsten in ihrer Vielfalt die oben betonte Stärke der Region ausmachen. Dieses Defizit zeigt sich zunächst beim Blick auf den erlebbaren Kernraum zwischen den Höhenzügen des Harzvorlandes und der Allerniederung im Norden, von dem sich die peripheren Räume um Peine und Helmstedt tendenziell ab- und den Nachbarregionen zuwenden. Im Fall des Peiner Umlandes hat dies auch mit seiner fehlenden erlebbaren Abgrenzung gegenüber der anschließenden Hildesheimer Börde zu tun. Die Helmstedter Mulde hingegen kehrt dem regionalen Kernraum geradezu den Rücken zu. Ein ähnliches Phänomen landschaftsräumlich bedingter Ausgrenzung zeigt sich im zum Weser- und Leinebergland gehörenden, räumlich vorwiegend auf den Harz orientierten Südwesten.

Fragen einer eindeutigen regionalen Zuordnung ergeben sich aber auch im Zusammenhang mit denjenigen Räumen, die das Land "zwischen Harz und Heide" begrifflich am ehesten definieren: Der Harz wird in seiner exponierten Andersartigkeit nicht zwangsläufig als integraler Bestandteil der Region gesehen. Die Heide hingegen zerfällt in viele kleine, auf sich selbst bezogene Räume. Zudem bilden beide Landschaftsräume Teile größerer, sich über die Region hinaus erstreckender landschaftlicher Einheiten. Klare Begrenzungen nach außen, die eine eindeutige Konzentration auf die Region bedeuten würden, fehlen in beiden Fällen.

Der Region gehören damit neben einem gestärkten Kernraum große periphere Räume an, die aufgrund landschaftlicher Andersartigkeit, starker innerer bzw. fehlender äußerer Grenzen nur geringe Bindungen an den Gesamtraum aufweisen.

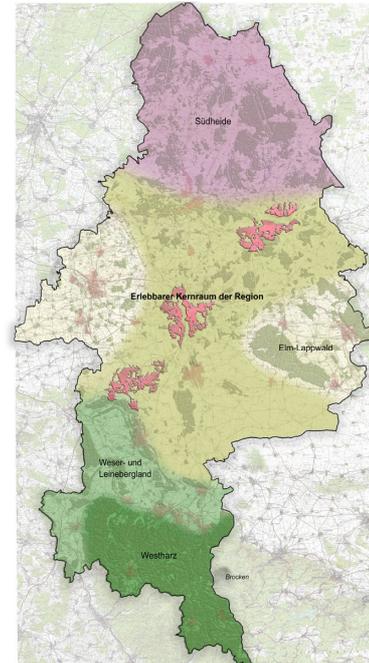


Abb. 19: Räumliche Schwerpunkte, Quelle: ISL

Stärkung struktureller Vielfalt und Dichte durch Herausarbeitung von Zusammenhängen

Insgesamt gesehen liegen die Chancen der Region in der erwähnten Vielfalt und Dichte naturräumlicher, kultureller und baulicher Strukturen, einer Dichte, die wenige absolute Höhepunkte bietet, wohl aber die substanzielle Grundlage einer hohen Lebensqualität auf vielen Ebenen. Besonders vielversprechend ist dabei der Kontrast zwischen historisch gefestigten Strukturen sowie solchen, die relativ neu und in zum Teil stürmischer Entwicklung begriffen sind.

Um diese Chance wirklich nutzen zu können, muss die Bandbreite, Vielfalt und Schönheit der vorhandenen morphologischen Qualitäten zunächst allerdings erkannt, gepflegt und entwickelt werden. Dabei wird es vor allem darum gehen, Zusammenhänge und Zugehörigkeiten herzustellen, denn die unabdingbare Voraussetzung zur Stärkung regionaler Potenziale ist ihre Bündelung. Zudem sollten im Interesse des engeren Zusammenhalts einer "Region der Schnittmengen" die sichtbaren morphologischen "regionalen Bande" gestärkt und minder geschätzte Teilräume aufgewertet werden. Ergänzt wird dies idealerweise durch die Förderung regionaler bzw. lokaler Märkte, Kulturen und Gepflogenheiten, die ihrerseits bündelnd wirken.

Spezialisierungen und Privatisierungen

Die Entwicklungsfähigkeit des regionalen Raumes wird vor allem durch Spezialisierungen und Privatisierungen zu Lasten der Allgemeinheit nachteilig beeinträchtigt. Hierzu gehören auch die großen, für die Allgemeinheit bisher weitgehend unzugänglichen Industrie- und Abbaugelände in Wolfsburg, Salzgitter sowie zwischen Helmstedt und Schöningen.

Zu nennen ist ebenso die Tendenz der letzten Jahrzehnte, mehr und mehr Bauland am Rande bestehender Ortschaften auszuweisen, was auch in der Region besonders im Umfeld der Städte zu einer Inanspruchnahme großer Landschaftsräume geführt hat. Das grundsätzliche Problem der Zersiedlung liegt dabei in der Agglomeration sowie der überwiegend anspruchslosen Strukturlosigkeit der Siedlungen, die zum Wertverlust stadtnaher und ländlicher Räume führt. Dabei werden landschaftlich reizvolle Standorte bevorzugt besetzt, und zwar in:

- Gewässernähe, die gerade in den offeneren landschaftlichen Räumen der Kernregion mit verhältnismäßig großer landschaftlicher Geschlossenheit und Vielfalt gleichzusetzen ist,
- Hanglagen, die entgegen traditionellen Siedlungsgewohnheiten wegen unverbaubarer Ausblicke in den letzten Jahrzehnten verstärkt besiedelt wurden. In der Region wird mittlerweile ein großer Teil entsprechender Lagen des südlichen Kernraums und des nördlichen Harzrandes in Anspruch genommen.

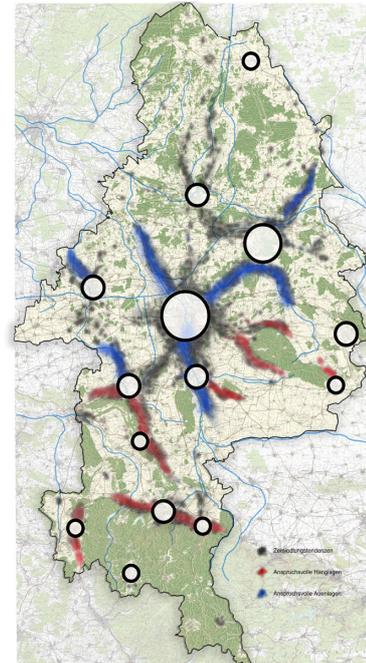


Abb. 20: Wertvolle Landschaftsräume unter Siedlungsdruck, Quelle: ISL

Eine weitere Gefährdung liegt in der strukturellen Verarmung und Vereinheitlichung von Landschaften durch eine monostrukturelle, industrialisierte Landwirtschaft. Sie stellt eine Variante der Aneignung und Privatisierung von Landschaften dar, die mit der Zersiedlungsproblematik durchaus vergleichbar ist. Vor allem sind hervorzuheben:

- durch "Entpersönlichung" von Landschaften eine Gefährdung landschaftsräumlich differenzierter agrarisch geprägter Kulturlandschaften. Zusätzlich geht meist die landschaftliche Feingliederung durch Hecken und Alleen verloren.
- Verlust der allgemeinen Zugänglichkeit weiter Landschaftsteile bei einseitiger, andere Nutzungen tendenziell ausschließender Bewirtschaftung. Das Netz der Wirtschaftswege ist mit der Größe der Schläge immer weitmaschiger geworden und genügt oft nur noch technischen, nicht aber den Erholungsansprüchen einer zunehmend urbanisierten Bevölkerung.

Diese Tendenzen einer Privatisierung der Landschaft durch Bau- und Siedlungsstrukturen sowie eine industrialisierte Landwirtschaft stehen in scharfem Konflikt mit dem Interesse der Allgemeinheit, Landschaft als Naherholungsraum zu genießen bzw. als Schutzraum natürlicher Ressourcen freizuhalten.

Verschärfung der kommunalen Disparitäten

Zwei unterschiedlich erfolgreiche staatliche Industriestadtgründungen in den 40er Jahren haben nicht nur die kommunalen Gewichte im Städtegefüge zwischen Harz und Heide beträchtlich verschoben, sondern auch Suburbanisierungserscheinungen vorangetrieben. Viele Jahrhunderte war Braunschweig das Hauptzentrum und Herz der Region. Heute konkurrieren die Industriestädte Wolfsburg und Salzgitter (Stahlproduktion und Fahrzeugbau), raumordnungspolitisch gekräftigt als "Oberzentraler Verbund" mit Braunschweig um Bewohner, Arbeitsplätze, staatliche Institutionen sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Bedingt durch diese Standortentwicklungen sind auch bei den Mittelstädten der Region starke Bevölkerungszuwächse, beispielsweise in Peine und Gifhorn zu beobachten. Helmstedt oder Goslar müssen hingegen mit Bevölkerung- und Bedeutungsschwund fertig werden. Stagnationserscheinungen sind ebenfalls in einigen Kleinstädten in den peripheren Gebieten der Region zu beobachten, wie in Wittingen, Schöningen, Schöppenstedt, Schladen oder Vienenburg.

Die vor sechzig Jahren als Vision angestrebte Automobili-sierung und Funktionstrennung der Lebenszusammenhänge schreitet als Zersiedlung des Raumes fort: Gegenwärtig bewegen sich gut zwei Drittel oder etwa 800.000 Bewohner der Region in einem halbmondförmigen Agglomerationsraum in einem Radius von 30 km um Braunschweig, eingefasst durch Wolfenbüttel, Salzgitter-Bad, Peine, Gifhorn und Wolfsburg. Für immer mehr Menschen ist der alltägliche Lebensraum mit seinen wiederkehrenden Ortswechseln nicht auf die Wohngemeinde begrenzt, sondern erstreckt sich auf mehrere Städte und Gemeinden.

Bei solch disperser Verlagerung von Alltagshandlungen stellt sich die Frage, ob es Entwicklungsmöglichkeiten für großstädtische Versorgungs- und Angebotsleistungen – breit gestreut in der Region – überhaupt noch geben kann, beispielsweise in Form von Gütern und Dienstleistungen jenseits der Produktpalette der Massengüter, wie sie für Großstädte charakteristisch sind. Unter dem Aspekt des gleichzeitigen Wachsens und Schrumpfens, sowie der Durchalterung wird selbst die Grundversorgung vielerorts auf dem heutigen Niveau nicht mehr zu halten sein und sich umstellen müssen. Denkbar sind mobile Versorgungsstrukturen, die allerdings zu Einschränkungen führen werden, beispielsweise geringere Angebotstiefe, eingeschränkte zeitliche Verfügbarkeit oder höhere Produktkosten.

Beinahe alle Kommunen bemühen sich, als Voraussetzungen für ein möglichst hohes Niveau lokaler Daseinsvorsorge, nach besten Kräften um möglichst viele neue Bewohner und Arbeitsplätze. Baugebietsausweisungen erscheinen als pragmatische, schnelle

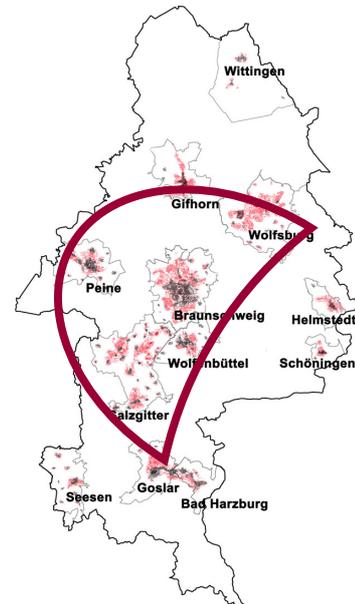


Abb. 21: Regionaler Ballungsraum - Städte und Gemeinden wachsen zusammen, Quelle: ISL

Lösung. Regionsweit werden insbesondere im ländlichen Raum annähernd 300 Baugebiete für 10-50 € pro Quadratmeter offeriert (vgl. BODENRICHTWERTE 2000 / ZGB): Wohnbauland auf dem Land ist heute so preiswert wie Teppichboden. Selbst in Verdichtungsräumen sind aufwändig erschlossene Gewerbegebiete zu ähnlichen Preisen zu erwerben. Wie der Siedlungsraum, "zerfällt die regionale Wirtschaft überall in mehrere Segmente" (vgl. ARING 2003, LÄPPLE 2003).

Weniger beachtet werden die Konsequenzen im eingewachsenen und sich ausdünnenden Bestand, der sich im Laufe der Zeit an vernachlässigten und/oder belasteten Zonen im regionalen Siedlungsraum einstellt. Man kann den Planungsprozess auch so formulieren: Bauland wird in diesem Zuge nicht selten zu Nichtbauland (Straßen, Parkplätze, Parkanlagen, Freizeitflächen) und traditionelles Nichtbauland, also landwirtschaftliches Kulturland zu Bauland. Ganz zu schweigen von den hohen Kosten, die eine zunehmend disperse Besiedlung bei Straßenunterhaltung, Müllabfuhr, Not- und Versorgungsdiensten usw. Jahr für Jahr verursacht. Es bleibt offen, ob in Zeiten von Bevölkerungsschrumpfung und damit zu erwartender stärkerer interkommunaler Konkurrenz neues Bauland noch lukrativer angepriesen wird. Eine weitere Verschärfung regionaler Deglomeration ist jedenfalls zu befürchten, wenn es nicht gelingt, die Entwicklung verstärkt auf eine Nutzung der inneren Potenziale des Siedlungsbestandes zu lenken.

Suburbanisierung erntet Stagnation

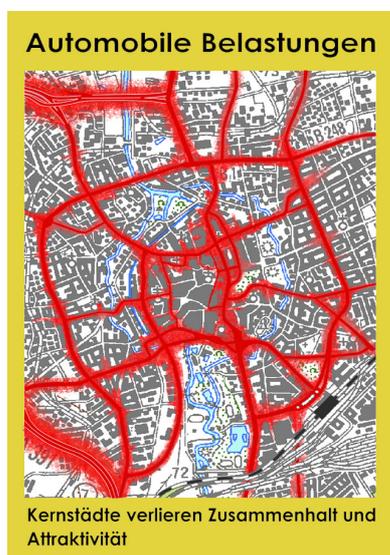


Abb. 22: Beispiel Braunschweig: Verkehrsschneisen separieren ein sinnvolles urbanes Gewebe, Quelle: ISL

Die Region Braunschweig hat den stärksten Automobilbesatz der Bundesrepublik Deutschland (vgl. WERMUTH et al 2003). Dies führte bis heute zu einer vorwiegend auf das Automobil zugeschnittenen Siedlungsexpansion, als eine maßgebliche Ursache einer bestandsgefährdenden Destabilisierung in den Teilräumen.

Die Standortgunst für Wohnen, Versorgung oder Gewerbe ist heute instabil und oftmals kurzlebiger als die langfristig angelegte Bausubstanz. Wanderungsbewegungen in Richtung der Ortsränder und begleitender Straßenbau verschärfen dynamisch die Lebens- und Existenzbedingungen im kernstädtischen Bestand – und schließlich in der gesamten Region: zunehmende Ressourcenverschwendung sorgt für Umweltverschmutzung; übermäßige Mobilitätskosten sowie schwindende Urbanität gefährden Wirtschaftlichkeit, Versorgungsqualität und damit die kulturelle Lebensqualität.

Aus dem mit barriereartigen Verkehrsbändern zerschnittenen regionalstädtischen Siedlungsgebilde und den dazwischen liegenden, nicht auffällbaren "Brachen" sprießen

zwar immer wieder neue, isolierte und simplifizierte Centers oder Themenparks, allerdings nur mit geminderter oder vorübergehender Magnetwirkung (BURCKHARDT 2000). Eine Standortsicherung im regionalen Ballungsraum mit seinen zahllosen Entwicklungsflächen wird immer schwieriger – und dennoch sollten die Chancen für ein sich stabilisierendes urbanes Gewebe genutzt werden, das auch die Wechselbeziehungen zur Landwirtschaft nicht negiert.

Kulturelle Eigenentwicklung

Region braucht leistungsfähige Städte

Eine leistungsfähige Region braucht starke Städte. Denn Städte sind für wirtschaftliche Entwicklung und Expansion elementar notwendig. Bleibt diese aus, bremsen Stagnationserscheinungen wiederum die Entwicklungsfähigkeit der Städte. Wenn wirtschaftliche Zuwachsraten langfristig schrumpfen, ist über den vielleicht schmerzhaften Übergang von einer Wachstums- zu einer Existenzwirtschaft nachzudenken, wiederum als Chance perspektivengeleiteter Aufbauarbeit zur Stabilisierung und Steigerung regionaler Wertschöpfung.

Das originäre Leistungsvermögen der Städte liegt in ihrer kulturellen Eigenentwicklung, jenseits des Netzwerkes der Globalisierung. So ist selbst die ländliche Entwicklung trotz weltweiter Nahrungsmittelströme und EU-Landwirtschaftspolitik noch immer an städtische Entwicklungsprozesse gekoppelt: Städtische Wirtschaften können neue Formen von Arbeit für die ländliche Welt hervorbringen, indem sie neue ländliche Wirtschaftszweige ins Leben rufen oder wieder entdecken. Städte legen auch ihr Hinterland still, indem sie bestimmte Importe vom Land einstellen. Stadtleben ist ohne Landwirtschaft als Versorgungsgrundlage noch immer nicht denkbar und in diesen elementaren Wechselwirkungen liegen bemerkenswerte Herausforderungen für die Region.

Die Stadt ist ein Markt. Die besonderen Eigenschaften großer Städte im Gegensatz zu kleinen Städten liegen in der Herausbildung von mannigfaltigen Spezialangeboten verschiedenster Art, gewissermaßen als bereichernde Ergänzung zu den Massengütern. Ein großer Markt ist an sich ein leistungsfähiges Gebilde. Sein Hauptmerkmal, die Konzentration, ermöglicht es zudem kleinen, spezialisierten, schwachen oder mehrfach vertretenen Unternehmen, auch bei geringer wirtschaftlicher Leistung zu existieren und sich weiter zu entwickeln. Die Standortqualitäten für einen facettenreichen großstädtischen Markt drohen in einer fragmentierten Regionalstadt unterzugehen (JACOBS 1963, 1970). Starke Städte dagegen zeichnen sich aus durch eine Synergie baulich-räumlicher Gefüge und leistungsfähig vernetzter stadtverträglicher Erschließungssysteme.

Dauerhaft leistungsfähige Städte müssen die immer wieder auftretenden Stagnationserscheinungen unter Mitwirkung der gesamten Gesellschaft überwinden, um Schrumpfung abwenden zu können. Nach Jane Jacobs (1970) wäre es Aufgabe, frühere Importe durch neue Arbeit zu ersetzen als Schlüssel eines lokalen Wachstums mit seinen bedeutenden Folgen – gewissermaßen als Kraftquelle für verstärkende Nachfrageschübe. Gewichtige Fundgruben für neue Arbeit waren und sind noch immer die unge-

lösten lokalen Probleme und Missstände, die durch Hinzufügung neuer Güter und Dienstleistungen zwar nicht gänzlich beseitigt, aber durchaus verkleinert werden können. Dies gilt gerade unter Stagnations- oder Schrumpfungsbedingungen.

Saubere Umwelt, größere Vielfalt, bessere Qualität

Bei der Suche nach Arbeitspotenzialen könnten die ureigensten menschlichen Bedürfnisse nach besserer Qualität und sauberer Umwelt ins Blickfeld rücken. Gerade die Alltagskulturen, die man mit Neugierde beim Reisen sucht, sollten – im übertragenen Sinne – in unserer unmittelbaren Lebensumgebung als Quelle von Zufriedenheit wieder entwickelt werden: Gewichtige Gesichtspunkte sind die Lücken, die durch Massenprodukte alleine nicht befriedigt werden können – also eine differenzierte Versorgungsqualität. Unsere ehemals gepflegte Kultur zur Herstellung hochwertiger Lebensmittel, handwerklicher Verfeinerungen und Dienstleistungen in Richtung Arbeit nach Maß sind generell keine Luxusprodukte, sondern gesellschaftliche Notwendigkeit. Auch unser Streben nach Sicherheit oder zumindest geringerer Gefährdung durch unsere Produktions- und Alltagshandlungen schafft Innovationsmöglichkeiten.

In strukturellen Umweltverbesserungen und in der Weiterentwicklung importierter Güter liegen entscheidende Potenziale für nachhaltige Wirtschafts- und Lebensweisen. Nur dadurch lassen sich unsere materiellen Existenzgrundlagen langfristig sichern – als weiche und harte Standortfaktoren (JACOBS 1970). Die zumeist "unsichtbare" und doch alltäglich spürbare Externalisierung von Umweltbelastungen lässt sich verkleinern. Zielgerichtet, mit organisatorischen und fiskalischen Regelungen. Wichtigste Anknüpfungspunkte zur Verbesserung unserer Umwelt und Nahrungsmittel sind siedlungsverträgliche Mobilitätsverbesserungen durch verminderte Automobilnutzung und eine ökologisch ausgerichtete Landwirtschaft. Ernährung und Fortbewegung sind existenzielle Handlungen und können den Schlüssel tragfähiger regionaler Modernisierungen darstellen.

Standortqualitäten im urbanen Gewebe

Die Flucht aus den Kerngebieten hinterlässt Löcher im sich ausdehnenden urbanen Gewebe, bei Wachstum kleinere Löcher, bei Stagnation größere, sowohl im Altbestand als auch in den Erweiterungsgebieten – wenn die Baugebiete nicht gefüllt werden oder keine Entwicklungsdynamik entfalten (vgl. Abb. 23). Soll dieser Negativtrend stoppen oder gar umkehren, müssen die Löcher "gestopft" werden, d. h. Baulücken und Brachen mit konkurrenzfähigen und deshalb hochwertigen Siedlungen ergänzt werden.

Das allein reicht allerdings nicht aus. Dauerhafte Qualitäten und nutzungsoffene Optionen sind notwendig. Ein vielfältiges, leistungsfähiges und auch flexibles urbanes Gewebe sollte das Ergebnis sein.

Eine besondere planerische Herausforderung ist die Nutzungsanreicherung und Auflösung der barriereartigen Verkehrsschneisen und sonstigen Randerscheinungen (BURCKHARDT 1994): Mit engmaschigen Vernetzungen, aus der Fußgängerperspektive abgeleitet, sollte die Trennwirkung zwischen den Quartieren aufgehoben werden. Indem sie wieder mehr Nahtstellen und Übergänge bekommen, können sich mehr Leben und Wirtschaftlichkeit angliedern, und damit kulturelle Ausprägungen die Besonderheiten der Quartiere dynamisch entwickeln und stabilisieren.



Abb. 23: Planungsaufgabe: Vernetzung von Rändern, Barrieren und Brachen zu einem zusammenhängenden urbanen Gewebe, Quelle: ISL

Risiken regionaler Weichenstellungen

Die Verbesserung der Existenzbedingungen braucht geeignete gesellschaftliche Rahmenbedingungen. Aber selbst ein gut austariertes Regelwerk vermag über unabsehbare Folgewirkungen das Zielergebnis überraschend beeinträchtigen. Vor dem Hintergrund der Planungsprobleme (PROTZEN 1995) ist es daher unerlässlich, die Ergebnisse der eingeleiteten Maßnahmen immer wieder mit den beabsichtigten Strategien und übergeordneten Zielsetzungen rückkoppelnd zu reflektieren – und stetig als überschaubare Schritte zu modifizieren. Noch immer ist ein im Idealfall stetiger Evaluationsprozess in Richtung eines effizienten und belastungsfähigen urbanen bzw. landschaftlichen Gewebes nicht in Sicht (RITTEL 1992). Hauptgründe liegen in den widersprechenden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen; sie können, wie nachfolgend skizziert, zur alltäglichen Konkurrenzsituation und Marktmacht immer weniger korrigierend und gestaltend eingreifen. Es fehlt aber auch an Auseinandersetzungen zur Festigung überzeugender gesellschaftlicher Entwicklungsalternativen.

Unzureichende strukturelle Umweltverbesserungen

Viele Umweltinvestitionen kommen nicht zur Geltung, weil es nicht gelingt, die Umweltbelastungen an den Ursachen zu bekämpfen (SIEVERTS 2000). Es wird viel gearbeitet, aber volkswirtschaftliche Fortschritte können sich letztendlich nicht einstellen. Zur Stärkung der Region wäre eine zunehmende Einbindung von Initiativen und Maßnahmen in einem auf Ressourcensparsamkeit ausgelegtem sozioökonomischem Netzwerk notwendig.

Beispielsweise ist heute die breit gefächerte staatliche Förderung und versuchte Steuerung beinahe aller Produktions- und Wirtschaftsweisen kontraproduktiv. Schlimmer noch, die scheinbare Gleichberechtigung grundsätzlich unterschiedlicher Produktionsbedingungen stützt Systeme, die Umweltkosten externalisieren. Unter heutigen Bedingungen gibt es keine echte Wirtschaftlichkeit ökologischer Produktionsweisen: Es ist unmöglich, kostspieligere Produktionsbedingungen zu verfolgen, gleichzeitig verlagerte Umweltkosten der industriellen Massenproduktion zu kompensieren und dann noch auf hochsubventioniertem Nahrungsmittelweltmarkt zu bestehen. Ähnlich problematische Wechselwirkungen sind im Verkehrsgeschehen zu beobachten, wie motorisierter Individualverkehr und Umweltverbund (FUSS E.V. 2002).

Widersprechende staatliche Rahmenbedingungen

Nicht durchhaltbare staatliche Prioritätensetzungen bzw. widersprechende gesetzliche Rahmenbedingungen verdeutlichen das Dilemma der öffentlichen Daseinsvorsorge (SAUNDERS 1987). Dabei stößt das gerne angewandte "Gleichverteilungsprinzip" an Leistungs- und Effizienzgrenzen – und kann keine Verteilungsgerechtigkeit herstellen: Schwer durchzuhalten wird die bisherige staatliche Praxis sein, beinahe alle Verkehrssysteme über die verschiedensten Steuerungsmöglichkeiten gleichzeitig zu fördern, das Bauen und Siedeln quasi überall als Investitionsleistung förderungswillig beziehungsweise steuermindernd zuzulassen oder auch konkurrierende landwirtschaftliche Bewirtschaftungsformen zu fördern. Infolgedessen sind neue, richtungweisende Prioritätensetzungen notwendig: damit alternative lokale und regionalwirtschaftliche Ansätze eine Entwicklungschance erhalten, damit planerische Gestaltungsanstrengungen wieder integrierend wirken – und auch als Wegweiser für Krisenlösungen sichtbar werden.

4.2.4 Verkehr und Mobilität

Die Region Braunschweig ist eine der am stärksten motorisierten und für den Autoverkehr am meisten ausgebauten Stadtregionen Deutschlands. Die Entwicklung der Mobilität in der Region Braunschweig wird nicht zuletzt durch VW beeinflusst, den größten europäischen Automobilkonzern. Die Motorisierung in der Region liegt mit rund 550 Pkw/1.000 EW über dem Bundesdurchschnitt – Wolfsburg ist mit 711 Pkw/1.000 EW Spitzenreiter. Abgesehen von Wolfsburg weisen die ländlichen Kreise eine signifikant höhere Motorisierung als die Städte auf.

Dementsprechend dominiert bei der Verkehrsmittelwahl der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit ca. 60 % aller Wege deutlich, während der ÖPNV im Verkehrsgeschehen der Region mit einem Anteil von knapp 10 % aller Wege nur eine untergeordnete Rolle spielt. Der Radverkehrsanteil ist mit ebenfalls rund 10 % trotz der guten topografischen Voraussetzungen sehr gering (Abb. 24). Bezogen auf die Verkehrsleistung (Personenkilometer) ist der MIV-Anteil noch größer, da die durchschnittlichen Wege mit dem Pkw länger sind als mit anderen Verkehrsmitteln.

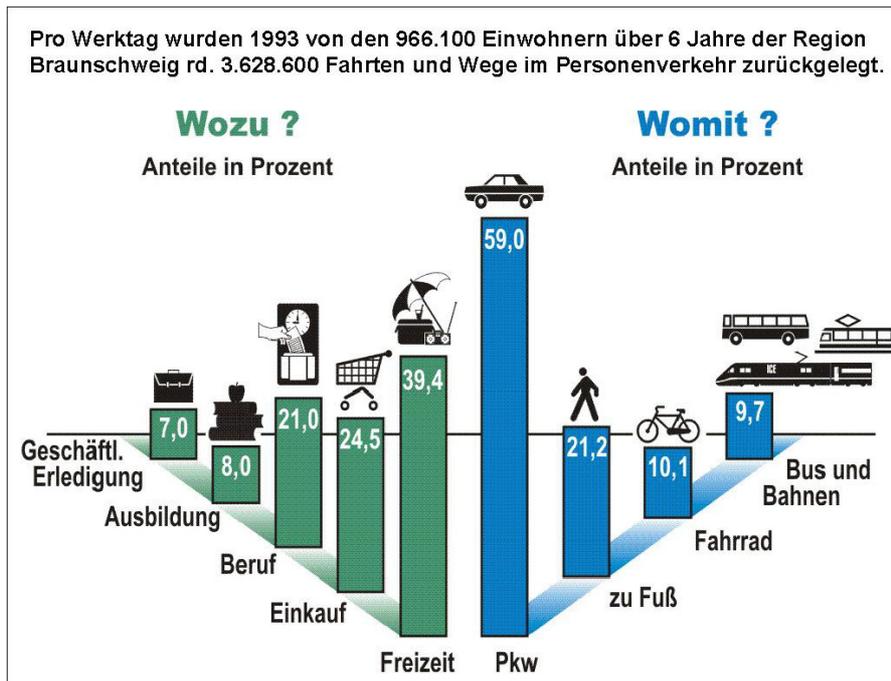


Abb. 24: Wegezwecke und Verkehrsmittelnutzung in der Region Braunschweig (ohne Landkreis Goslar), Quelle: IVS

Bei der Differenzierung des Verkehrs nach Wegezwecken fällt auf, dass nahezu 40 % der Wege der Freizeit dienen, während der klassische Weg zur Arbeit nur einen Anteil von 21 % ausmacht (Abb. 24).

Als eine Ursache des hohen MIV-Anteils kann die Stadt-Umland-Wanderung ausgemacht werden, die in einem "Teufelskreis" zu einer verstärkten MIV-Nutzung führt (Abb. 25).

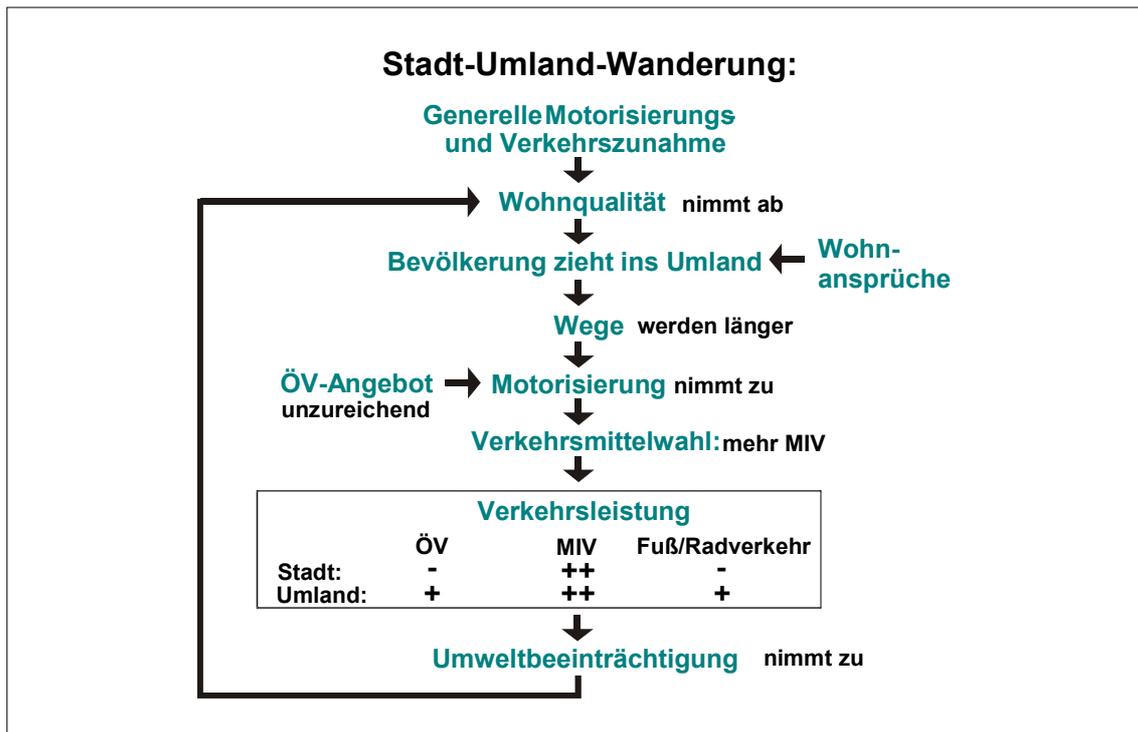


Abb. 25: Das Phänomen der Stadt-Umland-Wanderung, Quelle: IVS

Das wird deutlich, wenn man den Modal Split verschiedener Gemeinden in der Region Braunschweig betrachtet (Abb. 26). Mit sinkender Gemeindegröße nimmt der vergleichsweise geringe ÖPNV-Anteil von ca. 14 % in Braunschweig weiter ab, während der MIV-Anteil in ländlichen Gemeinden mit bis zu 74,3 % deutlich höher liegt als in den Städten.

Einen weiteren Faktor, der zu einer Verkehrszunahme in der Region Braunschweig führt, ist die steigende Pkw-Verfügbarkeit. Die wichtigste Ursache dafür stellen die sich ändernden Mobilitätsbedingungen bei älteren Personen dar. Während Ältere – insbesondere Frauen – in der Vergangenheit weitaus schwächer motorisiert waren, verfügen sie heute immer häufiger über einen Pkw.

Da die Zahl der Älteren in der Region Braunschweig besonders stark wächst, so dass die über 65-Jährigen bis 2030 die größte Personengruppe bilden, wird die Pkw-Verfügbarkeit in der Region bis 2030 weiter deutlich zunehmen. Die differenzierte Betrachtung der Pkw-Verfügbarkeit nach Alter und Geschlecht (Abb. 27) macht dieses Phänomen deutlich. Während heute je nach Gebietstyp nur rund 30 % der Frauen ab 65 Jahre über einen Pkw verfügen, wird dieser Wert bis 2030 auf ca. 70 % ansteigen. Die Kohorten der autofahrenden Jahrgänge altern weiter. Das bedeutet, wer bereits im jüngeren Alter ein Auto benutzt, schafft dieses in der Regel mit zunehmenden Alter nicht ab. Damit verliert der ÖPNV ein Großteil seiner wichtigsten Klientel. Die Pkw-Verfügbarkeit der anderen Altersgruppen steigt nur noch leicht an bzw. stagniert auf hohem Niveau.

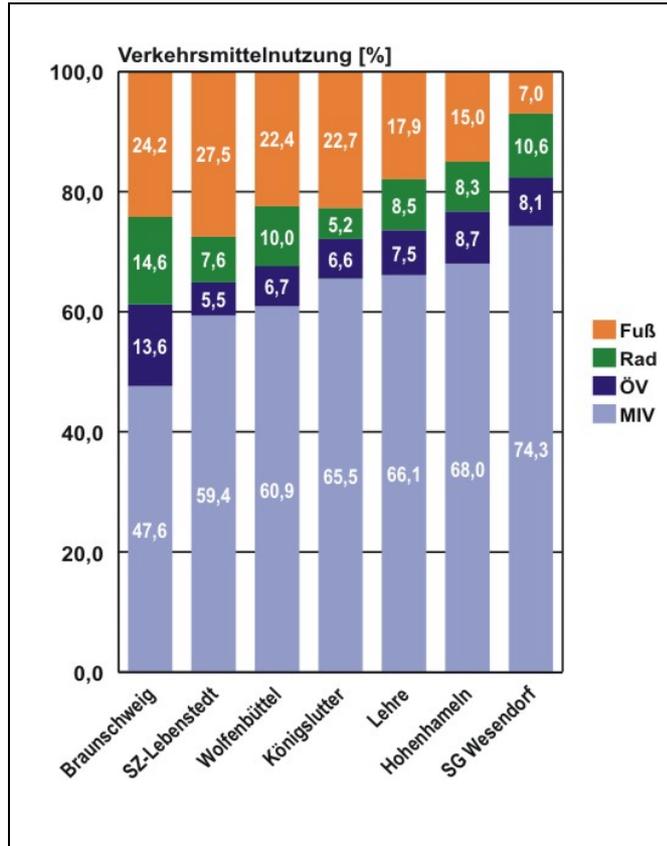


Abb. 26: Modal Split der Bewohner ausgewählter Orte auf Grundlage von Haushaltsbefragungen, Quelle: IVS

Die wichtigsten Auswirkungen der Verkehrszunahme sind Lärm, Luftverschmutzung, Energieverbrauch, Unfallgefahr, Trennwirkung und Flächenverbrauch. Ein Großteil der Region Braunschweig gehört nach der Einstufung des Bundesraumordnungsberichts

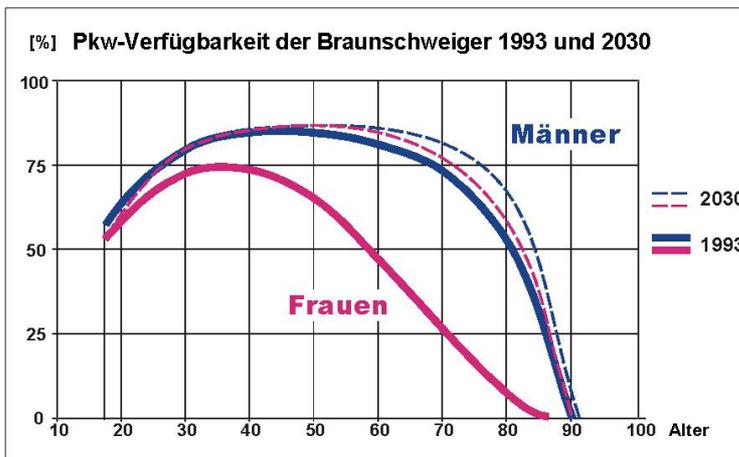


Abb. 27: Pkw-Verfügbarkeit der Braunschweigerinnen und Braunschweiger nach Alter und Geschlecht 1993 und 2030, Quelle: IVS

zu den verkehrlich hoch belasteten Räumen in Deutschland (hohes Verkehrsaufkommen und hoher Bündelungsgrad der Verkehrsinfrastruktur) (BBR 2000, 157). Die Lebensqualität ist hier eingeschränkt.

Im Gegensatz zur Infrastruktur für den MIV ist der ÖPNV in der Region Braunschweig nur schwach entwickelt. Insbesondere die ländlich geprägten Gebiete des ZGB werden durch den ÖPNV z. T. nur mangelhaft bedient. Busse fahren häufig ausschließlich zu Zeiten eines hohen Verkehrsaufkommens vor allem für Schüler und Berufstätige und steuern deren Ziele an. Außerhalb dieser Zeiten und zu anderen Zielen wie z. B. zu benachbarten Orten oder Freizeitgelegenheiten existieren keine ÖPNV-Verbindungen. Leidtragende sind diejenigen Personen, die nicht über einen eigenen Pkw verfügen (ältere Menschen, Hausfrauen, Arme, Kinder, Jugendliche, Schwerbehinderte etc.).

Eine immer geringe Bevölkerungsdichte und eine ungünstige Siedlungsstruktur durch weit auseinander liegende Siedlungsteile machen den Einsatz von Standardlinienbussen mit ihren hohen Kosten besonders unwirtschaftlich. Dass sich die Bevölkerung innerhalb derartiger Gebiete immer weiter in Richtung Benutzung privater Kraftfahrzeuge orientiert, verstärkt das Problem weiter.

Der Güterverkehr in der Region Braunschweig hat in den letzten Jahren wie im Bundestrend zugenommen. Hier hat sich die Verkehrsleistung von 1991 bis 2000 um 28,2 % erhöht. Während der Güterverkehr auf der Straße einen Zuwachs von 41,3 % und der auf den Binnenwasserstraßen – trotz erheblicher Abnahme des Montangüteraufkommens mit hoher Affinität zum Binnenschiff – einen Zuwachs von 18,8 % aufweist, ist die Verkehrsleistung auf der Schiene im gleichen Zeitraum um 5,2 % gefallen. Die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger im Güterverkehr weisen im Jahr 2000 folgende Anteile auf: Auf den Straßenverkehr entfallen 70,9 %, auf die Eisenbahnen 15,5 % und auf die Binnenschifffahrt 13,6 % (BMVBW 2001).

4.2.5 Kooperation und Bürgerengagement in der Region Braunschweig

Die SWOT-Analyse der Region Braunschweig im Bereich Zusammenarbeit und Bürgerengagement beruht auf den theoretischen Überlegungen der in Kapitel 3.5 dargestellten Steuerungsdiskussion und greift Regional Governance als ein strukturierendes Steuerungsmodell auf. Danach stehen Städte und Regionen vor der Aufgabe, im Zuge eines Modernisierungsprozesses ihre Fähigkeit zur Selbstorganisation auszubauen. Dazu gehören Akteursnetzwerke und -kooperationen, um Wirtschaft und bürgerschaftliche Aktivitäten in die Stadt- und Regionalentwicklung einzubeziehen.

Wesentliches Kennzeichen von Regional Governance ist das Zusammenspiel zwischen den hierarchischen Systemen und den Regelungsformen Markt und soziale Netzwerke. Durch das erweiterte Akteursspektrum entsteht ein Akteursdreieck aus Staat/Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft (s. Abb. 28).

Das Governance-Modell unterscheidet konzeptionell sieben Formen der kooperativen Zusammenarbeit zwischen Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft (s. Abb. 29).

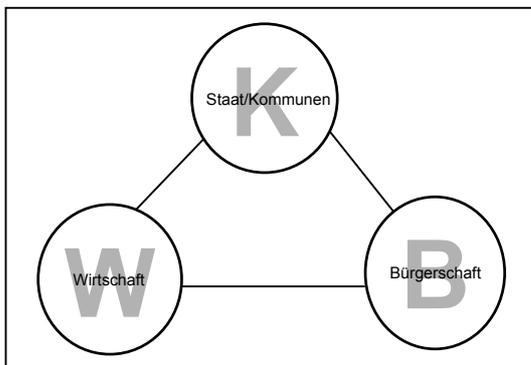


Abb. 28: Akteurspektrum im Governance-Modell, Quelle: KoRiS

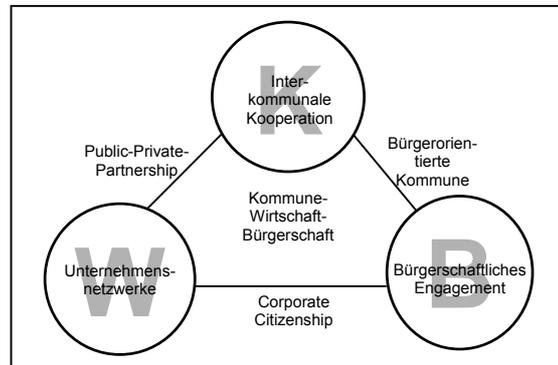


Abb. 29: Kooperationsformen im Governance-Modell, Quelle: KoRiS

Ein wesentliches Merkmal von Regional Governance besteht in der freiwilligen Selbstorganisation der Akteure auf Netzwerkbasis. Die folgende Analyse der Situation in der Region Braunschweig untersucht die verschiedenen Kooperationen zwischen den einzelnen Akteuren auf regionaler wie teilregionaler Ebene und zeigt grundlegende Potenziale und Chancen in der Region Braunschweig auf.

Regionale Steuerung

Drei Akteure haben die Regionalentwicklung in der Region Braunschweig in den letzten Jahren maßgeblich geprägt: die Bezirksregierung Braunschweig, der ZGB und die Regionale Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e. V. (reson). Gemeinsam bildete sie ein "regionales Steuerungsdreieck" (LOMPE et al. 1996).

Das Hoheitsgebiet der Bezirksregierung ist nicht deckungsgleich mit der Region Braunschweig, sondern umfasst weitere Landkreise in Südniedersachsen.⁸ Seit Ende der 1990er Jahre wandelt sich das Selbstverständnis der Bezirksregierung, weg von rein staatlichen Vollzugsaufgaben, hin zu einem stärker auf Dienstleistungen und Regionalmanagement ausgerichteten Angebot.

Der ZGB wurde 1992 als interkommunale Kooperation der regionalen Gebietskörperschaften in Form eines Pflichtverbandes gegründet. Seine Verbandsversammlung ist das einzige "die ganze Region berücksichtigende Legitimationsorgan". Der ZGB besitzt aufgrund der Möglichkeit, Mehrheitsentscheidungen treffen zu können, eine hohe "Konfliktregelungsfähigkeit" (FÜRST/LÖB 2002, 8 f.).

Im Vergleich zum ZGB verfügt die 1994 gegründete Regionale Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e. V. (reson) über eine heterogenere Akteursstruktur. Gegenwärtig hat reson 45 Mitglieder, darunter Gebietskörperschaften, Gewerkschaften, Hoch-

⁸ Dies sind die im Süden an die Region Braunschweig angrenzenden Landkreise Göttingen, Northeim und Osterode am Harz.

schulen und regionale Großunternehmen (RESON o. J.). Das "Innovationsnetzwerk aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und gesellschaftlichen Gruppen" (LOMPE et al. 1996, 307) hat die Standort- und Beschäftigungssicherung in der Region Braunschweig zur Aufgabe.

Die Zusammenarbeit von ZGB, reson und Bezirksregierung verknüpft die unterschiedlichen "Fähigkeiten" der drei Partner. So verkörpert die Landesregierung die staatliche Autorität innerhalb des regionalen Steuerungs Dreiecks, die sicher stellt, dass sich alle regionalen Akteure in den Kooperationsprozess einbringen können. Darüber hinaus ermöglicht sie den Zugang zu öffentlichen Förderprogrammen (KEGEL/KNIELING 1998, 150). Ergänzend bringt der ZGB die Prämissen der Gebietskörperschaften für die räumliche Entwicklung in Form der im regionalen Raumordnungsprogramm erarbeiteten Leitbilder und Ziele in die gemeinsame Arbeit ein. Auf diese Weise wird eine enge Abstimmung zwischen der Bezirksregierung und dem Träger der Regionalplanung, dem ZGB, gewährleistet. Reson bringt als wirtschaftsorientiertes Netzwerk die Interessen der Wirtschaft ein, fungiert als Moderator zwischen den einzelnen Akteuren und sichert die projektbezogene Ausrichtung der trilateralen Zusammenarbeit. Seit Beginn des Jahres 2003 hat die Bezirksregierung ihre Aktivitäten im Bereich Regionalmanagement allerdings aufgrund der politischen Diskussion in Niedersachsen über die Rolle der Bezirksregierung eingeschränkt.

Unter der Annahme, dass Regionalentwicklung von bottom-up-Prozessen und -Impulsen lebt (FÜRST 1999, 352), ist das kooperative Umfeld der drei regional agierenden Akteure von Bedeutung. Beispielhaft werden im Folgenden kooperative Prozesse beschrieben, die aufgrund ihres regionalen Charakters Einfluss auf die Entwicklung der Gesamtregion Braunschweig nehmen. Der Fokus liegt dabei auf der Struktur der beteiligten Akteure sowie den Auswirkungen der Projekte auf die Region.

Kooperative Regionalentwicklung in der Region Braunschweig

Das kooperative Klima der Region Braunschweig wird durch verschiedene erfolgreich abgeschlossene Projekte kooperativer Zusammenarbeit in den 1990er Jahren deutlich. Dabei lag die Koordination in den meisten Fällen bei Akteuren des regionalen Steuerungs Dreiecks:

- 1993 bis 1996: Aufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) für den Großraum Braunschweig durch den ZGB. Der Prozess war durch eine intensive Dialog- und Umsetzungsorientierung geprägt. Expertendialoge und Fachforen boten die Möglichkeit, die fachlichen Kompetenzen und Standpunkte der regionalen Akteure frühzeitig in den Entwicklungsprozess des RROP einfließen zu lassen (Kegel/Knieling 1998).
- 1996 bis 1998: Aufstellung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für Südostniedersachsen unter der Federführung von reson. Die kooperative Erarbeitung von Leitbildern durch die regionalen Akteure prägte das Regionale Entwicklungskonzept. Als Leitfaden dienten die im RROP erarbeiteten Grundlagen, die im Rahmen des REK durch "Grenzen überwindende [und] Identität stiftende Projekte" er-

gänzt werden sollten, "von denen möglichst alle in der Region profitieren" (PRÄTORIUS 2002, 79).

- 1998 bis 2000: Teilnahme am Wettbewerb "Regionen der Zukunft" des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Auszeichnung als "Region der Zukunft" für die Initiierung einer "vorbildlichen regionalen Entwicklung" sowie für "integrierte Konzeptionen und innovative Umsetzung einzelner Modellprojekte" (LANDKREIS CHAM o. J.). Ermöglicht wurde dies durch die Zusammenarbeit verschiedener regionaler Akteure unter der Federführung des ZGB. Neben den Akteuren des Steuerungsdreiecks waren wissenschaftliche Partner ebenso in den Prozess eingebunden wie lokale Gruppen engagierter Bürgerinnen und Bürger.

Darüber hinaus bestehen in der Region Braunschweig u. a. mit der Agrarstrukturellen Entwicklungsplanung (AEP) "Elm-Asse" sowie der LEADER+Region "Isenhagener Land" Ansätze für kooperatives Handeln. Während die AEP vorrangig strategische Untersuchungen vornimmt und Entwicklungsrichtungen aufzeigen soll, stellt LEADER+ ein umsetzungsorientiertes Förderprogramm dar, das die endogenen Potenziale des ländlichen Raums mit Hilfe einer gezielten Projektförderung zu aktivieren versucht. Grundlage ist die Zusammenarbeit der Wirtschafts- und Sozialpartner mit Politik und Verwaltung in einer Lokalen Aktionsgruppe.

Das Regionalmanagement Goslar ("Wir in der Region Goslar") setzt auf eine enge Zusammenarbeit der im Landkreis Goslar ansässigen Unternehmen, Wissenschaft, Bildungseinrichtungen und der öffentlichen Verwaltung. Die Zusammenarbeit beruht auf dem gemeinsamen Interesse aller Beteiligten, konkurrenzfähiges Know-how zu entwickeln und dieses erfolgreich zu vermarkten (WIR 2002).

Best Practice- Analyse

Die regionalen Kooperationen in der Region Braunschweig werden durch eine Vielzahl teilregionaler Projekte und Initiativen ergänzt. Die Best Practice-Analyse untersuchte regionale sowie internationale Beispiele kooperativer Zusammenarbeit der drei Akteursgruppen Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft auf ihre Potenziale zur Bewältigung des demographischen Wandels in der Region Braunschweig. Zur Veranschaulichung der Bandbreite der untersuchten Kooperationsbeispiele sind in Abb. 30 beispielhaft jeweils zwei regionale Kooperationen genannt.⁹

Insgesamt führte die Analyse zu folgenden Ergebnissen:

- In der Region Braunschweig besteht Handlungsbedarf im Bereich regionaler Kooperationsziele ("Regionales Handeln für lokale und regionale Qualitäten"). Insbesondere bei Themen, bei denen sich die Kooperationserfolge erst nach längerer Zusammenarbeit einstellen, sind Kooperationen in der Region Braunschweig nur schwer zu verwirklichen.

⁹ Für eine ausführliche Darstellung aller Best Practices sowie der Analyse vgl. BIEKER et al. 2003.

- Kooperation muss nicht zwangsläufig von gleichberechtigten Partnern getragen werden. Wichtig für erfolgreiche Kooperationen ist die Möglichkeit jedes Partners, mit seinen Fähigkeiten zum Kooperationserfolg beitragen zu können. Gleichzeitig müssen alle Kooperierenden individuell von der Zusammenarbeit profitieren (Win-Win-Situation).
- Auch teilräumliche Kooperationen können regionale Wirkungen erzielen – sowohl durch Vorbildfunktion als auch durch die Schaffung von regionalen Qualitäten. Diese müssen nicht zwangsläufig in der ganzen Region gleich sein. Vielmehr bietet die Heterogenität der Region Braunschweig (Stadt und Landschaft – Harz und Heide – etc.) Potenziale eines vielfältigen regionalen Angebots.

Selbstorganisation in der Region Braunschweig: Partnerschaften zwischen Kommunen/ Wirtschaft/Bürgerschaft	
Kommune – Kommune <ul style="list-style-type: none"> • Kooperationsvertrag zwischen dem Landkreis und der Stadt Goslar • Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) 	Kommune – Wirtschaft – Bürgerschaft <ul style="list-style-type: none"> • "Von der Region lernen - In der Region lernen - eine lernende Region" (VIEL) • Jugendcamp der Stadt Salzgitter
Kommune – Wirtschaft <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e. V. (reson) • Wolfsburg AG 	Wirtschaft – Bürgerschaft <ul style="list-style-type: none"> • Kennel Bad e. V. • Senior sucht Junior
Kommune – Bürgerschaft <ul style="list-style-type: none"> • braunschweiger forum • Interaktiver Landschaftsplan Königslutter 	Wirtschaft – Wirtschaft <ul style="list-style-type: none"> • Personal, Produktions- und Servicegesellschaft mbH (PPS) • Zukunft im Maschinenbau (ZIM)
Bürgerschaft – Bürgerschaft <ul style="list-style-type: none"> • Bürgerstiftung Goslar • Seniorenkreis Wirtschaft Braunschweig e. V. 	

Abb. 30: Übersicht ausgewählter regionaler Best Practices

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Region Braunschweig über eine recht ausgeprägte Kooperationslandschaft verfügt. Weiterer Handlungsbedarf besteht zum einen darin, die Möglichkeiten der Einflussnahme durch lokale und teilregionale Projekte zu veranschaulichen, und zum anderen in einer bewussten Orientierung des kooperativen Handelns an den zukünftigen Herausforderungen, die sich aus dem demographischen Wandel ergeben. Bei einer gezielten Förderung der regionalen Selbstorganisation sollte auf die Strukturierung des Regional Governance-Konzepts zurückgegriffen werden.

5 Ergebnisse I: Leitbilder STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig

5.1 Experten-Leitbild

5.1.1 Forschungsfeld Arbeits-Stadt-Region 2030: Nachhaltige Arbeits-Stadt-Region 2030

Wenn sich die Region Braunschweig bis zum Jahr 2030 im Sinne ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit entwickeln soll, so sind insbesondere vor dem Hintergrund der aufgezeigten Herausforderungen der prognostizierten demographischen Entwicklungstrends, offensichtlich erhebliche Modifikationen in den Einstellungs- und Handlungsmustern notwendig. Im Wesentlichen geht es bei den strategischen Zielsetzungen der sozioökonomischen Nachhaltigkeit um den langfristigen Erhalt der Funktionsfähigkeit des ökonomischen Systems und gleichzeitig darum, sowohl in der Gegenwart als auch in der Zukunft möglichst alle sozialen und/oder ökonomischen Akteure entsprechend ihren Wünschen und Potenzialen an einer prosperierenden Entwicklung partizipieren zu lassen bzw. diese Entwicklung dadurch zu forcieren.

Ziele

Demographischer Wandel als Wettbewerbsvorteil

Den mit dem demographischen Wandel einhergehenden Herausforderungen und Problemlagen wird sich keine Region vollständig entziehen können. Für den sozioökonomischen Erfolg bzw. Misserfolg von Regionen wird daher zukünftig die Bewältigung dieser demographieinduzierten Herausforderungen eine immer zentralere Bedeutung einnehmen. Gleichzeitig scheint aus heutiger Sicht festzustehen, dass der Umdenkungsprozess bei Unternehmen, Arbeitnehmern und allen anderen Akteuren und die daraus resultierende Konzeptionierung und Umsetzung von adäquaten Strategien und Maßnahmen sehr viel Zeit in Anspruch nehmen (KLAUDER et al. 2000, PACK et al. 2000) und vermutlich mit vielfältigen Friktionen verbunden sein wird. Eine frühzeitige Anpassung an den demographischen Wandel kann vor diesem Hintergrund eine entscheidende Komponente für einen strategischen Wettbewerbsvorteil darstellen. "Demographische Prozesse entwickeln sich schleichend und entwickeln sich zunächst kaum sicht- und spürbar. Ihre längerfristig zu erwartenden Folgen lassen sich aber zum Zeitpunkt ihres Eintretens kaum noch beeinflussen. Eine Politik des 'Abwartens' wäre deshalb sehr kurzsichtig und kontraproduktiv" (BÄCKER 2001, 24).

Es liegt auf der Hand, dass die Unternehmen und Regionen langfristig im Wettbewerb besser positioniert sein werden und entsprechende Skaleneffekte erzielen können, die vergleichsweise früh und umfassend den Veränderungsdruck antizipieren und erfolg-

reich bewältigen. In diesem Sinne muss es das Ziel der Arbeits-Stadt-Region 2030 sein, den demographischen Wandel nicht als imaginäres und zeitlich weit entferntes Phänomen zu betrachten, sondern bereits heute in einem ersten Schritt eine entsprechende breite Sensibilisierung für die kommenden Herausforderungen zu entwickeln. Primär sind an dieser Stelle die Unternehmen gefordert, die ihre gegenwärtig weit verbreitete Indifferenz gegenüber der demographischen Entwicklung als einem potenziellen Problem überwinden müssen. Gleichzeitig muss es aber in strategischer Hinsicht darum gehen, die Thematik mit all ihren Facetten in die gesamte Region zu transportieren und in einem breiten öffentlichen Raum zu diskutieren, um die Relevanz bzw. die Virulenz für alle Akteure und Institutionen zu verdeutlichen.

Mittelfristig wäre es zu begrüßen, wenn ein "regionaler Steuerungskern" (FÜRST/LÖB 2002, 24) diesbezüglich eine integrierende Managementfunktion übernehmen würde, um die jeweiligen unternehmens-, akteurs- und (teil)raumspezifischen Herausforderungen und Problemlagen aufzunehmen, zu kanalisieren und in der Region zu artikulieren. Gleichzeitig könnte der in diesem Kontext unumgängliche Dialog mit den höheren Politikebenen effizienter gestaltet werden.

Demographiegerechte Personalpolitik in den Unternehmen

Die gegenwärtig von fast allen Unternehmen praktizierte Personalpolitik mit ihren zentralen Komponenten der Kurzfristigkeit und Jugendzentrierung stößt mittel- bis langfristig demographiebedingt an ihre Grenzen und produziert Suboptimalitäten. Insbesondere die Kurzfristperspektive hat ihre wesentliche Begründung in betriebswirtschaftlich auf den ersten Blick rationalen Effizienzkalkülen, weswegen eine langfristig orientierte Personalpolitik aufgrund der real existierenden Unwägbarkeiten der wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen als nicht opportun erscheint (FRERICHS 2002, 57).

Auch wenn es für eine diesbezügliche Perspektive kein Standardrezept mit einer Erfolgsgarantie geben kann, so existieren aus heutiger Sicht eine Vielzahl unterschiedlicher Ansatzpunkte und Maßnahmen, die in der strategischen Verknüpfung in und zwischen den Unternehmen eine geeignete Plattform für eine erfolgreiche Bewältigung der kommenden Herausforderungen bieten. Im Zentrum derartiger Konzeptionen muss eine modifizierte Arbeits- und Organisationsgestaltung stehen, die den der Schrumpfung und insbesondere der Alterung der Erwerbsbevölkerung inhärenten Problemlagen präventiv begegnet und bei der folgende Strategien in Form von Gestaltungsoptionen im Vordergrund stehen sollten (BÄCKER 2001; NAEGELE 2001, PACK et al. 2000):

- Eine kontinuierliche Aktualisierung der Wissensbasis für alle Arbeitnehmer unabhängig vom Alter mittels Realisierung von Konzepten lebenslangen Lernens muss in allen Unternehmen umgesetzt werden. Dabei sollten sowohl betriebliche als auch außerbetriebliche Maßnahmen zur Qualifikationsanpassung und -erhaltung verstärkt werden.
- Vermeidung einseitiger Spezialisierungen zugunsten einer systematischen Kompetenzentwicklung und Flexibilität durch anforderungsgerechte Tätigkeitswechsel und/oder Rotationsmodelle im Rahmen betrieblicher Laufbahngestaltung. Gleichzei-

tig sollten verstärkt Maßnahmen zur Anpassung von Arbeitsanforderungen und Arbeitsbelastungen an das sich verändernde Leistungsvermögen älter werdender Beschäftigter initiiert und umgesetzt werden.

- Intensivere Förderung und Nutzung der mit kristalliner Intelligenz (u. a. Erfahrungswerte, soziale Kompetenz) verbundenen Stärken älterer Mitarbeiter zum Vorteil des Unternehmens. In diesem Sinne sollte der Transfer der jeweiligen Wissenspotenziale zwischen den betrieblichen Altersgruppen und die systematische Nutzung der komplementären, altersspezifischen Fähigkeiten Jüngerer und Älterer in intergenerationaler Hinsicht verstärkt werden.
- Intensivierung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes (betriebliche Gesundheitsprävention), um eine Berufsverweildauer bis zum Erreichen der Altersgrenze zu ermöglichen.
- Schaffung innovativer und lernförderlicher Arbeitsbedingungen. In diesem Kontext sind Konzepte einer integrierten Arbeitspolitik zu entwickeln, die sich nicht nur auf einzelne Aspekte, sondern umfassend auf Arbeitsgestaltung (Arbeitsorganisation und Technik), Arbeitszeit, Kooperation und soziale Beziehungen, Gesundheitsförderung, Leistungsregulierung und Qualifizierung richten. Zur Durchsetzung dieses ganzheitlichen Ansatzes ist insbesondere eine Verzahnung von Organisationsentwicklung und Personalpolitik notwendig.
- Flexibilisierung der Arbeitszeiten insbesondere für ältere Arbeitnehmer im Sinne einer erhöhten Arbeitszeitsouveränität. Diese Konzeption stärkt die langfristige Leistungsfähigkeit der Arbeitnehmer und sollte als Instrument der Personalentwicklung und der Belastungssenkung sehr viel stärker genutzt werden. Dabei können beispielsweise sowohl kurzzyklische Sabbaticals – als Regenerations-, aber auch als Qualifizierungspausen – als auch stärker lebensphasenorientierte Freistellungen über einen erweiterten Zeitraum Anwendung finden (FRERICHS 2002). Darüber hinaus bilden flexible Übergänge Älterer aus dem Erwerbssystem ein probates Mittel altersgerechter Arbeitszeitpolitik. Die Möglichkeit, bei reduziertem Arbeitsvolumen dem Beschäftigungssystem weiterhin zur Verfügung zu stehen, kann einen doppelten Effekt nach sich ziehen. Auf der einen Seite bietet sich die Chance, vorzeitig verbesserte Eintrittsmöglichkeiten für jüngere Beschäftigte bereitzustellen. Auf der anderen Seite kann der Tatsache Rechnung getragen werden, dass nach wie vor ein erheblicher Teil der Beschäftigten aufgrund von arbeitsbedingten physischen und psychischen Belastungen nicht in der Lage ist, bis zum regulären Rentenalter einer Vollzeitbeschäftigung nachzugehen. Gleichzeitig wäre damit die wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, in den Unternehmen ausgewogene Altersstrukturen zu schaffen, altersgemischte Gruppen zu bilden und den in seiner Relevanz steigenden generationenübergreifenden Erfahrungsaustausch zu fördern (MENDIUS 2002). In der Konsequenz könnte die bei tradierten Modellen virulente Gefahr des nachhaltigen Verlustes von betrieblichen Humanressourcen minimiert werden.
- Modifizierung von Einstellungs- und Verhaltensstrukturen aufseiten der Beschäftigten. Die betriebliche Praxis der Vergangenheit hat dazu geführt, dass auch die Beschäftigten die jugendzentrierte Form der Personalpolitik internalisieren und ab ei-

nem gewissen Alter oftmals quasi "innerlich kündigen", so dass die Motivation zur persönlichen Weiterentwicklung stark abnimmt. Auf dieser Ebene muss in einer konzertierten Aktion aller relevanten inner- und außerbetrieblichen Akteure ein Einstellungswandel auch bei den Beschäftigten erreicht werden, da ansonsten eine von den Unternehmen initiierte langfristige Personalentwicklung aufgrund innerer Widerstände im Betrieb hochgradig erschwert wird.

Eine Realisierung entsprechender strategischer Konzeptionen erfordert insbesondere aufseiten der Unternehmen einen grundlegenden Einstellungswandel. Die großen Unternehmen müssen erkennen, dass Verhaltensweisen, die zwar kurzfristig auf der Ebene von Partialinteressen attraktiv sein mögen, per Saldo in der Langfristperspektive mit weitaus höheren Nachteilen verbunden sind, somit auf Dauer zur Gefährdung der Grundlagen der gesamten Regionalentwicklung führen und eben in der Folgewirkung auch den Einzelbelangen nicht mehr gerecht werden (MENDIUS 2002, 43). Die kleinen Unternehmen müssen den Mut haben, sich von ihren unternehmerischen "Eifersüchteleien" ein Stück weit zu entfernen. Gerade diese Gestaltungsfelder können zukünftig genuine Felder einer zukunftsgerichteten Tarifpolitik werden, denn genau an dieser Stelle liegt ein Entwicklungspfad, auf dem Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände gerade den kleinen und mittleren Unternehmen die notwendige qualitative Unterstützung zukommen lassen und in diesem Kontext dafür sorgen können, dass überkommene Einstellungs- und Handlungsmuster überwunden werden.

Prosperierende multilaterale Wirtschaftsentwicklung in der Region

Wesentliches Merkmal einer nachhaltigen regionalen Wirtschaftsentwicklung stellt eine ausgewogene Verteilung und Nutzung der vorhandenen und zukünftigen Ressourcen dar. In diesem Sinne ist es von elementarer Bedeutung, die jeweiligen Potenziale der verdichteten Gebiete und der ländlichen Räume möglichst optimal zu nutzen und insgesamt eine ausgeglichene Entwicklung des Gesamttraumes zu erreichen (BEZIRKSREGIERUNG BRAUNSCHWEIG/RESON/ZGB 2001, 109). Im Zentrum steht dabei die synergetische Zusammenführung der jeweiligen teilräumlichen Spezialisierungsmuster in der Region. Vor diesem Hintergrund muss es darum gehen, eine regionale Clusterung mit einem möglichst hohen Grad von Vernetzung auf- und auszubauen. Die Basis einer entsprechenden Clusterstrategie ist in der Region heute bereits gegeben, wie langjährige Diskussionen auf der Basis grundlegender wissenschaftlicher Forschung zeigen (LOMPE et al. 1996). Im Wesentlichen handelt es sich dabei um folgende Wachstumsbranchen in der Region:

- Luft-Raumfahrt/Telematik/Verkehrstechnik/Mobilität
- Neue Materialien
- Nanotechnologie
- Mikrosystemtechnik
- Biotechnologie
- IuK-Technologien

- Auto- und Zulieferindustrie/Maschinenbau
- Finanzdienstleistungen
- Gesundheit/Freizeit
- Nachwachsende Rohstoffe

Wenn sich Cluster-Strategien auf Synergie-Effekte beziehen, die Unternehmen und Infrastrukturanbieter derselben Produktfelder durch Interaktion erzielen können (REHFELD 1999), dann ist eine möglichst gleichverteilte regionale Unternehmensstruktur anzustreben, die sich um die jeweiligen Entwicklungskerne herum in den (Teil-)Räumen ausbildet und eine in der Relevanz steigende räumliche und fachliche Nähe bewirkt. "Durch räumliche Nähe kann u. a. der Aufbau regionaler Produktions- und Kooperationsnetzwerke erleichtert werden; hierdurch können dann Transaktionskosten verringert, Unsicherheiten durch gemeinsame Situationsdefinitionen reduziert, technologische Lernprozesse unterstützt, die Diffusion neuer Verfahren und Technologien erleichtert werden usw. Vor allen Dingen auch im Blick auf die für die Beschäftigungssicherung wichtigen Mittel- und Kleinunternehmen ist die Abhängigkeit von den jeweiligen Bedingungen ihres regionalen Umfelds zentral. Gerade die kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) sind trotz moderner IuK-Technologien z. B. auf das ruhende Wissen der wissenschaftlich-technischen Infrastruktur vor Ort angewiesen" (LOMPE 1999, 211).

Eine ausgewogene Mischung von kleinen, mittleren und großen Unternehmen, die die regionalen Cluster determinieren, sollte in diesem Kontext angestrebt werden, um die jeweiligen Spezialisierungsmuster und Potenziale synergetisch zu nutzen und die Initiierung von in der Bedeutung für die regionale Entwicklung stetig steigenden "innovativen Milieus" zu beschleunigen. Wenn die Großunternehmen in der Region in diesem Kontext auch weiterhin eine dominante Stellung einnehmen (sollen), so entwickelt sich aus dem dieser Konzeption zugrunde liegenden kooperativen Ansatz langfristig eine neue Form der Interdependenz, die einen integrativen Charakter aufweist.

Die konsequente Adaption einer auf netzwerkartige Kooperation ausgerichteten – das jeder Marktwirtschaft inhärenten Konkurrenzprinzip natürlich nicht negierenden – Einstellungs- und Handlungsmaxime in der Region kann einen funktionalen und auch räumlichen Branchenmix innovativer Prägung entscheidend vorantreiben.

Den bereits aufgezeigten Veränderungstendenzen der Arbeitswelt in Richtung einer Dienstleistungsgesellschaft kann und soll sich auch die Region Braunschweig nicht entziehen, da gerade in diesen Bereichen die größten Wachstums- und Beschäftigungspotenziale vermutet werden. Gleichzeitig ist es jedoch kein Widerspruch, wenn an dieser Stelle dafür plädiert wird, die in der Region traditionell starken industriellen Strukturen mit ihren leistungsfähigen Großunternehmen (insbesondere Volkswagen AG und Salzgitter AG) nachhaltig zu stärken. Eine leistungsstarke und hochentwickelte industrielle Produktionsstruktur gilt heute als wesentlicher Schrittmacher einer nachhaltigen Expansion des Dienstleistungssektors. Insbesondere die bezüglich zukünftiger Beschäftigungsentwicklungen vermutlich die expansivste Entwicklung aufweisenden wissensbasierten Informations- und Dienstleistungstätigkeiten sind in ihrer Dynamik

eng an eine innovative und prosperierende Entwicklung eines ausgebauten industriellen Sektors gekoppelt (EMMERICH et al. 2001). Durch eine Erweiterung und Veredelung der jeweiligen Wertschöpfungsketten wird in diesem Kontext eine wechselseitige Dynamisierung prognostiziert.

Vor diesem Hintergrund sollten die regionalen industriellen Potenziale, die in erster Linie in den Bereichen des Mobilitätssektors angesiedelt sind, zum Fokus neuer regionaler Beschäftigungsinitiativen werden. Dabei sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass die mit dem Cluster Mobilität verbundenen und seit langem diskutierten Entwicklungskonzepte in der Region Braunschweig bisher grundsätzlich auch den Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit als normatives Konzept beinhalten und eine möglichst optimale Vereinbarkeit ökologischer und ökonomischer Sichtweisen zum Ziel haben (LOMPE/BLÖCKER 2000).

Der demographische Wandel wird aus heutiger Sicht dazu führen, dass das Halten der (jungen und qualifizierten) Arbeitskräfte in der Region und auch die Akquisition externer Beschäftigter sukzessive eine immer weiter steigende Relevanz erhalten wird. In diesem Sinne wird der Wettbewerb der Regionen zukünftig aller Voraussicht nach verstärkt über die Arbeitsbedingungen auf der einen und insbesondere auch über die bisher oftmals noch zu wenig Beachtung findenden Lebensqualitäten, die sich unter dem Stichwort der "weichen Standortfaktoren" subsumieren lassen, auf der anderen Seite ausgetragen werden. Zur Realisierung einer nachhaltig prosperierenden Arbeits-Stadt-Region 2030 wird vor dem Hintergrund dieser Annahme eine qualitative Veredelung der regionalen weichen Standortfaktoren eine immer größere Rolle spielen.

Strategien

Innovative Regionalisierungsstrategie

Im Zentrum dieses Leitbilds steht die Umsetzung einer innovativen Regionalisierungsstrategie. Mit seinen zentralen Elementen der Dezentralisierung, Kooperation und Koordination operiert dieser Politikansatz im Aushandlungsdreieck zwischen zentralem und dezentralem Staat, Markt und organisierten Interessen (LOMPE 1999, 199). Bei der Regionalisierung als Innovationsstrategie steht – vor allem auf ökonomischer Ebene – eine wachstumspolitische Stärkung der Regionen im Wettbewerb als qualitatives Kriterium des zielgerichteten Wandels im Vordergrund. Dabei kann in diesem Kontext die Interdependenz zwischen demographischem Wandel und einer prosperierenden sozio-ökonomischen regionalen Entwicklung als Projekt für eine regionale selbstorganisierte Form der Steuerung betrachtet werden. Die empirische Forschung hat nachgewiesen, dass diejenigen Regionen als erfolgreich gelten können, die geeignete Netzwerke schaffen bzw. bereithalten.

Erfolgreiche Regionalisierung hängt ganz entscheidend davon ab, inwieweit es zumindest in einem bestimmten Umfang zu einer Parallelität von ökonomischen und politischen Regionalisierungsbewegungen kommt. Die Umsetzungschancen solcher Konzepte werden nicht allein von ökonomisch technologischen Potenzialen bestimmt, son-

dem insbesondere von den spezifischen politischen und sozialen Arrangements, vor allem unterschiedlichen Netzwerken, Verhandlungssystemen und damit neuen Formen der Kooperation und Konsenssuche als Voraussetzung von Innovationsfähigkeit. Für das Funktionieren der Strategien ist ein ausgewogenes Zusammenspiel zwischen Marktkräften, hierarchisch-politischer Steuerung und Netzwerkbildung unverzichtbar, damit Wettbewerbsfähigkeit entstehen kann, die nicht nur auf kurzfristige ökonomische Rentabilitätskalküle abzielt. "Offensichtlich bestehen auf der regionalen Ebene Chancen, gesamtgesellschaftlich sich abzeichnende Tendenzen eines darwinistischen Kampfes ums Überleben, des bloßen Abgleitens in polarisierende Dimensionen zu überwinden – auch wenn natürlich der reale Handlungsspielraum der in der Region agierenden Akteure nicht überschätzt werden darf. Vor allem im Blick auf die heutige zentrale Problematik der Schaffung und Gestaltung von Arbeit scheint es auf dieser Ebene eher möglich, das jeweilige Maß existierender und neu entstehender Solidaritätspotenziale auszuloten bzw. diesen Potenzialen wieder zu ihrem Recht in der gesellschaftlichen Auseinandersetzung zu verhelfen, weil es primär darum geht, Gemeinschafts- und Solidaritätsbestände als 'Leistungsträger' intelligenter als bisher ortsnah einzubinden und auszuschöpfen" (LOMPE 1999, 212).

Regional Governance

Es stellt sich an dieser Stelle die Frage, wie ein Modell aussehen könnte, das auf regionaler Ebene am ehesten in der Lage ist, effektive Steuerungsstrukturen zu induzieren, die den Anforderungen der auf Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Akteuren beruhenden Strukturelementen auf der einen und gleichzeitig auch hierarchischer Regulierung und Politikwettbewerb auf der anderen Seite entspricht. In der wissenschaftlichen Diskussion kristallisiert sich offensichtlich in jüngster Zeit in diesem Kontext das Konzept der "Regional Governance" als adäquates Modell einer horizontalen Koordination auf regionaler Ebene zwischen mehreren Akteuren als vorteilhaft heraus (BENZ 2001).

Regional Governance kommt zustande, wenn Leistungen nur kollektiv erstellt werden können, aber die traditionellen government-Strukturen diese Leistungen nicht erbringen können oder schwerfälliger sind, d. h. höhere Transaktionskosten erfordern. In erster Linie verfolgt dieses Konzept die Strategie, die regionalen Potenziale sozioökonomischer Natur effizient zu aktivieren und zu nutzen. Insbesondere die beschäftigungintensiven KMU, deren Abhängigkeit von den regionalen Vernetzungen mit den für sie relevanten Akteuren (Forschungseinrichtungen, Arbeitsverwaltungen, Fortbildungseinrichtungen etc.) sehr ausgeprägt ist, können die größten Profiteure einer entsprechenden Umsetzungsstrategie sein. Für die Region Braunschweig kann es diesbezüglich ein großer Vorteil sein, dass die zwei dominierenden Großunternehmen (Volkswagen AG, Salzgitter AG) ihren Hauptsitz in der Region haben und sich aufgrund des zu erwartenden langfristigen Verbleibs vor Ort daher vermutlich eher in "ihrer" Region engagieren werden als Großunternehmen, die dort lediglich eine Zweigstelle haben und in ihren jeweiligen Standortentscheidungen noch stärker der globalen Steuerungslogik unterliegen (FÜRST 2003).

Aufgrund der Vielfalt der auch diesem Projekt zugrundeliegenden Themenspektren wird es in der Praxis verstärkt zu differenzierten Governance-Systemen kommen, die sich wechselseitig ergänzen. "Regional Governance in einer schrumpfenden Region kann kein geschlossenes Steuerungsmuster sein, sondern ist in der Praxis eine Überlagerung und Vermischung von funktionalen Governance-Formen. Entscheidend ist dann, dass die Synergie-Effekte zwischen diesen problemgebundenen Governance-Formen und der gemeinsamen Regionalentwicklung genutzt werden können. Deshalb ist regionale Führerschaft im Rahmen eines 'regionalen Drehbuchs' (Entwicklungskonzept) erforderlich. Führerschaft kann eventuell über die Regionalplanung oder über eine Regionale Entwicklungsagentur geleistet werden" (FÜRST 2003, 3).

Auch an dieser Stelle sind die Voraussetzungen in der Region Braunschweig vergleichsweise gut: Die Potenziale für eine entsprechende Infrastruktur sind mit reson, dem ZGB und der Bezirksregierung, die eine regionale Promotorenfunktion übernehmen könnten, durchaus gegeben. Dieses Steuerungsdreieck stellt zusammen mit kleinräumigen Beschäftigungsinitiativen ein sehr günstiges Institutionennetzwerk für regionalisierte Politik dar (LOMPE/BLÖCKER 2000, 106). Neue Institutionalisierungen sind auf kurze und mittlere Sicht für eine erfolgreiche Bewältigung der Herausforderungen daher nicht erforderlich. Die damit verbundenen Konflikte mit bereits bestehenden Institutionen würden wohl eher kontraproduktiv sein. Allerdings sind zukünftig trotzdem noch erheblicher Koordinationsleistungen erforderlich, damit für den gesamten Prozess ein regionaler Steuerungskern entsteht, der die Managementkapazitäten für die Koordinierung eines regionalen Miteinanders auf allen Ebenen und bezüglich der multiplen inhaltlichen Felder zur Verfügung stellt. Dazu bedarf es einer endgültigen Absage an die tradierte "Kirchturmpolitik", die in der Vergangenheit oft dazu geführt hat, dass langfristige und gut gemeinte regionale Strategien im Sande verlaufen sind. In diesem Sinne sollte es sukzessive zu einem Ausbau der Koordinationsverbesserungen kommen. "Eine gute Ausgangsbasis bietet das konstruktiv-arbeitsteilige Verhältnis von reson und ZGB. Während reson die wirtschaftlichen Belange gut abdecken kann, ist der ZGB prädestiniert (und kompetenzstark) im Bereich der ökologischen und sozialen Belange. Resons Stärke ist der Zugang zur Wirtschaft, die Stärke des ZGB der Zugang zu den Kommunen und zur Staatsadministration" (FÜRST/LÖB 2002, 40).

Die Ausführungen im Rahmen des Leitbilds haben gezeigt, dass trotz der demographischen Schrumpfungs- und Alterungsprozesse unter bestimmten Voraussetzungen durchaus eine prosperierende und nachhaltige Regionalentwicklung insbesondere in – im Kontext dieses Forschungsfeldes in erster Linie relevanter – sozioökonomischer Hinsicht mit dem Zeithorizont 2030 möglich ist. Allerdings ist auch deutlich herausgearbeitet worden, dass es dazu erheblicher Anstrengungen aller regionaler Akteure und einer konvergierenden Flankierung von Politikmustern der höheren Ebenen bedarf. In erster Linie besteht eine notwendige Erfolgsbedingung darin, dass der demographische Wandel mit all seinen Konsequenzen sowohl von den ökonomischen Akteuren (Arbeitgeber und Arbeitnehmer, Gewerkschaften etc.) als auch im politisch-gesellschaftlichen Raum erkannt und entsprechende lösungsbezogene Handlungsmuster antizipiert und zeitnah umgesetzt werden. Darüber hinaus muss in der Region ein suk-

zessive sich verstärkendes Kopperationsklima entstehen, das mit einer immer stärkeren Eigendynamik Ausgangspunkt und Antreiber dieser Entwicklung ist.

5.1.2 Forschungsfeld Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030: Vernetztes Wohnen 2030

Vernetztes Wohnen 2030 bedeutet die optimale Einbindung tragfähiger Wohnstandorte in ein Netz aus anpassungsfähigen Raum- und Siedlungsstrukturen. Diese setzen sich aus materiell-gebauten und immateriell-sozialen, mit IuK-Technologien vielfältig gestützten Erschließungs- und Versorgungseinrichtungen zusammen.

Ziele

Die Ziele für das Leitbild "Vernetztes Wohnen 2030" werden aus der Sicht des Jahres 2030 beschrieben, um zur besseren Vorstellung ein Bild der Region zu zeichnen wie sie im Jahr 2030 aussehen könnte.

Funktionsfähige Versorgungsstrukturen

Grundlage für funktionsfähige Versorgungsstrukturen bildet die optimale Ausrichtung von Versorgungseinrichtungen auf die Wohnstandorte. Dies wird durch eine koordinierte Entwicklung von Wohn- und Versorgungsstandorten gewährleistet, die sich an Einzugsbereichen von mindestens 7.500 Einwohnerinnen und Einwohner für den Lebensmitteleinzelhandel orientiert. Die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen und periodischen Bedarfs sowie mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ist in allen Teilen der Region gewährleistet. So ist es für die überwiegende Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner möglich, die nächste Gelegenheit für den regelmäßigen Einkauf zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 15 bis 20 Minuten zu erreichen.

Durch die Nutzung der Kommunikationstechnologien hat das Verständnis von Wohnortnähe zudem eine Wandlung erfahren. Ne-

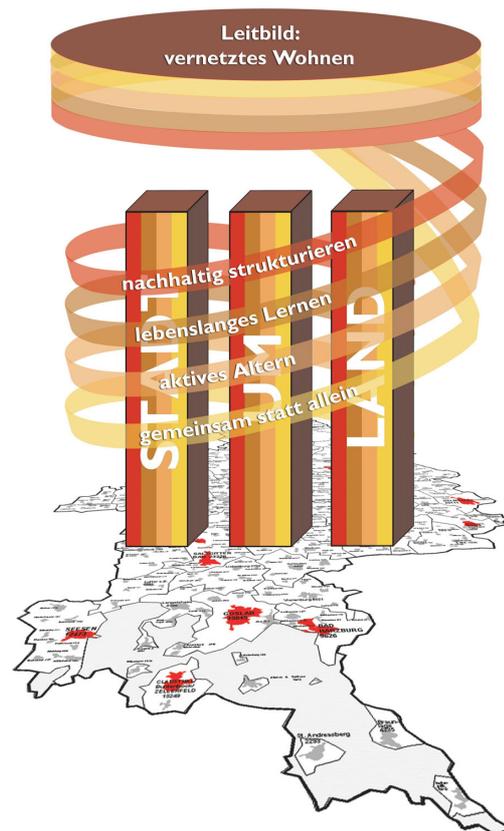


Abb. 31: Leitbild: Vernetztes Wohnen, Quelle: IAP

ben die physische ist die virtuelle Nähe getreten. Das über die elektronischen Netze vermittelte Angebot von Lieferdiensten trägt wesentlich dazu bei, Versorgungssicherheit zu gewährleisten

Es existiert eine breite Palette differenzierter Distributionsstrukturen, die optimal an die jeweiligen raumstrukturellen Gegebenheiten angepasst sind. Das im ländlichen Raum eher weitmaschige Versorgungsnetz größerer Filialbetriebe wird durch kleinteilige z. T. nebenberuflich betriebene und ehrenamtliche Angebote ergänzt.

Die Versorgung mit sozialer Infrastruktur erfolgt in breiter Kooperation von Kommunen, Wirtschaftsbetrieben sowie Bürgerinnen und Bürgern. Schulen sowie Einrichtungen der Kinder- und Altenbetreuung befinden sich in direkter Nähe der Wohnorte oder Arbeitsstätten. Diese räumliche Verknüpfung und die zeitliche Flexibilität der Einrichtungen bedeutet für die Eltern/Kinder eine erhebliche Entlastung in der Alltagsorganisation, für die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber eine Sicherung der Leistungsfähigkeit sowie Flexibilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und für die Kommunen den erheblichen Standortvorteil effektiven Zeitmanagements.

Anpassungsfähige Siedlungsstrukturen

Die Siedlungsstruktur der Region ist geprägt von tragfähigen Einheiten mit mindestens 7.500 Einwohnerinnen und Einwohnern. Diese Größenordnung orientiert sich an der Funktionsfähigkeit der Versorgungsbereiche und stellt auch in Zeiten eines Bevölkerungsrückgangs deren Funktionsfähigkeit sicher¹⁰. In Zeiten des Wachstums bilden diese Einheiten das Rückgrat der regionalen Siedlungsstruktur. Oberste Priorität haben innerhalb dieser Einheiten stets der nichtmotorisierte Individual- und der öffentliche Verkehr.

Die Zentralen Orte sind im Zuge der Konzentration der Siedlungsentwicklung massiv gestärkt worden. Die dispers über die gesamte Region verteilten baulichen Nutzungen sind weitgehend einem dezentral konzentrierten Siedlungsraum gewichen. Das punktaxiale System des öffentlichen Verkehrs gibt hierfür das Grundraster vor. Die bauliche Entwicklung findet nahezu ausnahmslos im bereits erschlossenen Innenbereich statt. Dies und die Wiederbelebung funktional gemischter Strukturen sind mit dafür verantwortlich, dass sich die Zentralen Orte als urbanes Geflecht verschiedener Nutzungen präsentieren, dessen kurze Wege von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Nutzerinnen und Nutzern geschätzt werden.

¹⁰ Die Zahl von 7.500 Einwohnern leitet sich aus Aussagen zu Versorgungsbereichen in aktuellen Planwerken her. So heißt es in der Region Stuttgart, dass schon heute die Mindesteinwohnerzahl für die Neuansiedlung eines Einzelhandelsbetriebs bei 5.000 bis 10.000 Einwohnern läge (Verband Region Stuttgart 2001, 5 u. 18). Im Entwurf des Thüringer Landesentwicklungsplanes 2003 lautet der entsprechende Plansatz: "Die Versorgungsbereiche sollen mind. 7.000 EW (davon möglichst 2.000 im Siedlungs- und Versorgungskern) besitzen. Diese Richtwerte dürfen nur dann unterschritten werden, wenn besondere raumstrukturelle Bedingungen dies erfordern und eine angemessene Grundversorgung auf andere Weise gesichert werden kann" (Thüringer Staatskanzlei 2003).

Phasenkonzepte für einen schonenden Rückbau nicht mehr tragfähiger Siedlungsteile werden entwickelt und konsequent umgesetzt. Es besteht regionaler Konsens darin, wüstfallende Dörfer nicht sich selbst zu überlassen, sondern in der Gestaltung des Übergangs zu begleiten. Die Organisation und Finanzierung der mobilen Versorgung der verbliebenen Bevölkerung mit Gütern und Diensten in der Übergangszeit ist eine Aufgabe der Gemeinschaft aus privaten und kommunalen Akteurinnen und Akteuren.

Zukunftsfähige Wohnstandorte

Die Wohnstandorte in der Region sind eingebettet in ein leistungsfähiges Netz technischer und sozialer Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur. Durch diese Vernetzung wird die optimale physische Erreichbarkeit verschiedener Nutzungen gewährleistet und durch virtuelle Möglichkeiten ergänzt. Die Priorität der physischen Nähe und die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel haben zu einer Renaissance des Langsamverkehrs, wie Fuß und Fahrrad, im lokal gebundenen Alltag beigetragen und bewirken eine Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Wohngebieten.

Die dem Wohnen zugeordneten Außenräume sind zu Orten des Aufenthalts und der Kommunikation umgestaltet. Sie bilden das Grundgerüst engmaschiger Wegebeziehungen, die Wohn- und Versorgungsstandorte ebenso einbeziehen wie städtische Freiflächen und die umgebende Landschaft. In der Gestaltung sind die Nutzungsanforderungen unterschiedlicher Generationen, Geschlechter und Kulturen berücksichtigt.

Die Integration von Gewerbe und Dienstleistungen in den Wohnstandorten trägt der zentralen Stellung des Wohnens und der Versorgung in Raum und Gesellschaft Rechnung. Insbesondere dem kleinteiligen Einzelhandel kommt eine besondere Rolle in der Aufwertung von Nachbarschaften zu. Neben der Gewährleistung quartiersbezogener Nahversorgung bildet dessen kommunikative Funktion ein wesentliches Element zur Belebung von Nachbarschaften.

Das Wohnungsangebot in den Quartieren besteht aus einer breiten Palette unterschiedlicher Bau- und Wohnungstypologien, die sowohl zur Miete als auch im selbstgenutzten Eigentum bewohnt werden. Genossenschaften und andere Gemeinschaften privater Nutzerinnen und Nutzer ergänzen diese Palette. Dieses stark differenzierte und kleinräumig gemischte Angebot ermöglicht die enge Nachbarschaft unterschiedlicher Wohn- und Lebensformen, Kulturen und Generationen.

Weiterhin bestehen vielfältige soziale Netze – von der Nachbarschaftshilfe bis zu regional organisierten ehrenamtlichen oder professionellen Angeboten. Sie bilden sowohl vor dem Hintergrund zunehmender Alterung und Pflegebedürftigkeit der Bevölkerung als auch im Rahmen der zunehmenden räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung in der Arbeitswelt wichtige Ankerpunkte des Wohnens sowie der physischen, psychischen und sozialen Regeneration.

Gerade vor dem Hintergrund der fortschreitenden Alterung und des rapiden technischen Wandels haben der Erhalt selbstbestimmten Lebens auch im höheren Alter und die Einbindung der spezifischen Fähigkeiten aller Generationen in das Gemeinwesen höchste Priorität. Die Mehrfachnutzung von öffentlichen Einrichtungen – insbesondere

der sozialen Infrastruktur – hat den Rahmen für die Etablierung generationsübergreifender Bildungsinstitutionen geschaffen. Im Sinne stetiger technischer und sozialer Qualifizierung wird hier lebenslanges Lernen mit- und voneinander praktiziert. Zudem findet an diesen Orten eine synergetische und intergenerative Verknüpfung von Aktivitäten des Gemeinwesens statt.

Strategien

Stärkung, Qualifizierung und Konzentration bilden die Kernthemen des Leitbilds. Sie sind vor dem Hintergrund der angestrebten Ziele, differenziert nach den raumstrukturellen Siedlungstypen (s. Kap. 4.2.2) anzuwenden. So sind städtische Siedlungen grundsätzlich zu stärken und zu qualifizieren; die Siedlungsentwicklung ist auf sie auszurichten. Suburbane Siedlungen sind zu qualifizieren und im Rahmen des Erhalts der siedlungsräumlichen Funktionsfähigkeit zu konzentrieren. Im ländlichen Raum ist die Siedlungsentwicklung auf funktionsfähige Kerne zu konzentrieren.

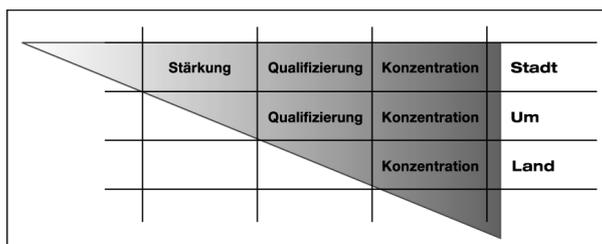


Abb. 32: Basisstrategien des Leitbilds,
Quelle: IAP

Schrumpfende und unzureichend erschlossene Wohnstandorte im Umland (desurbia, "sprawl") sowie im peripher gelegenen ländlichen Raum der Region sind stufenweise zurückzubauen. Die Übergänge sind schonend zu gestalten ("geordneter Rückzug").

Im Sinne des Leitbilds vom vernetzten Wohnen sollen die drei Basisstrategien Stärkung, Qualifizierung und Konzentration im regionalen Kontext auf die Funktionsfähigkeit der Versorgungsstrukturen, die Anpassungsfähigkeit der Siedlungsstrukturen sowie auf die Schaffung und Erhaltung zukunftsfähiger Wohnstandorte hinwirken.

Stärkung

Die Strategie der Stärkung bezieht sich insbesondere auf die Stadt und die städtisch geprägten Teile der Siedlungsstruktur. Starke Städte – Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung – prägen das Image der Region. Zur Ausbildung von Synergien, die intra- und interregionale Stärke begründen, sind räumliche Nähe und funktionale Mischung grundlegend. Die Bildung wirtschaftlich-technologischer Cluster sowie wissenschaftlicher oder administrativer Netzwerke wird durch stabile und vielfältige soziale Cluster und Netzwerke vor Ort ergänzt und gestützt. Die Attraktivität der Stadt ist eine Aufgabe, an der alle Bewohnerinnen und Bewohner sowie Nutzerinnen und Nutzer interessiert sind. Eine Stärkung kann allerdings nicht gleichmäßig über den gesamten Raum erfolgen. Vielmehr sind durch gezielte Maßnahmen in den Zentralen Orten positive Effekte für die gesamte Region zu initiieren.

Qualifizierung

Die Strategie der Qualifizierung bezieht sich insbesondere auf die urbanen und suburbanen Teile des regionalen Siedlungsgefüges und geht als Impuls von den Wohnstandorten aus. Ein Netz aus diversifizierten Wohnstandorten bildet das Grundgerüst für eine Region, die den unterschiedlichsten Lebensformen Raum gibt und der Landschaft ein unverwechselbares Gesicht verleiht. Gemäß dem hier zugrunde gelegten Begriff vom Wohnen, der neben der reinen Behausungsfunktion die Aspekte der Versorgungsarbeit, der physischen und psychischen Regeneration sowie der sozialen Interaktion in Wohnung und Wohnumfeld umfasst, bedeutet dies insbesondere eine differenzierte Erreichbarkeit von Nutzungen und Standorten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie eine enge Vernetzung von Wohn- und Versorgungsstandorten.

Konzentration

Die Strategie der Konzentration umfasst Maßnahmen in allen Teilen des regionalen Siedlungsgefüges, in Stadt, Um und Land. Grundsätzlich liegt die Priorität der Bautätigkeit auf der Innenentwicklung vor der Siedlungsflächenerweiterung. Konzentration auf die Städte bzw. auf die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossenen Teile des suburbanen Siedlungsgebietes soll tragfähige Versorgungsstandorte in der Region sichern. Dazu ist es zugleich nötig, die Zahl Zentraler Orte zu verringern. Bezogen auf unzureichend erschlossene und schrumpfende Siedlungsgebiete in der Region bildet der geordnete Rückzug einen Bestandteil der Konzentrationsstrategie.

Maßnahmen

Die drei Basisstrategien Stärkung, Qualifizierung und Konzentration haben im Rahmen der Umsetzung der drei Zielsetzungen ein unterschiedlich starkes Gewicht. So bedarf es zur Herstellung funktionsfähiger Versorgungsstrukturen insbesondere der Stärkung tragfähiger und gut erreichbarer Standorte; anpassungsfähige Siedlungsstrukturen sind vor allem durch Konzentration der Bautätigkeit auf den Bestand und hier schwerpunktmäßig auf die Zentralen Orte zu erreichen; bei der Schaffung zukunftsfähiger Wohnstandorte stehen vor allem Maßnahmen der Qualifizierung im Vordergrund.

Die nachstehend aufgeführten Aspekte sind als Schlüsselmaßnahmen zu verstehen, die in der konkreten Umsetzung zu differenzieren und zu ergänzen sind.

Funktionsfähige Versorgungsstrukturen

Zur Herstellung bzw. Sicherung langfristig funktionsfähiger Versorgungsstrukturen ist vor allem eine Stärkung der bestehenden Strukturen anzustreben.

- **Interkommunale Abstimmung der Bauleitplanung**

Um eine Einwohnerzahl von mindestens 7.500 in den Einzugsbereichen der Versorgungsstandorte zu sichern oder zu erreichen, ist eine intensive interkommunale Ab-

stimmung der Bauleitplanung erforderlich. Die Entwicklung eines integriertes Wohn- und Einzelhandelskonzeptes in Zusammenarbeit mehrerer Kommunen oder auf gesamtregionaler Basis würde bundesweit Maßstäbe setzen.

- **ÖV-Erreichbarkeit der Versorgungsstandorte**

Durch die Einbindung der Versorgungsstandorte in das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel wird deren optimale Erreichbarkeit gewährleistet. Die Standortplanung ist interkommunal abzustimmen und an den Haltepunkten vorzugsweise des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs auszurichten. Die Einrichtung mobiler Service- und Transportdienste verbessert die Vernetzung mit ungünstig erschlossenen oder peripheren Wohnstandorten.

- **Priorität physischer Erreichbarkeit**

Um allen Bevölkerungsgruppen – jung und alt, Mann und Frau – ein weitgehend selbstständiges Leben zu ermöglichen, liegt die Priorität auf der physischen Erreichbarkeit der Standorte. Diese wird u. a. durch ein interkommunales Fuß- und Radwegkonzept, das auch in der kommunalen Bauleitplanung verankert wird, gewährleistet. Bei künftigen Konzepten für die nicht-motorisierte Fortbewegung sind auch die vielfältigen neuen Formen einer human powered mobility einzubeziehen.

- **Quartiersbezogene Nahversorgung**

Im Rahmen einer integrierten Wohn- und Einzelhandelsentwicklung ist insbesondere die Entwicklung weiterer nicht integrierter, großflächiger Einzelhandelszentren als Konkurrenz zu wohnortnahen Versorgungsstandorten zu unterbinden. Weiterhin wird die quartiersinterne Grundversorgung durch kleinteilige (z. B. privat initiierte oder genossenschaftlich organisierte) Läden gesichert und das regionale Angebot durch die Initiierung von Wochenmärkten angereichert.

- **Mobile Dienste und virtuelle Netze zur Versorgung ländlicher Gebiete**

Der Ausbau mobiler Dienste und virtueller Vernetzung sichert in ländlichen Gebieten ein Mindestmaß an Versorgung mit Gütern des täglichen und periodischen Bedarfs. Insbesondere durch die Einrichtung von Servicestellen mit Bestellterminals in öffentlichen Gebäuden, aufgegebenen Läden oder anderen – ggf. leer stehenden – Räumen der dörflichen Infrastruktur wird die Grundversorgung ergänzt.

- **Soziale Infrastruktur zur Alltagsorganisation**

Von Unternehmen gestützte Kindergärten sowie Altenwohn- und Pflegeeinrichtungen ergänzen das wohnortnahe Angebot der kommunalen sozialen Infrastruktur. Durch die kleinteilige Organisation von Krippen, Kindergärten und Schulen (z. B. Zwergschulen) oder durch ein fein abgestimmtes Netz von Schulbussen wird deren Wohnortnähe gewährleistet. Eine Ganztagsbetreuung mit flexiblen Betreuungszeiten trägt insbesondere den Anforderungen der Vereinbarkeit von Familie und Beruf Rechnung.

Schrumpfungsfähige Siedlungsstrukturen

Die Gewährleistung von Siedlungsstrukturen, die Schrumpfung und Wachstum ermöglichen, erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf funktionsfähige Kerne.

- **Prinzip der dezentralen Konzentration**

Die Siedlungsentwicklung ist auf die Zentralen Orte zu konzentrieren. Sie sind als Standorte für soziale und ökonomische Grundversorgung auszubauen. Bei der Überarbeitung des Regionalen Raumordnungsprogramms ist deren Zahl, hier vor allem der Grundzentren, zu reduzieren, um langfristig ein Netz funktionsfähiger Siedlungskerne sicherzustellen.

- **Gemischte Strukturen**

Die kommunale Planung wirkt auf die Herstellung funktional und sozial gemischter Strukturen unter Berücksichtigung der Schutzansprüche der Nutzungen sowie deren barrierefreie Erreichbarkeit hin. Zu diesem Zweck sind bspw. ein Ersatz der Objekt- durch eine Subjektförderung im sozialen Wohnungsbau, die Aufhebung etwaiger Zweckentfremdungsverbote für Wohn- und Gewerberaum, der weitgehende Verzicht auf monostrukturierende Ausweisungen in der Bauleitplanung (z. B. reines Wohngebiet, Gewerbegebiet) sowie ein häufigerer Gebrauch von Ausnahmen und Befreiungen bei Vorhabengenehmigungen erforderlich.

- **Innenentwicklung und Bestandsqualifizierung**

Potenziale der Innenentwicklung (u. a. Brachflächen) sind vorrangig zu nutzen und durch interkommunale Kooperation auszubauen und zu koordinieren (z. B. regionales Flächenmanagement und interkommunale Flächennutzungsplanung). Einer dispersen Erweiterung des Siedlungsgebietes ist entgegenzuwirken. Im Rahmen der zentralörtlichen Gliederung ist hierzu eine regional abgestimmte Begrenzung der kommunalen Siedlungsflächenentwicklung vorzunehmen.

- **Phasenkonzepte für den geordneten Rückbau**

Kommunale und interkommunale Konzepte für einen behutsamen Rückbau wüstfallender Siedlungsbereiche sind in Abstimmung mit der Region zu entwickeln, um einen phasenweisen Rückbau einzuleiten. Hierbei geht es um die schonende Gestaltung des Übergangs in Etappen bis zur Aufgabe oder Beseitigung von Siedlungseinheiten. Im Mittelpunkt stehen Überlegungen zum Umgang mit leer stehenden Gebäuden inkl. Wertermittlung und Bewertung, zur Versorgung – insbesondere der älteren – Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Kinder durch mobile Service- und Transportdienste sowie innovative Schul- und Betreuungsangebote. Auch Instrumente, wie z. B. ein intrakommunaler Finanzausgleich, sollten mitbedacht werden.

Zukunftsfähige Wohnstandorte

Die Zukunftsfähigkeit der Wohnstandorte wird wesentlich von ihrer Nutzungs- und Anreizungsqualität durch Bewohnerinnen und Bewohner, auch im stadt-regionalen Kontext, abhängen. Dies bildet das Hauptaugenmerk bei deren Qualifizierung.

- **Diversifizierung des Wohnungsangebots**

Durch Umbau, Abriss/Neubau sowie Ergänzungsbauten soll das Wohnungsangebot quartiersintern diversifiziert werden, um eine Mischung unterschiedlicher Wohn- und Lebensformen zu ermöglichen. Insbesondere im Bestand des Geschosswohnungsbaus sind Teilprivatisierungen, Neuparzellierungen sowie alten- und familiengerechte Wohnungsumbauten vorzunehmen. In Kooperation mit karitativen Trägern sind z. B. betreute Wohngemeinschaften im Bestand zu entwickeln. Auch hier ist baurechtlich der Gebrauch von Ausnahmen und Befreiungen zu befürworten.

- **Maßstabsgerechte funktionale Mischung**

Die Integration von Gewerbe und Dienstleistungen in den Wohnquartieren trägt der zentralen Stellung von Wohnen und Versorgung Rechnung und birgt Potenziale, Verkehr zu minimieren (Maßnahmen: s. o. "gemischte Strukturen").

- **Aufwertung und Gestaltung der Außenräume**

Das in Arbeit befindliche regionale Freiraumkonzept für die Region Braunschweig sollte auf kommunaler Ebene durch detaillierte interkommunale Freiraumkonzepte ergänzt werden. In diesen geht es darum, die dem Wohnen zugeordneten Außenräume als Orte des Aufenthalts und der Kommunikation nutzbar zu machen. Hierzu sind die Übergänge zwischen privaten und öffentlichen Räumen mit größter Sorgfalt und u. a. barrierefrei zu gestalten. Ein zusammenhängendes Netz aus wohnbezogenen Außenräumen, öffentlichen Wegen und Plätzen im bebauten Bereich wie in Verbindung mit der Landschaft ist in der Region zu entwickeln und ggf. regionsübergreifend auszubauen.

- **Nachbarschaften und soziale Netzwerke stärken**

Die Nutzung der Potenziale nachbarschaftlicher Hilfe und sozialer Netzwerke wird durch die Einrichtung von Nachbarschaftsläden und die Bereitstellung von Räumlichkeiten in vorhandenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur unterstützt. Die Weiterentwicklung der (Ganztags-)Schule zur generationsübergreifenden Bildungseinrichtung ist durch besondere Schul- und Lehrmodelle zu fördern. Das Modell der "Schule im Stadtteil" sowohl als generationenübergreifende Bildungsinstitution wie zur synergetischen Verknüpfung von Aktivitäten des Gemeinwesens kann einen wichtigen Beitrag zum lebenslangen Lernen wie zum aktiven Altern leisten.

Anregungen zur Umsetzung

Zur Unterstützung von Konzepten und Projekten im Sinne des Leitbilds sollte auf regionaler Ebene ein Anreizsystem zur Förderung "guter Beispiele" entwickelt werden. Dieses Anreizsystem beruht auf Kriterien, die die Konzepte und Projekte der unterschiedlichen Akteurinnen und Akteure im Raum bewerten und an den Zielen der Gesamtentwicklung messen. Die Entwicklung dieses Anreizsystems wird wissenschaftlich und durch den Aufbau eines regionalen Monitoring/Controlling begleitet. Eine Evaluation der Maßnahmen wird erstmals nach Ablauf von fünf bis sieben Jahren durchgeführt. Der ZGB kann im Rahmen eines solchen Anreizsystems darauf hinwirken, dass Konzepte und Projekte im Sinne des regionalen Leitbilds bzw. der Nachhaltigkeit entwickelt und umgesetzt werden. Weiter sollte die horizontale und vertikale Kooperation in der Region gepflegt und eine zukunftsfähige Planungs- und Kommunikationskultur eingeleitet werden, die den Gemeinschaftssinn fördert und zur Ausbildung einer regionalen Identität beiträgt.

5.1.3 Forschungsfeld Stadt-Landschaft 2030: Regionale GartenStadt zwischen Harz und Heide

Im Arbeitsfeld Stadt-Landschaft besteht das Leitbild 2030 aus zwei Bereichen. Thematisiert werden die "Architektur der Region" als Morphologie und die "Lebensräume der Region" als urbanes und landwirtschaftliches Gewebe.

Architektur der Region

Im Bereich der "Architektur der Region" werden langlebige morphologische Qualitäten und Potenziale herausgearbeitet, die die Region Braunschweig prägen bzw. auch gegenüber anderen Regionen charakterisieren. Dies erfolgte in Form einer Analyse des Raums, in der es um die Erfassung und Beschreibung der Elemente geht, die die Morphologie der Region bereits prägen oder in ihrem Sinne herausgearbeitet und verstärkt werden können. Oft sind dies Strukturen, die als selbstverständlich hingenommen werden und daher einer "Inwertsetzung" bedürfen. Das Anliegen dieser Analyse ist, "die Region sichtbar zu machen" und im Ergebnis eine "Architektur der Region" zu begründen: die Gestaltung des Gesamtraums als wahrnehmbares Ordnungsgefüge, als vielfältiger Landschafts- und Kulturräum mit ablesbaren Grenzen sowie leistungsfähigen Versorgungs- und Erschließungsnetzen. Ihre Strukturelemente sind:

- die naturräumlichen Charakteristika der Region wie Topografie, Gewässer und Wälder, die grundlegende Elemente für die architektonische Ordnung, Erlebbarkeit und Identität der Region bilden;
- anthropogene raumwirksame Elemente. Dabei wird diese Annäherung an eine "Architektur der Region" konsequenterweise so erfolgen, wie man sich der Architektur eines Gebäudes nähert. Entsprechende Aspekte sind:

- Präsentation der Region nach außen, Grenzen und Tore;
- Anordnung und Charakteristik der inneren Räume;
- Verkehrsräume, ihre Führung und Qualität, Hierarchien und Vernetzung;
- räumlich-bauliche Schwerpunktsetzungen und "Highlights".

Grundsätzlich wird an diese "Architektur der Region" derselbe Maßstab anzulegen sein wie an ein Gebäude oder eine Stadt – ob nämlich ihre Strukturen Schutz bieten, dem Austausch dienen oder Orte von besonderer Bedeutung entstehen. Im Idealfall entsteht dabei "Schönheit" – ästhetisch vermittelte hohe, nutzungsoffene Leistungsfähigkeit, auf Dauer angelegt und voller Chancen. Eine Schönheit, die eine entsprechende Identifikation der Bewohner und Besucher mit der Region stärkt oder sogar erst ermöglicht.

Ziele

Ziel ist, auf der Grundlage der gegenwärtigen "Architektur der Region" eine Regionalstruktur zu entwickeln, die wir als "Regionalstadt" bezeichnen wollen. Stadt, Umland und Land gehen im Sinne einer Siedlungsvernetzung ineinander auf. Sie verschmelzen in einem neuen, räumlich erweiterten Stadtbegriff in Übereinstimmung mit dem Aktionsradius ihrer Bewohner.

In seiner Komplexität und Vielfalt an ländlichen, parkartigen, städtischen und industriell geprägten Räumen und Nutzungen lässt sich dieses Gefüge zusätzlich als "Regionale Gartenstadt" charakterisieren. In Analogie zu den Gartenstädten des beginnenden 20. Jahrhunderts erhält sie ein tragfähiges, bewusst mit formal starken städtischen Freiraumelementen gestaltetes Gerüst, das vielfältigen Raumnutzungen unterschiedlichster Art und Dichte Halt und Raum gibt. Auch die Grunddisposition der Gartenstädte als Lebens- und Interessengemeinschaften im kooperativen Sinne kann durchaus auf diese "Regionale Gartenstadt" übertragen werden.

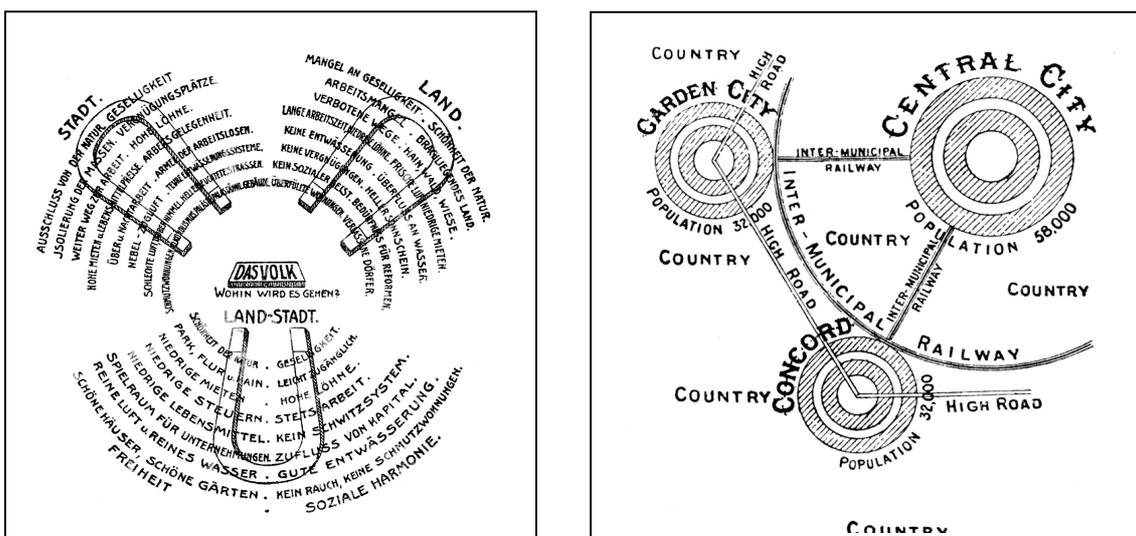


Abb. 33: Drei Magneten und Satellitenmodell nach Howard, Quellen: Hartmann 1976, 29; Howard 1946, 143

Den eigentlichen theoretischen Grundgedanken der Gartenstadt, die Idee einer Vereinigung der Vorzüge von Stadt und Land, formulierte 1898 Ebenezer Howard in seinem Buch "Garden-Cities of To-morrow". Ihre bildhafte Veranschaulichung fand die Gartenstadtidee in den beiden berühmten Darstellungen der Satelliten und der drei Magneten (vgl. Abb. 33). Laut Ernst Egli erkannte Howard, "... daß ein neues Gleichgewicht zwischen Landwirtschaft und Industrie, Land und Stadt gesucht werden müsse, daß eine Dezentralisation der Stadt nur bei Dezentralisation der Industrie möglich sei. (...) Seine Stadt ist weder ein Vorort noch eine Stadt für reiche und mindere Leute, sondern eine echte Stadt als Element einer neuen Besiedlung" (EGLI 1967, 336).

Die ersten realisierten Gartenstädte Letchworth (ab 1904) und Welwyn (ab 1919) gaben sich denn auch im Stil ihrer Zeit als grün dominierte, aber eindeutig städtische Organismen mit klaren Grundrissmustern, Alleen, Plätzen und Anlagen zu erkennen. Wie überhaupt im Städtebau dieser Phase spielte die Herausarbeitung hierarchischer Ordnungssysteme und regelhafter Typologien der räumlichen Elemente eine besondere Rolle. Raumplanerisch wichtigste Forderungen waren eine Begrenzung des Wachstums dieser Städte durch einen Greenbelt auf eine mittlere Größe zwischen ca. 30.000 und 58.000 Einwohner und, bei weiterem Wachstumsdruck, die Neugründung von Städten in einem zentralörtlich geordneten Beziehungsnetz.

Mit der "Regionalen GartenStadt" sollen sich nun in Rückbesinnung auf Howard wirklich städtische Raumqualitäten und ländliche Strukturen durchdringen, ohne sich dabei aufzugeben und Kraft zu verlieren. Seine strenge Ordnung kompletter gartenstädtischer Lebens- und Siedlungseinheiten hingegen ist so nicht mehr haltbar. Eigentlich schon im 19. Jahrhundert fragwürdig, ist sie heute völlig illusionär. Zusammen mit der interkommunalen Konkurrenz hat die Massenmotorisierung zu einer fragmentierten regionalen Siedlungsstruktur geführt, die nolens volens in absehbarer Zeit nicht mehr rückgängig zu machen ist.

Mit der "Regionalen GartenStadt" tritt an die Stelle der früheren Städte und Dörfer immer mehr die Region als erweiterter und gezielt räumlich gestalteter alltäglicher Lebensraum. Die unterschiedlichen groß-, mittel- und kleinstädtischen sowie dörflichen Sphären verschmelzen immer mehr zu einer allgemeinen regionalen Urbanität, wie sie ähnlich vielleicht auch Howard in seinen von Greenbelts umschlossenen Gartenstädten vorschwebte – und wie es sich laut zahlreicher Umfrageergebnisse offenbar die meisten Bundesbürger wünschen. Das Modell einer solchen "Regionalen GartenStadt" ist außerdem wie geschaffen für eine Region mit vielen starken Zentren, einer noch überschaubaren ungewöhnlich grünen historischen Großstadt und zwei von vornherein planmäßig durchgrüntem städtischen Neugründungen. Im Zusammenwirken mit ihren landschaftlichen Vorzügen und einer gestärkten bäuerlichen Landwirtschaft kann damit zwischen Harz und Heide eine ganz besondere, nachhaltige Siedlungsstruktur entstehen.

Diesem Ziel entspricht, den regionalen Teilräumen langfristig Schwerpunktaufgaben "zuzuweisen" – mit Konzentration auf den heutigen Kernraum zwischen Wolfsburg und Goslar als urban-industrielles Herz der "Regionalen GartenStadt". Flankiert wird es von den offenen, durch konsequente Ergänzung der raumbildenden Landschaftselemente

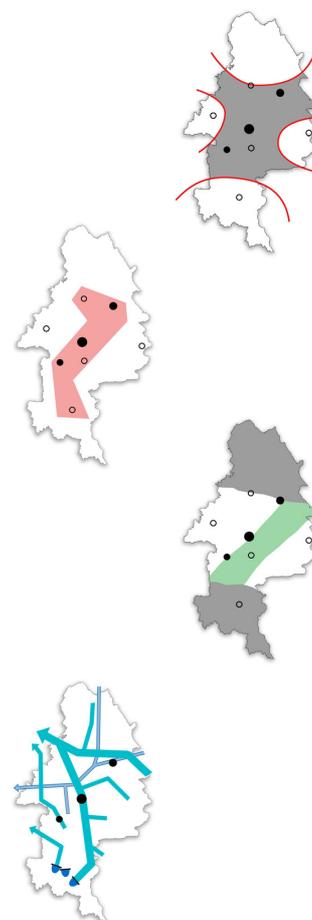
aufgewerteten Landschaftsräumen des westlichen und südöstlichen Kernraums. Heide und Harz werden, ergänzt durch Weser- und Leinebergland, weiterhin die Fremdenverkehrs- und Naherholungsschwerpunkte der Region bilden.

Strategien

Erste wichtige Grundforderung im Interesse des übergeordneten Ziels, die "Architektur der Region" weiterzuentwickeln und als "Regionale GartenStadt" zu gestalten, ist die Stärkung des öffentlichen Raums. Konkrete Handlungsschwerpunktbereiche in diesem Zusammenhang sind die Qualifizierung und Differenzierung des Netzes von Straßen und Wegen als öffentliche Räume der "Regionalen GartenStadt" sowie eine weit gehende Definition von offener Landschaft als Allgemeingut.

Strategisch gesehen wird das angestrebte Ziel der "Regionalen GartenStadt" letztlich nur dann erfolgreich umgesetzt werden können, wenn räumliches, politisches und planerisches Handeln auch tatsächlich die regionale Ebene erreicht. Dafür bedarf es der konsequenten Etablierung einer neuen, querschnittorientierten und ressortübergreifenden Regionalgestaltung, die Ziele und Kriterien erarbeitet und in die Projekte aller Maßnahmenträger im Raum einbringt. In Konzentration auf das räumliche Gesamtgerüst der Region sollte sich die "Regionalgestaltung" auf folgende regionale Wahrnehmungsräume und Erlebnisnetze konzentrieren:

- **Räumliche Gliederung** – Herausarbeitung der regionalen Teilräume, ihrer räumlichen Bindung an den Gesamttraum und ihrer Schwerpunktaufgaben. Vorrangige Aufgabe ist die klare Definition des regionalen Kernraums.
- **Siedlungsraum** – Weiterentwicklung des polyzentralen Geflechts der Städte Gifhorn, Wolfsburg, Braunschweig, Wolfenbüttel, Salzgitter und Goslar unter Einbeziehung des Siedlungsbandes am Harzrand zum "Rückgrat" der "Regionalen GartenStadt".
- **Erholung** – Weiterentwicklung von Harz und Heide als Schwerpunkte für Tourismus und Erholung, ergänzt durch das gestärkte Band attraktiver Erholungsräume zwischen Harzrand und Lappwald in Zuordnung zum zentralen Siedlungsband.
- **Gewässernetz** – Identifizierung des Gewässer- und Kanalnetzes als gut nutzbares und wahrnehmbares regionales Gerüst, das abgesehen von seinen ökologischen Aufgaben mit seinen Niederungen und Rändern für die Erholung eine wichtige Rolle spielen kann.



- **Straßen** – Erweiterung oder Schaffung eines zusammenhängenden, durch regionale Parks ergänzten Netzes an Straßen, Fuß- und Radwegen als wichtigste öffentliche Räume der Region, von denen aus sie sich auch für Durchreisende nach außen präsentiert.
- **Eisenbahn** – Begreifen der RegioStadtBahn als konsolidierenden Teil des regionalen Raumgerüsts und Impulsgeber. In diesem Sinne möglicherweise Überdenken ihrer Führung zugunsten des Siedlungs-"Rückgrats" der "Regionalen GartenStadt" zwischen Gifhorn-Wolfsburg und Goslar-Bad Harzburg.

Um Akzeptanz zu gewinnen, muss sich die "Regionalgestaltung" neben einer Zusammenarbeit mit Fachplanungen um die Auslösung impulsgebender Entwicklungen durch gezielte Projekte bemühen, beispielsweise

- die Aufwertung historischer Gärten und Gutsparks;
- die Herausarbeitung von Spuren der Industriegeschichte oder
- die Aktivierung des regionalen Gewässer- und Kanalnetzes als Erholungsraum.

Maßnahmen

Schwerpunkte ressortbezogener Maßnahmen der "Regionalgestaltung" bilden im Bereich der offenen Landschaft

- die Betonung der landschaftlichen Gliederung durch Ergänzung der vorhandenen Kulturlandschaftselemente;
- die Integration von Verkehrswegen unter dem Aspekt der sinnlichen Wahrnehmbarkeit räumlicher Beziehungen;
- das Einbeziehen technischer Bauten in die Landschaft und
- der Umgang mit schutzbedürftigen ökologisch sensiblen Bereichen – unter der Bedingung, auch der Allgemeinheit den Genuss des Besonderen zu ermöglichen.

Beim Verhältnis von Siedlung und Landschaft geht es abgesehen von der Grundprämisse, eine weitere Zersiedlung der Landschaft weitestgehend zu vermeiden,

- um einen möglichst sensiblen Umgang mit exponierten und Niederungslagen, die möglichst nicht der Allgemeinheit entzogen werden sollen;
- um die prägnante Gestaltung von Ortsansichten und Ortsrändern, deren Wahrnehmung von der Landschaft aus momentan meist unbeachtet bleibt;
- um die Ausprägung der inneren Siedlungsfreiräume, die meist einer klaren typologischen Gestaltung bedürfen und
- um die Gestaltung öffentlicher Übergänge in die Landschaft, die eine erhebliche Steigerung der allgemeinen Lebensqualität bedeuten können.

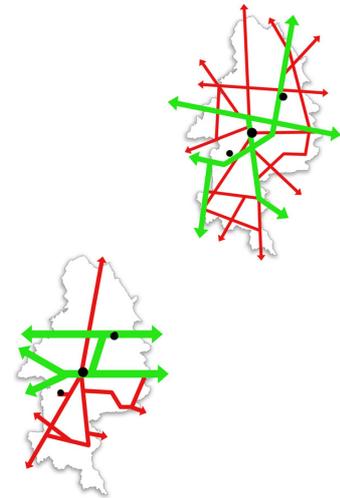


Abb. 34: Aspekte eines räumlichen Gesamtgerüsts der Region, Quelle: ISL

Lebensräume der Region: Siedlung und Landwirtschaft

Jedes urbane Leben und Wirtschaften gründet auf Begegnungen, auf Kommunikation und Austausch im öffentlichen Raum. Unerlässliche Bedingung hierfür sind Fußwege, die alle Orte feinmaschig verknüpfen, als wichtigster Baustein stadttypischer Mobilität. Wenn wir den sensiblen und anspruchsvollen Fußgänger verdrängen, zusammenhängende Fußwegenetze zerschneiden, oder nur noch grobmaschig anlegen, wird städtisches Leben, mit den mühsam aufgebauten gesellschaftlichen Verflechtungen entkräftet - oder es kann sich nicht differenziert entwickeln.

Das Anreichern urbaner Lebensweisen für lokale Angebotsentwicklungen erfordert eine ausgeglichene Standortgunst, die prinzipiell auf eine möglichst langfristige Stabilität hin angelegt sein sollte. Urbanität gründet auf einer hinreichenden Dichte; allerdings können sich gesellschaftliche Bindungskräfte nur in einer flexiblen Struktur entfalten und festigen; in einem baulichem Gewebe, das möglichst vielfältigen Lebensbedürfnissen dienen kann – und deshalb in der Lage ist, dynamische und daher immer unbekannte Entwicklungen aufzunehmen. Nutzungsoffenes Gewebe, stabile Standortgunst und gute Bedingungen fürs Gehen sind Voraussetzungen für die Vernetzung urbaner Lebensformen – jedoch entziehen sich diese Zusammenhänge unserer unmittelbaren Wahrnehmung und führen in ihrer Vernachlässigung zur Realität zersiedelter Stadtlandschaften (HASENSTAB 2003).

Ziele

Umfassende Nachhaltigkeit

Das landschaftliche Erscheinungsbild der Wälder, Felder und Siedlungen ist im Wesentlichen das Ergebnis wirtschaftlicher Beziehungen. Wenn Lebensqualität stabilisiert werden oder gar steigen soll, muss die dafür notwendige öffentliche Daseinsvorsorge effizient eingesetzt, also möglichst wirtschaftlich – und ressourcenschonend – genutzt werden. Auch lassen sich "typische" regionale Besonderheiten nicht einfach nur "gestalten": Sie wären nur von kurzer Überlebensdauer, basierten sie nicht auf "durchhaltbaren" sozioökonomischen Grundlagen. Beispielsweise sind unsere kostspieligen Landschaftsgestaltungsprogramme immer mit besonderer Vorsicht zu betrachten, wie der Erhalt ortstypischer bäuerlicher Kulturlandschaften, gestaltungsaufwändige Biotopverbundsysteme oder die Begärtnerung nicht verwertbarer "Brachen" durch die öffentliche Hand. Sie mögen zwar eine gewisse gestalterische Kompensation von Ausflüssen unserer Wirtschaftsweisen darstellen, sind aber nicht wirtschaftlich und deshalb nur in sehr seltenen Fällen als Daseinsvor-



Abb. 35: Die regionale Landwirtschaft steht vor Weichenstellungen: Ländlich-industrielle Rohstoffproduktion?, Quelle: ISL

sorgeleistungen tragbar.

Die dennoch notwendige Herausbildung regionaltypischer Landschaften basiert deshalb im Wesentlichen auf lokalen und regionalen Märkten, Kulturen und Gepflogenheiten. Hier, in der sinnvollen Vernetzung regionaler Wirtschafts- und Lebenskulturen, liegen die regionalen Herausforderungen für ein übergeordnetes Leitbild einer ökologischen Regionalwirtschaft, aufgegliedert in

- nachhaltige, regionale Sicherung der materiellen Existenzgrundlagen;
- höhere Lebensqualität und ökologische Verträglichkeit;
- Sicherstellung individueller Handlungsmöglichkeiten als demokratisches Prinzip und Verfügbarkeit vielfältiger, zufriedenstellender Arbeits- und Konsummöglichkeiten.

Im Einzelnen werden übergeordnete regionale Ziele, Strategien für ein leistungsfähiges urbanes und landwirtschaftliches Gewebe und Maßnahmen zur Verminderung der Belastungen bzw. Steigerung der Effizienz aufgegliedert:

Reduktion von Energieverbrauch und Umweltbelastungen

- Umwelt- oder Mitweltbelastungen an der Ursache vermindern.
- Externalisierung von Umweltbelastungen sanktionieren.

Erhöhung regionaler Wertschöpfung

Ausgeglichene Standortgunst im urbanen Gewebe durch:

- Vernetztes, belastbares und nutzungsoffenes urbanes Gewebe als Anreizstruktur für Investitionen, Stützung des Arbeitsmarktes und verantwortlichen Umgang mit den Ressourcen.
- Landwirtschaft auf ökologischer Basis auch für regionale Versorgung mit hochwertigen Nahrungsmitteln, Rohstoffen und Resteverwertung zur Energiegewinnung.
- Beteiligungschancen am urbanen Entwicklungs- und Gestaltungsprozess erhöhen.



Schmackhafte Landschaften für die Region?

Abb. 36: Die regionale Landwirtschaft steht vor Weichenstellungen: Bäuerliche Bio-Landwirtschaft?, Quelle: ISL



Abb. 37: Die regionale Landwirtschaft steht vor Weichenstellungen: Neue Ökologische Dreifelderwirtschaft, Quelle: ISL

Strategien

Stabilisierendes regionales Gewebe

1. Siedlungsverträgliche Mobilität insbesondere mit wirkungsvollen Regelungen stärken.
2. Gestaltungsanpassung durch
 - engmaschige Vernetzung des urbanen Gewebes;
 - Auflösung innerörtlicher Barrieren zwischen den Siedlungsgebieten;
 - Durchdringung der Problemgebiete mit hochwertigen und zukunftsorientierten Siedlungsstrukturen.
3. Anhebung möglichst vielfältiger Nutzungspotenziale in Häusern, auf Grundstücken und im Straßenraum durch klare Zonierung, nutzungsorientierte Bebauung und bürgerrechtliche Verantwortungszuweisung.
4. Regionale Weichenstellungen in Richtung ökologische Landwirtschaft als weicher und harter Standortfaktor der Region.

Maßnahmen

Nutzungsoffenes urbanes Gewebe

Für die Festigung eines leistungsfähigen, urbanen Gewebes in nutzungsorientierter Struktur werden nachfolgende Anregungen als Bündel organisatorischer und baulicher "Maßnahmen" vorgeschlagen:

- **Vernetzung und Beschleunigung des Langsamverkehrs durch**

Als notwendige Entwicklungsvoraussetzung sollte künftig umweltverträgliches Mobilitätsverhalten selbstverständlich werden. Auch, damit unser Alltag leichter wird. Heute sichern die vielfach benachteiligten ÖPNV-Benutzer, Radfahrer und Fußgänger die Städte nicht nur vor dem Verkehrskollaps. Die entscheidenden Konzeptentwicklungen zur Umsetzung sind:

- Ein Wanderwegenetz, das alle Orte der Region miteinander verbindet.
- Ein umwegfreies, engmaschiges Fußwegenetz innerhalb des Siedlungsbestandes, das alle Gebiete komfortabel und sicher vernetzt.
- Komfortable Übergänge an den Hauptverkehrsstraßen, durch verstärkten Gebrauch von kostengünstigen Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen).
- Sicheres, komfortables, schnelles und engmaschiges Fahrradwegenetz, das auf Fahrbahnen und nicht auf Bürgersteigen geführt wird.

- Belastungsminderung des motorisierten Individualverkehrs durch attraktive und auf Ressourcensparsamkeit angelegte Mobilitätsalternativen in den Siedlungsgebieten (siehe auch WERMUTH et. al 2003).

- **Quartiere urban vernetzen**

Stärkung des urbanen Gewebes durch Ausformung von inneren Kohäsionskräften und fließenden Übergängen zwischen den Quartieren:

- Barriereartige Ränderbildungen durch einseitige, dominierende Nutzungen vermeiden oder durch Nutzungsmischung auflösen.
- Barriereeigenschaft großflächiger Nutzungen mindern durch engmaschige, komfortable und übersichtliche Wegevernetzung mit Siedlungsbestand einerseits und offener Landschaft andererseits.
- Straßen vermehrt als Netzstruktur anlegen. Alternativen zur umgebungstrennenden Hierarchisierung durch Tangenten und Schleifen entwickeln. Tendenziell gleichwertige Erschließung der Grundstücke.

- **Städtebauliche Bestandsentwicklung**

- Entwicklung eines "gemischten" marktfördernden Geflechtes unterstützen, bspw. durch verstärkten Einsatz der Immobilienwirtschaft
- Siedlungsbestand erhalten, wenn Umnutzungen bzw. bauliche Ergänzungen zur qualitativen Aufwertung möglich sind. Modifikation und Flexibilisierung des Planungsrechtes,
- Nutzungsoffene Häuser: Mit gewissen baulichen Standards, wie gut bemessenen Eingangsbereichen, Türbreiten, Raumhöhen und Zimmergrößen hochwertiges Wohnen und wohnverträgliche, gewerbliche Angliederungen ermöglichen.
- Privathäuser: Den Siedlungsbestand auch in den Kerngebieten mit hochwertigen "städtischen" Privathäusern ergänzen.

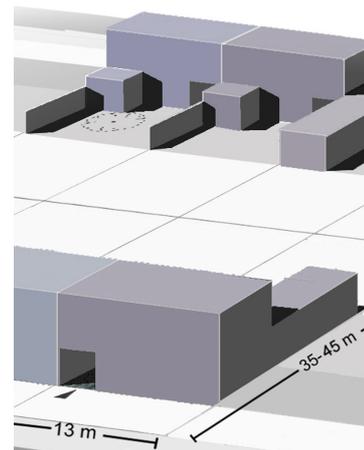


Abb. 38: Nutzungsoffene Privathäuser zur Bestandsentwicklung, Quelle: ISL

- **Bewältigung innerörtlicher Ränder und Barrieren**

Die Bewältigung innerörtlicher Ränder und Problemzonen zur hinreichenden Vernetzung der Stadtgebiete bedarf neuer Denkmodelle für städtebauliche Strukturen, u. a. um den heutigen und zukünftigen Anforderungen urbaner Angebotsentwicklung gerecht werden zu können. Hierzu gehören folgende Aspekte:

- Grundstücksparzellierung: Klare Abgrenzungen und Übergänge: Zonierende Gestaltungen zwischen stark öffentlichem Straßenraum und sehr privaten

Grundstücks- und Freiraumnutzungen können differenzierte Nutzungsoptionen und grundstücksbezogene Abschirmung vor Störungen ermöglichen.

- Pufferzonen statt Vollausbau: Flächen und Raumreserven als Entwicklungspotenziale für zukünftige, unbekannte Nutzungen im Straßen- und Parzellenbereich "miteinplanen".

5.1.4 Forschungsfeld Mobilitäts-Stadt-Region 2030: Schöner fahren, besser laufen

Die Region Braunschweig ist eine vitale Region. Das Bedürfnis nach Mobilität ist beträchtlich. Mobilität schafft Möglichkeiten für die gesellschaftliche Entwicklung und stellt gleichzeitig eine Grundbedingung des wirtschaftlichen Lebens und der Arbeitsteilung dar. In Zukunft stellt sich die Frage, mit welchen Verkehrsarten und -formen dem Bedürfnis nach Mobilität nachgekommen werden kann und soll. Werden die Mobilitätsbedürfnisse überwiegend mit dem motorisierten Individualverkehr befriedigt, gefährden die Auswirkungen des Verkehrs die Lebensqualität und letztendlich auch die Wirtschaftskraft der Region.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem muss die Wirtschaft unterstützen und negative ökologische Folgen vermeiden sowie soziale positive Effekte fördern. Es soll sozial gerecht, ökologisch verträglich und ökonomisch effizient organisiert werden. Dies setzt eine aufeinander abgestimmte Koordination aller Verkehrsarten voraus, um die Erreichbarkeit aller Ziele zu gewährleisten.

In der Bewertung der Szenarien (vgl. WERMUTH et al 2003) hat sich gezeigt, welche Ziele unter welchen Bedingungen erreicht werden können. Da ein Leitbild die Kraft zur Steuerung politischen, wirtschaftlichen und individuellen Handelns haben muss, bedarf es plakativer, konkreter und bildlicher Botschaften, die leichter transportierbar sind als ein rein wissenschaftliches Zielsystem. Das Ziel einer nachhaltigen Mobilität ist als Leitbild zu abstrakt und genügt diesen Anforderungen nicht.

Daher werden zunächst plakative Aussagen aus den Zielen bzw. Szenarioergebnissen abgeleitet, die den Charakter eines Mottos haben und die Kommunikation des Leitbilds erleichtern. Zudem findet eine Konkretisierung der Ziele in den Maßnahmenbereichen aus den Szenarien (vgl. WERMUTH et al 2003) statt, womit den Akteuren konkrete Zielwerte gegeben werden können, anhand derer sie die Wirkung praktizierter Handlungsmuster und -strategien überprüfen können. Abschließend wird das Leitbild durch eine bildhafte Darstellung visualisiert und dadurch leichter erfahrbar gemacht. Ein Leitbild für die Region Braunschweig muss vor allem auch von den Akteuren und den Bürgern der Region getragen und gelebt werden. Daher wurde das folgende Experten-Leitbild während des Leitbildprozesses im stadt-regionalen Dialog und im Bürgerdialog mit den Vorstellungen der regionalen Akteure abgeglichen.

Ziele

Leitmotto

Das übergeordnete Motto des Leitbilds für die Mobilität in der Region Braunschweig 2030 lautet: "Schöner fahren, besser laufen". Damit werden bewusst die positiven Aspekte der Mobilität betont, ohne explizit bestimmte Verkehrsmittel zu nennen. "Schöner fahren" bezieht sich auf alle Verkehrsmittel. Es bedeutet einerseits, eine hohe Qualität der Verkehrsmittel in Bezug auf Ausstattung, Komfort und Verknüpfungen zu sichern und andererseits als Reisender auf den Straßen und Schienenwegen nicht völlig den Bezug zur Landschaft zu verlieren, sondern diese in ihrer Schönheit durch eine maßstäbliche Integration der Verkehrssysteme in die Landschaft auch genießen zu können (vgl. ACKERS et al. 2003). "Besser laufen" ist nicht nur der Hinweis darauf, dass es grundsätzlich erstrebenswert ist, die Gelegenheiten im Nahbereich anzuordnen (Verbesserung der Siedlungsstruktur) und von daher unmotorisiert erreichen zu können, sondern bezieht sich genauso auf die Region Braunschweig insgesamt: Mit einer nachhaltigen Mobilität wird vieles besser laufen (vgl. auch Bewertung der Szenarien im Forschungsbericht Mobilitäts-Stadt-Region). Es sollen partnerschaftliche Rahmenbedingungen zwischen den Verkehrsarten geschaffen werden. Das bedeutet für den Umweltverbund eine Stärkung gegenüber heute.

Das Motto wird nach den Raumkategorien Stadt, Umland und Land differenziert, da das übergeordnete Leitbild für die gesamte Region allgemeinen Charakter hat und damit zwangsläufig zu unscharf bleibt, d. h. spezifische Disparitäten der Raumkategorien nicht berücksichtigen kann. Insbesondere der ÖPNV kann nicht überall die gleiche Funktion erfüllen und muss dementsprechend differenziert behandelt werden. In den Städten gilt der Slogan "ÖPNV, Rad und zu Fuß – der Bund für's Leben in der Stadt". Hier sorgt der Umweltverbund für eine Aufwertung des städtischen Wohnens (vgl. ZIBELL et al. 2003) und Lebens, also für eine bessere Lebensqualität und erhält daher Vorrang gegenüber dem MIV. Das bedeutet keine Verschlechterung der Mobilität, da ein qualitativ hochwertiger ÖPNV und Radverkehr in den meisten Fällen eine gute Alternative zum Pkw darstellen.

Im Umland stellt der ÖPNV durch das Rückgrat der RegioStadtBahn für viele Relationen ein gutes Angebot dar. Auf diesen Strecken kann ein weiterer Ausbau der Straßenverbindungen über die bereits heute beschlossenen Maßnahmen hinaus (vgl. WERMUTH et al 2003) verzichtet werden. Es gibt jedoch Bereiche insbesondere in den Achsenzwischenräumen, in denen sich kein adäquates ÖPNV-Angebot zu vertretbaren Kosten bereit stellen lässt. Hier wird der MIV auch weiterhin die wichtigste Rolle in der Feinerschließung sowie im Tangentialverkehr spielen. In Richtung der Zentren, also im radialen Stadt-Umland-Verkehr wird der Umstieg auf die Bahn priorisiert. Auf den Schienenstrecken wird der Verkehr so weit wie möglich gebündelt. Dafür werden die Bedingungen für den intermodalen Verkehr verbessert, also P+R (Auto und ÖPNV) und B+R (Fahrrad und ÖPNV) optimiert. Daher heißt das Motto im Umland "Zusammen sind wir stark".

In ländlichen Bereichen, die von Schrumpfungerscheinungen geprägt sind, beschränkt sich das ÖPNV-Angebot schon heute vielfach auf den Schülerverkehr und stellt damit keine Alternative zum Pkw dar. Durch den zu erwartenden Bevölkerungsrückgang und die stark rückläufigen Schülerzahlen aufgrund des demographischen Wandels wird in einigen Gebieten (vgl. Kap. 4.1.2) 2030 selbst die Bereitstellung eines Grundangebotes nicht mehr flächendeckend durch die Öffentliche Hand finanziert werden können. Wer "aufs Land" zieht weiß, dass dort der öffentliche Verkehr nur eingeschränkt zur Verfügung steht, wenn man sich nicht selber engagiert. Alternative Angebote in Eigenverantwortung der Bürger (vgl. WERMUTH et al. 2003, Kap. 2.4.3) gewinnen an Bedeutung. Das Motto lautet auf dem Land "ÖPNV in Eigenverantwortung".

Strategien und Maßnahmen

Weitere inhaltliche Konkretisierung

Aus der räumlichen Differenzierung nach Raumkategorien ergeben sich unterschiedliche Zielwerte für den ÖPNV-Anteil im Modal-Split von 15 % auf dem Land, über 25 % im Umland bis zu 35 % in der Stadt. Während der Wert auf dem Land nur knapp über dem heutigen Anteil liegt, soll sich der Anteil in Stadt und Umland deutlich erhöhen. Dazu wird die Infrastruktur für den ÖPNV durch Ergänzungen im Schienenpersonennahverkehr (RegioStadtBahn) weiter ausgebaut. Dadurch werden die ÖPNV-Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren optimiert. Der ÖPNV wird besser mit den anderen Verkehrsnetzen verknüpft (siehe oben). Es wird eine optimale Verfügbarkeit des ÖPNV in den Mittel- und Oberzentren durch Erhöhung der Taktdichte um 50 % gewährleistet. In ländlichen Bereichen außerhalb der Hauptverbindungen wird die heutige Taktdichte durch den Einsatz flexibler Angebote (vgl. WERMUTH et al. 2003, Kap. 2.4) erhalten, was hier schon einen Erfolg darstellt. Zudem wird die Qualität des ÖPNV verbessert, was insbesondere durch eine attraktivere Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge sowie die Schaffung eines positiven Image durch Public-Awareness-Maßnahmen geschieht.

Die Bedeutung des Radverkehrs nimmt zu. Wege bis zu zehn Kilometer Länge werden überwiegend mit dem Rad erledigt. Zielwert ist ein Radverkehrsanteil im Modal Split von 30 %. Angesichts vergleichbarer Städte, die schon heute einen höheren Modal-Split-Anteil aufweisen, wird sich dieser Wert in den Zentren leichter erreichen lassen als auf dem Land. Dennoch sollte dieses Ziel angesichts des schwächeren ÖPNV auch hier verfolgt werden. Dafür werden eigene geschlossene alltagstaugliche Netze aufgebaut. Die regionale Radverkehrsplanung des ZGB dient als Grundlage dazu. Zu den Netzen gehören auch die Schnittstellen zum ÖPNV als qualitativ hochwertige "Bike-and-Ride"-Anlagen. Als Rahmenbedingung wird ein "fahrradfreundliches Klima" in der Region geschaffen. Radfahren ist wieder "in" und wird als gleichwertiges Verkehrsmittel von allen geschätzt.

Im Güterverkehr wird ein weiterer Anstieg des Lkw-Verkehrs durch eine Verlagerung auf die Schiene und kürzere Wege in regionalen Wirtschaftskreisläufen verhindert.

Als Rahmenbedingung wird die Kostenwahrheit im Verkehr durch Anwendung des Verursacherprinzips hergestellt; externe Kosten werden den Verursachern angelastet.

Beispielsweise wird die Entfernungspauschale stufenweise abgeschafft und ein belastungsabhängiges Road-Pricing-System eingeführt. Die Kfz-Steuer wird zum Großteil auf die Kraftstoffsteuer umgelegt.

Die negativen Wirkungen des Verkehrs werden durch Verringerung der Verkehrsbelastungen und eine verträglichere Abwicklung des MIV gemindert. Das wird durch den Einsatz neuer Fahrzeugtechnologie und alternativer Kraftstoffe (z. B. Biodiesel, Erdgas, "Sun-Fuel") und die Verringerung der Geschwindigkeiten im MIV erreicht. Höchstgeschwindigkeiten von 130 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und die Ausweitung der Tempo-30-Zonen in der Stadt führen insbesondere zur Reduzierung von Lärm und Unfallrisiko.

Als wichtige verkehrsverursachende Rahmenbedingung wird die Siedlungsstruktur verbessert. Die Zersiedlung der Region wird gestoppt und eine dezentrale Konzentration mit Nutzungsmischung in den Siedlungsschwerpunkten erreicht. Die Siedlungsentwicklung orientiert sich dem punktaxialen System entsprechend am ÖPNV. Die Beschränkung der Eigenheimpauschale auf die Innenentwicklung und die Verteuerung der Siedlungsexpansion auf nicht besiedelten Flächen unterstützen diese Strategie. Dadurch wird die Anzahl der auf den Pkw angewiesenen Personen (Captive Drivers) gesenkt.

Im Schulwesen wird eine Verlängerung der Schulwege durch Konzentration von Schulstandorten aufgrund rückläufiger Schülerzahlen verhindert. Nach einer grundlegenden Strukturreform kann weiterhin ein dezentrales Bildungsangebot allgemeinbildender Schulen bereitgestellt werden. Der Erhalt der Schulstandorte ist z. B. durch Einführung der "kleinen Grundschule" mit jahrgangsübergreifendem Unterricht ab einer Mindestgröße von 28 Schülern möglich.

Eine Zusammenfassung des Leitbilds im Bereich Mobilität für die Region Braunschweig 2030 ist in Tab. 6 dargestellt.

Tab. 6: Leitbildaussagen für die Mobilität in der Region Braunschweig 2030

	STADT	+ UM	+ LAND
	"SCHÖNER FAHREN, BESSER LAUFEN"		
Motto	"ÖPNV, Rad und zu Fuß – der Bund für's Leben in der Stadt"	"Zusammen sind wir stark"	"ÖPNV in Eigenverantwortung"
Bedeutung des Umweltverbunds	Vorrang für den Umweltverbund auch zu Lasten des MIV	Umweltverbund und MIV ergänzen sich gleichberechtigt, Einsatz flexibler Angebotsformen in den Achsenzwischenräumen	Grundversorgung mit ÖPNV als Daseinsvorsorge, verstärkter Einsatz alternativer Angebote in Eigenverantwortung wie z. B. Bürgerbusse, NMIV gleichberechtigt zum MIV
ÖPNV	ÖPNV-Anteil im Modal Split von 35 % als Zielwert	ÖPNV-Anteil im Modal Split von 25 % als Zielwert	ÖPNV-Anteil im Modal Split von 15 % als Zielwert
Verfügbarkeit des ÖPNV	<i>In Ober- und Mittelzentren:</i> Der ÖPNV ist als Alternative jederzeit verfügbar, Erhöhung der Taktdichte um 50 % gegenüber heute		Erhalt der heutigen Taktdichte durch alternative Angebote
Qualität des ÖPNV	Verbesserung der Qualität des ÖPNV, insbesondere durch eine attraktivere Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Fahrzeuge sowie ein positiveres Image durch Public-Awareness-Maßnahmen		
Bedeutung des Radverkehrs	Stärkung des Radverkehrs, Schaffung eines "fahrradfreundlichen Klimas" in der Region: Wege bis 10 Kilometer überwiegend mit dem Rad, Radverkehrsanteil im Modal Split von 30 % als Zielwert		
Verkehrsinfrastruktur	Bessere Infrastruktur für den Umweltverbund, Aufbau eigener geschlossener alltagstauglicher Netze im Radverkehr (regionale Radverkehrsplanung des ZGB als Voraussetzung), Ausbau und Ergänzung im Schienenpersonennahverkehr, Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, bessere Verknüpfung zwischen den Verkehrsnetzen, intermodaler Verkehr (z. B. B+R und P+R)		
Güterverkehr	Verringerung des Lkw-Verkehrs durch kürzere Wege (regionaler Wirtschaftskreislauf) und Verlagerung auf die Schiene		
Kosten	Kostenwahrheit im Verkehr durch Anwendung des Verursacherprinzips, d. h. externe Kosten werden Verursachern angelastet z. B. durch stufenweise Abschaffung der Entfernungspauschale, Road-Pricing, Umlegung Kfz-Steuer auf Kraftstoffsteuer		
Wirkungen des Verkehrs	Verringerung der Verkehrsbelastungen / verträgliche Abwicklung des MIV z. B. durch Verringerung der Geschwindigkeiten im MIV, Höchstgeschwindigkeiten 130 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen, Ausweitung der Tempo-30-Zonen in der Stadt, Einsatz neuer Fahrzeugtechnologie und alternativer Kraftstoffe (z. B. Biodiesel, Erdgas, Sun-Fuel)		
Siedlungsstruktur/Bevölkerungsverteilung im Raum als verkehrsursachende Rahmenbedingung	Dezentrale Konzentration und Nutzungsmischung, Siedlungsentwicklung am ÖPNV nach punktaxialem System, unterstützt durch Beschränkung der Eigenheimpauschale auf die Innenentwicklung und Verteuerung der Siedlungsexpansion auf nichtbesiedelten Flächen		
Pkw-Abhängigkeit	Verringerung der auf den Pkw angewiesenen Personen (Captive Drivers)		
Arbeitsplätze / Beschäftigte nach Standorten und Wirtschaftssektoren	Stärkere Konzentration des Zuwachses im tertiären Sektor	Stärkere Konzentration des Zuwachses im tertiären Sektor in den Zentren; Erhalt der Arbeitsplätze im primären Sektor durch Stärkung der ökologischen Landwirtschaft	
Schulwesen	Dezentrales Bildungsangebot allgemeinbildender Schulen, Erhalt aller Schulstandorte durch grundlegende Strukturreform z. B. durch Einführung der "kleinen Grundschule" mit jahrgangsübergreifendem Unterricht ab einer Mindestgröße von 28 Schülern		

Bildhafte Darstellung des Leitbilds "Schöner fahren, besser laufen"

Fabian und Elke Schmitt wohnen mit ihrer Tochter Astrid in Braunschweig nahe der Innenstadt. Elke arbeitet in einem Biotechnologie-Unternehmen am Stadtrand von Braunschweig. Meistens fährt sie mit dem Fahrrad zur Arbeit, weil das auf den glatt asphaltierten, direkt geführten Radwegen ohne lange Wartezeiten an den Ampeln schnell geht und einfach Spaß macht. Radfahren liegt seit einigen Jahren voll im Trend. Elkes Chef und viele Kollegen kommen auch mit dem Rad, weil sie sich fit halten wollen und darin einen Ausgleich zur Büroarbeit sehen. Kürzlich hat ihre Firma expandiert. Das neue Gebäude wurde auf dem früheren Parkplatz gebaut, der zuletzt ohnehin immer halb leer war. So konnten Grundstückskosten eingespart und kurze Wege zum neuen Gebäude gewährleistet werden. Der grüne Innenhof mit einer Terrasse vor der Kantine wertet zudem die gesamte Immobilie auf. Statt dem Parkplatz finanziert die Firma für die Mitarbeiter aus dem weiteren Umland ein Job-Ticket, mit dem der ÖPNV in der ganzen Region Braunschweig kostenlos benutzt werden kann.

Fabian arbeitet bei einem Partyservice am Rande von Wolfenbüttel. Während er morgens auf die RegioStadtBahn wartet, benutzt er gerne einen der für Dauerkarteninhaber kostenlosen Internetterminals an der Haltestelle und checkt die Börsenkurse. Das geht glücklicherweise Dank seiner überschaubaren Wertpapieranlagen sehr schnell, denn viel Zeit bleibt ihm meistens nicht: Die Bahn kommt alle zehn Minuten. Zwar könnte er mit seiner persönlichen elektronischen Kundenkarte in der Bahn die gleiche Seite schnell wieder aufrufen, hier möchte er jedoch in Ruhe frühstücken und die schöne Landschaft genießen. Manchmal trifft er in der Bahn auch Bekannte, mit denen er einen Plausch am Bistrotisch hält oder den Leuten an den Backgammon-Tischen kluge Tipps gibt. In der Radstation in Wolfenbüttel erwartet ihn sein frisch geputztes und repariertes Fahrrad, mit dem er schell bei der Arbeit ankommt. Ein Kollege kommt jeden Tag mit Rad aus Braunschweig, wofür er auf dem neu ausgebauten Okerradweg nur noch eine halbe Stunde braucht. "Wer kann schon jeden Morgen eine Radtour durch so eine schöne Landschaft machen", sagt er nicht ohne Stolz. Die Lebensmittel für den Partyservice kauft Fabian überwiegend aus biologischem Anbau in der Region. Das ist gar nicht mehr viel teurer als konventionelle Produkte mit den Anbaumethoden aus dem letzten Jahrhundert, weil es Subventionen von der EU seit langem nur noch für Öko-Bauern gibt. Außerdem bestellen Fabians Kunden seit dem Bekanntwerden der Spätfolgen von Rinderwahn und Schweineschreck ohnehin kaum noch andere Produkte. Zur Auslieferung der Speisen benutzt er den neuen 1-Liter-VW. Weil man mit einer 30 Liter Tankfüllung 3000 Kilometer weit kommt, hat er schon mal vergessen zu tanken und den Wagen leer gefahren. Zum Glück hatte er gerade Pflanzenöl für ein Salatbuffet eingekauft, mit dem er dann weiterfahren konnte.

Nach der Arbeit hat Fabian oft noch Zeit, seine Schwester zu besuchen. Im Vergleich zu früher kann er trotz etwas niedrigerer Höchstgeschwindigkeiten seine Kunden viel schneller beliefern, weil der Autoverkehr spürbar abgenommen hat. Er verbringt nur noch wenig seiner Arbeitszeit im Stau oder bei der Parkplatzsuche. Das Parken kostet zwar etwas mehr, dafür findet man aber auch immer einen Parkplatz. Seine Schwester Karin hat zusammen mit ihrem Mann einen Bauernhof in einem kleinen Dorf in der Nähe von Schöppenstedt. Sie haben wegen der EU-Förderungen weitgehend auf ökologischen Landbau umgestellt. Der Betrieb läuft ganz gut, seit einiger Zeit sind sogar noch zwei Angestellte hier beschäftigt. Viele andere Landwirte konnten ihren Hof auch durch den Anbau von Energiepflanzen für die Treibstoffproduktion retten.

Karins Sohn Lukas geht in eine so genannte "Kleine Grundschule" ganz in der Nähe. Die großen Kinder haben ihm im Fach "Alltagsmobilität" schon gezeigt, wie die elektronische Fahrplan-

auskunft funktioniert und man mit dem regionalen Radroutensucher wahlweise schöne oder schnelle Touren je nach aktueller Windrichtung berechnen kann. Die Schulform der "Kleinen Grundschule" bietet jahrgangsübergreifenden Unterricht an und wurde schon vor zehn Jahren eingeführt, um den Standort vor der Schließung zu bewahren und kurze Schulwege für die Kleinen beizubehalten. Lukas fährt normalerweise mit dem Bus. Zwei Busse vorwiegend für Schüler – natürlich nur an Schultagen – sind alles, was die Öffentliche Hand in diesem Dorf an ÖPNV anbieten kann. Wenn die letzte Stunde mal ausfällt, benutzt Lukas den Bürgerbus. Seine Mutter hat sich bereit erklärt, wie viele andere Dorfbewohner auch, eine Fahrt pro Woche ehrenamtlich zu übernehmen. Da auch der Bürgerbus je nach Bedarf nur höchstens alle zwei Stunden kommt, hat das Dorf sich am Landesprogramm "Mitfahren – gemeinsam sparen" beteiligt und eine offizielle Mitfahrmöglichkeit ins Grundzentrum nach Schöppenstedt geschaffen. Vor allem Schüler und ältere Dorfbewohner ohne Auto benutzen die videoüberwachte Mitnahmesäule am Ortsausgang gerne, um Besorgungen in Schöppenstedt zu machen. "Da wird man meistens schnell mitgenommen, zumal der Fahrer einen Kraftstoffgutschein als Dankeschön erhält", erzählt Karin. Wird man nicht mitgenommen kann man den Gutschein mit dem Taxipreis verrechnen oder den Bürger-Anrufbus rufen. Mit diesem wird als Zubringer zur RegioStadtBahn alle zwei Stunden ein Anschluss garantiert. Doch häufig muss Karin den Bürgerbus gar nicht fahren, weil sich auch so jemand findet, der ohnehin nach Schöppenstedt fährt. Fast alle Leute im Dorf kennen die Abfahrtszeiten und wenn es sich irgendwie einrichten lässt, fährt man kurz vorher los und nimmt die Wartenden einfach mit. Hier weiß man sich eben gegenseitig zu helfen. Karin und ihre Familie fühlen sich auf dem Land sehr wohl.

Auf dem Weg nach Hause in Braunschweig sieht Fabian seine Tochter Astrid oft schon auf der Straße. Hier spielt sie mit anderen Kindern fangen oder malt mit Kreide Bilder auf die Fahrbahn. Die Anliegerstraßen sind als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, wo Fußgänger Vorrang haben. Das vorgeschriebene Schritttempo wird von den meisten Autofahrern akzeptiert, da durch stetige Öffentlichkeitsarbeit Rasen "mega- out" ist und ein Bewusstsein für hohe Wohnqualität entstanden ist. Außerdem verbreitet die Freude der Kinder beim Spielen einfach gute Laune. Wenn Fabian heimkommt, legt er sich noch gerne mit Elke zusammen auf die Wiese hinterm Haus und genießt die letzten Sonnenstrahlen. Abends grillen Schmitts manchmal zusammen mit den Nachbarn oder genießen ein Glas Wein auf dem Balkon. "Hier wohnt man ruhig und sicher, auch mit Kindern. Trotzdem ist man in kaum zehn Minuten mit dem Rad in der City," lobt Elke ihr Wohnumfeld in der Stadt. Familie Schmitt fühlt sich zu Hause in Braunschweig sehr wohl. Die Lebensqualität ist in der ganzen Region sehr hoch.

5.1.5 Forschungsfeld Kooperative Stadt-Region 2030: REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS: modern – kooperativ – bürgerorientiert

Die mit dem demographischen Wandel verbundenen Herausforderungen verdeutlichen, dass politisch-administratives Handeln zukünftig verstärkt Modelle der Zusammenarbeit auf kommunaler und regionaler Ebene entwickeln muss (vgl. Kap. 3.5). Als ein Konzept kooperativer Steuerung setzen Regional Governance auf ein erweitertes Akteurspektrum: Während im klassischen Verständnis regionaler Steuerung öffentliche Akteure im Mittelpunkt stehen, treten beim Governance-Konzept institutionelle und private Akteure hinzu. Dies betrifft insbesondere die Vertreter von wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und ökologischen Interessen sowie die Bürgerschaft. Damit entsteht

ein Akteursdreieck aus Kommune/Staat, Wirtschaft und Bürgerschaft, in dem vielfältige Kooperationsbeziehungen zwischen den Akteuren möglich werden. Regional Governance setzt dabei auf freiwillige Kooperationsbeziehungen mit Netzwerkcharakter. Dieser kooperative Steuerungsansatz bietet den Akteuren die Chance, regionale Potenziale gemeinsam zu entwickeln und Probleme kooperativ zu lösen. Entsprechend beschreibt das Leitbild des Forschungsfeldes "Kooperative Stadt-Region 2030" das Zusammenwirken der Akteure in der Region Braunschweig im Jahr 2030.

Die Ziele und Maßnahmen für das Leitbild "REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS: modern – kooperativ – bürgerorientiert" werden aus der Sicht des Jahres 2030 beschrieben, um zur besseren Vorstellung ein Bild der Region zu zeichnen wie sie im Jahr 2030 aussehen könnte.

Ziele

Leitmotto

REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS: modern – kooperativ – bürgerorientiert

Das Leitmotto betont drei Qualitätsmerkmale, die für eine zukunftsorientierte Organisation der Region Braunschweig besonders wichtig sind:

Modernisierung: Bereits Ende des 20. Jahrhunderts gab es sowohl in der Fachwelt als auch in den Städten, Gemeinden und Behörden der Region vielfältige Bemühungen, die öffentliche Verwaltung zu modernisieren. Bis ins Jahr 2030 haben sich diese Prozesse fortgesetzt. Dabei gewannen Aspekte an Bedeutung, die sich bereits Anfang des 21. Jahrhunderts im Stadt- und Regionalmanagement entwickelten: Eine Vielfalt von Steuerungsformen, die überwiegend auf Kooperation mit den beteiligten Akteuren setzen, in begrenztem Rahmen aber auch hierarchische Eingriffe zulassen, und mit denen die öffentliche Hand die komplexen Entwicklungen im Sinne der Gemeinwohlorientierung beeinflusst. Die REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS versteht sich als Vorreiter auf diesem Modernisierungspfad, da sie den durch den demographischen Wandel entstandenen Herausforderungen mit innovativen Lösungen begegnet.

Kooperation: Bei den Anstrengungen, moderne Formen der regionalen Selbstorganisation zu entwickeln, spielt die Kooperation der regionalen Akteure – von Kommunen, staatlichen Behörden, Wirtschaft und gesellschaftlichen Interessen sowie Bürgerschaft – eine besondere Rolle: Die Region Braunschweig galt in dieser Hinsicht bereits Ende des 20. Jahrhunderts als Vorreiter, da sie mit Einrichtungen wie reson, der Wolfsburg AG oder dem braunschweiger forum schon damals über weithin beachtete Vorbilder verfügte. Auf dieser Grundlage wurde das Prinzip der Kooperation ausgebaut und durchzieht wie ein "roter Faden" alle Bereiche der öffentlichen Aufgabenerfüllung in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS. Kooperative Lösungen ermöglichten es der Region, die Anforderungen des demographischen Wandels leichter zu bewältigen.

Bürgerorientierung: Nachdem die Region die Zusammenarbeit zwischen Bundes- und Landesbehörden, Kommunen und Wirtschaft bereits Anfang des 21. Jahrhunderts an verschiedenen Stellen erprobt hat – als Beispiele können das Regionalmanagement der Bezirksregierung, reson oder die Wolfsburg AG dienen – stellte sich die Bürgerorientierung als eine besondere Aufgabe für die folgenden Jahre dar. Bürgerschaftliches Engagement wurde zu einem zunehmend wichtigeren Potenzial, um öffentliche Angebote auf die Nachfrage abzustimmen und selbstorganisierte Versorgungsstrukturen aufzubauen. Angesichts des Wettbewerbs um Einwohnerinnen und Einwohner sowie um qualifizierte Arbeitskräfte stellt die Bürgerorientierung ein Qualitätsmerkmal in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS dar.

Strategien und beispielhafte Maßnahmen

Strategien für die REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS

Das Leitmotto "REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS: modern – kooperativ – bürgerorientiert" wird durch zehn Strategien konkretisiert. Die Strategien benennen zugleich Kernelemente für die stadt-regionale Selbstorganisation der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS.

Strategie 1: Regionale Partnerschaft REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS

Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft übernehmen gemeinsam Verantwortung für die Zukunft der Region Braunschweig

Seit den 1990er Jahren ist das kooperative Klima, geprägt durch reson und ZGB sowie die vielfältigen lokalen und teilregionalen Kooperationen, ein Qualitätsmerkmal der Region Braunschweig. Mit Blick auf das Jahr 2030 bilden die drei Akteursgruppen Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft eine regionale Partnerschaft (s. Abb. 39). Zwischen den Akteursgruppen entstehen vielfältige Kooperationsformen – zum Teil bilateral, zum Teil übergreifend. Die Kooperationen beziehen sich auf unterschiedliche Themen und umfassen zumeist Teilräume der Region Braunschweig:

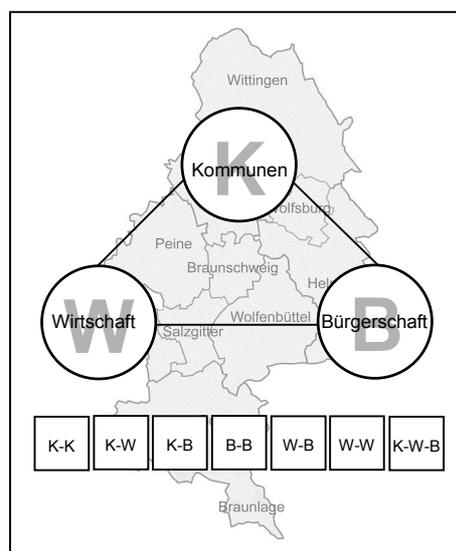


Abb. 39: Die Regionale Partnerschaft REGION BRAUNSCHWEIG 2030 PLUS, Quelle: KoRiS

- Interkommunale Kooperationen zwischen Städten und Gemeinden,
- Kooperation von Kommunen und Wirtschaft in Public-Private-Partnerships,
- Zusammenarbeit zwischen Städten und Gemeinden mit der Bürgerschaft,

- Bürgerschaftliches Engagement als Zusammenarbeit von Bürgerinnen und Bürgern,
- Zusammenarbeit von Wirtschaft und Bürgerschaft in Form von Corporate Citizenship,
- Verbundstrukturen von Wirtschaftsunternehmen,
- Übergreifende Kooperation von Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft auf kommunaler oder regionaler Ebene als "Lokale oder Regionale Partnerschaften".

Auf Ebene der Region besteht die Aufgabe darin, die unterschiedlichen Ansätze der Zusammenarbeit als eine gemeinsame regionale Strategie nach innen wie außen sichtbar zu machen und weiterzuentwickeln. Dabei geht es nicht darum, dass die Region auf die dezentralen Kooperationen Einfluss nimmt und diese durch Vorschriften maßregelt. Ganz im Gegenteil: Die Fähigkeit der Region zur Selbstorganisation profitiert davon, dass sich viele Aktivitäten dezentral und aus eigenem Antrieb entwickeln. Der regionale Verbund soll vielmehr Erfolge einzelner Kooperationen für die gesamte Region präsentieren, zur Nachahmung ermuntern und zu Lösungen beitragen, wenn Probleme auftreten.

Die Regionale Partnerschaft der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS hat deshalb in erster Linie die Aufgabe, die vielfältigen Kooperationen zu vernetzen und zu neuen Initiativen anzuregen.

Beispielhafte Umsetzung: Messe "Pro Region Braunschweig"

Auf der Messe stellen Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft Beispiele erfolgreicher Kooperation der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS sowie anderer Regionen vor und motivieren darüber hinaus zur Nachahmung. Die Messe ist nach Themenfeldern gegliedert, so dass einerseits gezielt Fachleute angesprochen und andererseits Akteure aus Verwaltung, Wirtschaft und Bürgerschaft zusammen gebracht werden. Typische Themen der Messe sind beispielsweise bürgerfreundliche Kommunalverwaltung, Wirtschaftsförderung, Soziales, Kultur und Daseinsvorsorge sowie Natur und Landschaft.

Die Messe bietet darüber hinaus Workshops an, um Aspekte in den Bereichen Organisation, Rechtsform und Finanzierung zu vertiefen. Sie findet alle zwei Jahre statt und bietet die Möglichkeit, regelmäßig neue Impulse in die regionale Kooperationslandschaft einfließen zu lassen.

Strategie 2: Starke Kommunen durch kommunale Verbünde

Vielfältige Formen interkommunaler Zusammenarbeit sichern die öffentliche Infrastruktur und Versorgung in der Region Braunschweig

Die Kommunen der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS kooperieren in interkommunalen Verbänden, um die Herausforderungen des demographischen Wandels bewältigen zu können. Gegenstand dieser Kooperationen sind die soziale, technische, kulturelle und Verwaltungsinfrastruktur.

Die interkommunale Zusammenarbeit findet Lösungen für die unterschiedlichen Anforderungen der Teilräume der Region. Der oberzentrale Verbund der Städte Braunschweig, Salzgitter und Wolfsburg ermöglicht den Ausbau und die Sicherung städtischer Qualitäten. Die Städte kooperieren z. B. bei Krankenhäusern, Museen und Theatern und sichern auf diese Weise eine hochwertige medizinische und kulturelle Infrastruktur. Die eher ländlich geprägten Kommunen arbeiten u. a. bei Verwaltungsaufgaben, Grundschulen, Kindergärten und Büchereien zusammen und gewährleisten so die Grundversorgung der Bevölkerung.

Durch die Zusammenarbeit erzielen die Kommunen finanzielle Einsparungen und sichern gleichzeitig die öffentliche Infrastruktur. Einrichtungen, die aufgrund verringerter Handlungsspielräume nur eingeschränkt unterhalten werden könnten, erfahren durch die interkommunale Zusammenarbeit eine verbesserte Auslastung und können somit kooperativ erhalten werden.

Beispielhafte Umsetzung: Bürgerbüros REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS

Öffentliche Dienstleistungen werden in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS dezentral in Bürgerbüros angeboten, die miteinander vernetzt sind. Hierzu ist eine regionsweite Abstimmung der kommunalen Leistungen erforderlich. Bürgerinnen und Bürger können durch die interkommunale Zusammenarbeit unabhängig von ihrem Wohnort jedes Bürgerbüro und damit sämtliche kommunalen Dienstleistungen innerhalb der Region nutzen.

Strategie 3: Virtuelles Rathaus Region Braunschweig

Verwaltungsdienstleistungen werden im virtuellen Verbund angeboten und sind als Online-Service für alle Bürgerinnen und Bürger der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS verfügbar

In der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS erledigen die Kommunalverwaltungen ihre Aufgaben in einem regionalen Kooperationsverbund und bauen dazu ein E-Government-Angebot auf. Die virtuelle Zusammenarbeit ermöglicht eine regionsweite Abstimmung über Verwaltungsvorgänge, Gebühren, Leistungsumfang etc. und erleichtert es den Kommunen, ihre Dienstleistungen in Arbeitsteilung anzubieten.

Durch das E-Government-Angebot wird der Service für die Bürgerinnen und Bürger optimiert, indem zahlreiche Dienstleistungen über das Internet zugänglich sind und damit der Weg zum Bürgerbüro entfällt. Allerdings bleibt der persönliche Gang zur Verwaltung weiterhin möglich. Das E-Government-Angebot erleichtert es vor allem Berufstätigen und Berufspendlern, öffentliche Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen. Sie können sich nicht nur an jedes Bürgerbüro in der Region wenden (vgl. Strategie 2), sondern Behördenangelegenheiten auch vom eigenen PC zu Hause erledigen.

Beispielhafte Umsetzung: Virtuelles Rathaus Region Braunschweig

Das "Virtuelle Rathaus REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS" ist ein gemeinsames Internet-Portal aller Kommunen in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS. Es stellt einen Großteil der Verwaltungsleistungen online zur Verfügung und ist bürgerfreundlich jederzeit erreichbar. Nach dem Vorbild des Online-Bankings entsteht ein regionaler "Online-Administration-Service".

Strategie 4: Zukunftsmarkt Drittes Lebensalter

Die Region Braunschweig nutzt den demographischen Wandel zur Entwicklung und Erschließung neuer Dienstleistungsangebote für ältere Bevölkerungsgruppen

Die REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS greift den demographischen Wandel als Chance auf. Regionale Unternehmen entwickeln den "Zukunftsmarkt Drittes Lebensalter" in Form neuer Dienstleistungen für die ältere Bevölkerung und erschließen somit neue Kundenpotenziale. Insbesondere im Gesundheitssektor (Medizin, Versorgung etc.) werden neue regionale Märkte realisiert.

Durch den "Zukunftsmarkt Drittes Lebensalter" wird Wirtschaftskraft in der Region gehalten, regionale Unternehmen sowie regionale Ausbildungs- und Arbeitsplätze werden unterstützt.

Beispielhafte Umsetzung: Serviceplattform Drittes Lebensalter

Als Internetportal präsentiert die "Serviceplattform Drittes Lebensalter" ein umfassendes Angebot für ältere Bürgerinnen und Bürger in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS. Die Plattform bietet die Möglichkeit, Dienstleistungen anzufragen, Informationen über altersgerechtes und generationenübergreifendes Wohnen zu erhalten und individuelle Anfragen, beispielsweise zum altengerechten Hausumbau, zu stellen. Entsprechend der Wünsche und Bedürfnisse der Nutzer vermittelt das Portal die Anfragen an regionale Handwerks-Betriebe oder andere Anbieter weiter.

Für den Nutzer des Portals gibt es einen zentralen Ansprechpartner, der die ggf. notwendige Koordination der einzelnen Anbieter erledigt und auch komplexe Sachverhalte anschaulich vermitteln kann. Die beteiligten Betriebe profitieren von der virtuellen Zusammenarbeit, da sie vor allem für ältere Menschen besser erreichbar sind.

Strategie 5: Regio Know-how 2030PLUS: Wissensmanagement

Regionale Wissensvernetzung produziert Innovationen und bringt Vorteile im Wettbewerb der Regionen

Region und Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft vernetzen ihre Wissenspotenziale in einem gemeinsamen Wissensmanagement. Dieses Netzwerk fungiert als Wissens-

plattform und stellt Informationen und Trends zusammen. Die gemeinsame Wissensbasis verschafft der Region und den beteiligten Akteuren Synergie- und Kostenvorteile bei der Entwicklung von Innovationen, neuen Projekten etc. Das Regio Know-how 2030PLUS erleichtert die Entwicklung und Umsetzung von Projekten, die sich aus der Vernetzung von Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft und deren unterschiedlichen Wissenspotenzialen ableiten.

Beispielhafte Umsetzung: Network BS 2030PLUS

Die unterschiedlichen Wissenspotenziale von Kommunen, Wissenschaft, Wirtschaft sowie der Bürgerinnen und Bürgern fließen in das (virtuelle) Network BS 2030PLUS ein und werden dort systematisiert und verfügbar gehalten. Alle regionalen Akteure haben Zugriff auf das Network BS 2030PLUS und können Informationen über beteiligte Akteure in der Region und deren Kompetenzen, über Projekte und aktuelle Entwicklungen erfahren. Die Vernetzung der regionalen Akteure und Wissenspotenziale ermöglicht es der Region, schnell auf (externe) Innovationen und neue wirtschaftliche Trends zu reagieren. Durch Network BS 2030PLUS kommen Akteure miteinander in Kontakt, die sich oder ihre jeweiligen Kompetenzfelder bisher nicht kannten. Das Netzwerk trägt so zu einer innovationsorientierten Regionalentwicklung bei.

Strategie 6: Ressource Erfahrungswissen 2030PLUS

Die regionale Wirtschaft integriert die Erfahrung des Dritten Lebensalters und baut ein Netzwerk früherer Fachkräfte auf

Die Unternehmen in der REGION Braunschweig 2030PLUS kooperieren mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern über die Dauer ihrer Betriebszugehörigkeit hinaus. Dazu gehören sowohl beratende als auch unterstützende Tätigkeiten.

Durch die Zusammenarbeit der Generationen innerhalb der Unternehmen wird ein besseres Verständnis für die Interessen und Kompetenzen der jeweils anderen Generation ermöglicht und, insbesondere im Dienstleistungssektor, können sich die Unternehmen besser auf die Bedürfnisse ihrer älteren Kunden einstellen.

Beispielhafte Umsetzung: Regionales Arbeitszeit- und Ruhestandsmodell

Die Fachkräfte der Region können in den letzten Jahren ihrer Berufstätigkeit Arbeitszeitkontingente in Beratungszeitkontingente umwandeln, mit denen sie im Ruhestand für regionale Unternehmen unterstützend und beratend in ihren Fachdisziplinen tätig werden. Dies ermöglicht eine bessere Einarbeitung jüngerer Mitarbeiter mit Hilfe der älteren Fachkräfte. Die Unternehmen profitieren gleichzeitig länger von dem Fachwissen der älteren Mitarbeiter.

Strategie 7: Bürger-Region Braunschweig 2030PLUS

Städte, Gemeinden und Region fördern die Eigeninitiative und Selbstorganisation der Bürgerinnen und Bürger

In der "Bürger-Region Braunschweig 2030PLUS" arbeiten die Kommunen und regionalen Behörden eng mit ihren Bürgerinnen und Bürgern zusammen. Eine ausgeprägte Bürgerorientierung ist in allen Bereichen öffentlicher Aufgaben zu erkennen.

Unterstützende Infrastruktur, Qualifizierungsangebote etc. tragen dazu bei, das in der Bevölkerung bestehende Engagementpotenzial zu aktivieren. Mit der Förderung bürgerschaftlichen Engagements und der Orientierung der Kommunen an den Bedürfnissen der Bürgerschaft entsteht eine regionale Anerkennungskultur: Ehrenamtliche Tätigkeiten sind für die Bevölkerung selbstverständlich.

Beispielhafte Umsetzung: Generationengenossenschaft 2030PLUS

Die regionale Generationengenossenschaft 2030PLUS ist an das Konzept der Tauschringe angelehnt. Die Generationengenossenschaft koordiniert Sozialgutschriften, die Personen erhalten, wenn sie sich in sozialen Einrichtungen und Initiativen engagieren. Die Sozialgutschriften können sie im Alter in beteiligten Einrichtungen in der Region, die im Sozialbereich individuelle Betreuung, Pflege etc. anbieten, für die eigene Versorgung einlösen.

Strategie 8: Aktive Bürgerschaft 2030PLUS

Bürgerschaftliche Selbstorganisation ergänzt kulturelle und soziale Angebote

Die Bürgerschaft in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS ist neben den verschiedenen Partnerschaften mit Wirtschaft und Kommunen auch eigenverantwortlich aktiv. Die bürgerschaftliche Selbstorganisation trägt dazu bei, kommunale Angebote, vor allem im kulturellen und sozialen Bereich, zu ergänzen.

Das eigenverantwortliche Handeln ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern, das kulturelle und soziale Angebot ihres Lebensumfelds entsprechend ihrer individuellen Bedürfnisse und qualitativen Ansprüche mitzugestalten.

Beispielhafte Umsetzung: Netzwerk Bürgerstiftungen 2030PLUS

Die Bürgerinnen und Bürger der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS engagieren sich sowohl ehrenamtlich als auch finanziell in Bürgerstiftungen, die Projekte und Maßnahmen im direkten Lebensumfeld der Menschen fördern. Neben der organisatorischen Förderung von Einzelprojekten geben Bürgerstiftungen finanzielle Starthilfen und setzen individuelle gemeinschaftliche Akzente vor Ort, z. B. durch die Unterstützung von Mittagstischen für bedürftige Kinder. Dies trägt zu einer grundsätzlichen Attraktivitätssteigerung der gesamten Region bei.

Das "Netzwerk Bürgerstiftungen 2030PLUS" ermöglicht es den lokalen Bürgerstiftungen, Erfahrungen auszutauschen und ihre Handlungsfelder arbeitsteilig weiterzuentwickeln. Zugleich motiviert es dazu, neue Bürgerstiftungen in Städten und Gemeinden der Region zu gründen.

Strategie 9: Wirtschaft Pro 2030PLUS

Unternehmen der Region Braunschweig unterstützen bürgerschaftliches Engagement ebenso wie Kommunen und tragen so zur regionalen Lebensqualität bei

Die regionale Wirtschaft in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS sieht sich als aktiver Mitgestalter weicher Standortfaktoren. Entsprechend eng ist die Kooperation regionaler Unternehmen mit den Kommunen sowie mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Die Unternehmen engagieren sich in der Region, da sie davon profitieren, wenn sich die Arbeitskräfte an den Betrieb gebunden fühlen und ihren Aufgaben motivierter nachgehen. Durch Angebote des Corporate Citizenship, bei denen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Aufgaben des Gemeinwohls freigestellt werden, steigt zudem die Sozialkompetenz der Beteiligten. Dies wirkt sich wiederum positiv auf den Betrieb aus.

Beispielhafte Umsetzung: Specialist-Community Region Braunschweig 2030PLUS

Regionale Großunternehmen wie Volkswagen AG und Salzgitter AG bilden eine "Specialist-Community REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS", die sich aus Fachkräften der einzelnen Unternehmen zusammensetzt. Die Unternehmen stellen ihre Fachkräfte zeitweise für die ehrenamtliche Beratung und Betreuung von bürgerschaftlichen Projekten frei. Die Projekte können bei der Specialist-Community eine Unterstützung in den Bereichen Organisation, Management, Finanzabwicklung etc. anfragen und kostenfrei nutzen. Neben den Großbetrieben bringen sich auch kleine und mittelständische Unternehmen der Region in die "Specialist-Community REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS" mit ihrem Fachwissen ein.

Strategie 10: Netzwerk Bürgerengagement 2030PLUS

Die REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS fördert das Bürgerengagement durch Vernetzung, Information und Erfahrungsaustausch

Die Bürgerschaft in der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS ist in den verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen der Region aktiv. Die Vernetzung der unterschiedlichen Sektoren und Aktionsräume bürgerschaftlichen Engagements ermöglicht einen regionsweiten Erfahrungs- und Informationsaustausch über bestehende Strukturen und Projekte sowie die grundlegenden Möglichkeiten und Chancen bürgerschaftlichen Engagements. Dieses regionale Wissen und Know-how kann sowohl von Aktiven als auch von Engagementwilligen genutzt werden.

Beispielhafte Umsetzung: Engagement-Agenturen REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS

Im Jahr 2030 sind bürgerschaftliche Aktivitäten und Projekte überall in der Region in kommunalen Engagement-Agenturen vernetzt. Diese ermöglichen einen einfachen Zugang für Engagementwillige, die sich in den Engagement-Agenturen umfassend über die lokalen Aktivitäten informieren können und an adäquate Ansprechpartner vermittelt werden.

Eine Regionale Engagement-Agentur vernetzt die kommunalen Engagement-Agenturen der Region und schafft Transparenz über die Aktivitäten und Projekte in der Region, auf die sowohl die Bürgerinnen und Bürger der Region als auch die Kommunen und die regionale Wirtschaft zugreifen können. Außerdem bietet sie Information, Erfahrungsaustausch und Qualifizierungsangebote, die für alle kommunalen Agenturen von Interesse sind. Die Regionale Engagement-Agentur ist ein wichtiges organisatorisches Element für die Bürger-Kultur der REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS.

5.2 Leitbild der stadt-regionalen Akteure

Die stadt-regionalen Akteure formulierten, ähnlich wie die Bürgergutachterinnen und -gutachter, in einem Dialogprozess Leitbildaussagen für 2030. Diese wurden zu einem gemeinsamen themenübergreifenden Leitbild zusammengeführt. Die Leitbildaussagen wurden in der "Wir-Form" formuliert und weiter konkretisiert, wie es beispielhaft für die Leitbildaussage "Kompakte und energieeffiziente Siedlungsstrukturen" dargestellt ist (s. Abb. 40). Um ihre Zukunftsvorstellungen zu veranschaulichen, wählten die stadt-regionalen Akteure zusätzlich die Form einer so genannten bildhaften Darstellung. Die Inhalte des stadt-regionalen Leitbilds sind im Folgenden detailliert dargestellt.

Kompakte und energieeffiziente Siedlungsstrukturen

Wir in der Region Braunschweig wollen kompakte und energieeffiziente Siedlungsstrukturen anstreben, um die Funktionen der Siedlungen auch bei einem Rückgang der Bevölkerungszahlen erhalten zu können und Zersiedlungstendenzen entgegenzuwirken.

Daher

- planen und entwickeln wir interkommunal im Sinne des regionalen Gemeinwohls und unterlassen das "Kirchturmdenken". Dafür betreiben wir eine gemeinsame, verpflichtende Raumplanung und stimmen Flächenausweisung und -nutzung auf freiwilliger Basis interkommunal ab.
- reduzieren wir deutlich die Inanspruchnahme von Freiräumen für Siedlungen und handeln nach der Devise "Innenentwicklung vor Außenentwicklung": Wir stärken unserer Städte, Ortschaften und Dörfer durch Ergänzung und Umnutzung im Bestand unter Berücksichtigung des Anspruchs auf Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung. Dies erreichen wir durch regionales und kommunales Flächenmanagement.
- lassen wir in Dörfern ohne grundzentrale Ausweisung nur Eigenentwicklung zu.

Abb. 40: Beispiel für die Konkretisierung einer Leitbildaussage des stadt-regionalen Fachdialogs, Quelle: eigene Darstellung

Leitbildaussagen

Den Wandel der Bevölkerungsstruktur bis 2030 bewusst machen

Aufgrund des Bevölkerungsrückganges und des alterstrukturellen Wandels in der Bevölkerung soll nach Meinung der stadt-regionalen Akteure ein Bewusstseinswandel in

der Region Braunschweig herbeigeführt werden, um die Region auf die soziostrukturelle Situation im Jahr 2030 vorzubereiten.

Daher

- sollen Kommunen, Unternehmen, die Bevölkerung und andere Entscheidungsträger über die Prognosen zu Rückgang und Alterung der Bevölkerung informiert werden. Deren Folgen, aber auch mögliche Ziele sowie vorbildhafte Maßnahmen und Projekte aus dem In- und Ausland zum Umgang mit dem demographischen Wandel sollen aufgezeigt werden.

Hohe Lebensqualität und gute Arbeitsbedingungen

Nach den Vorstellungen der stadt-regionalen Akteure solle die Region Braunschweig im Jahr 2030 durch eine hohe Lebensqualität und gute Arbeitsbedingungen gekennzeichnet sein, um die Menschen in der Region zu halten und die Region für Zuwanderinnen und Zuwanderer attraktiv zu machen.

Daher

- soll dafür gesorgt werden, dass regionale Infrastruktur für die Menschen im ausreichenden Maße vorhanden ist und innerregionale Verkehrsverbindungen verbessert werden.
- sollen für öffentliche Aufgaben auch nicht-öffentliche Träger herangezogen werden, z. B. zur Förderung des Breiten- und Schulsports. Außerdem sollten Horte und Kindergärten bei und in Unternehmen, IHK u. a. angesiedelt werden.
- soll die Mischung von Erwerbsarbeit und ehrenamtlichem Engagement als neue Form der Arbeit gefördert werden.
- soll gezielt das Wissen und Können älterer Mitbürgerinnen und -bürger eingebunden werden, um die Region zu stärken (Kultur, Wirtschaft, Soziales etc.).
- sollen Auszeiten für Arbeitnehmerinnen und -nehmer für private und gesellschaftliche Aktivitäten ermöglicht werden.
- soll die Eigeninitiative gefördert werden und an die Bevölkerung appelliert werden z. B. Ehrenämter und Patenschaften zu übernehmen sowie das Vereinsleben gestärkt werden.
- soll die Familie sowie deren Vereinbarkeit mit den Beruf gefördert werden und ein familienfreundliches Umfeld geschaffen werden, um der demographischen Entwicklung entgegen zu wirken.
- muss Integrationsbereitschaft von ausländischen Mitbürgerinnen und -bürger erwartet werden, sie sollten aber auch aktiv integriert werden und ein funktionierender sozialer Zusammenhalt sollte geschaffen werden, so dass ein harmonisches Zusammenleben und -arbeiten ein Selbstverständnis ist.
- soll die Flexibilität in der Arbeitswelt entsprechend den Bedürfnissen der Arbeitnehmerinnen und -nehmer sowie Arbeitgeberinnen und -geber gefördert werden, z. B. Arbeitszeitkonten, Telearbeit und Heimarbeit.

- soll eine regionale Arbeitsplatzvermittlung geschaffen und Serviceleistungen für die, die den Arbeitsplatz wechseln müssen an geboten werden, z. B. Wohnungsvermittlung.
- sollen neue Integrationsmechanismen für soziale Randgruppen entwickelt werden: Soziale Disparitäten sollen z. B. durch Förderung von Bildungseinrichtungen, Vereinen, Initiativgruppen, neuen Beschäftigungsmöglichkeiten und Veranstaltungen abgebaut werden. Damit wird auch der zunehmenden Individualisierung entgegen gewirkt.
- soll ein positives Bild von den Attraktionen und Stärken unserer Region mit ihren unverwechselbaren Städten und Dörfern vermittelt und ein regionales Bewusstsein gefördert werden. Zu diesem Zweck sollte in den Medien auf die Region Braunschweig hingewiesen werden.
- sollen im Bedarfsfall arbeitsmarktorientiert Arbeitskräfte aus anderen Regionen angeworben werden.

Interdisziplinäres Denken und Handeln in regionalen Zusammenhängen

Den stadt-regionalen Akteuren ist daran gelegen, dass in der Region Braunschweig alle Kommunen regional denken und handeln, um die durch den demographischen Wandel und den prognostizierten Bevölkerungsrückgang auf die Region zukommenden Aufgaben zu meistern.

Daher

- sollen die Kommunen gemeinsame Ziele formulieren und umsetzen.
- sollen Kooperationsstrukturen aufgebaut werden, die die individuellen Auswirkungen des Bevölkerungsrückgangs berücksichtigen.
- soll interkommunal zusammengearbeitet werden, vorrangig bei der Sicherung der öffentlichen Versorgung sowie bei der Baulandausweisung und Einzelhandelsplanung. Aufbauend darauf können sich neue Verwaltungsstrukturen bilden.

Ältere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind für die Arbeitswelt unerlässlich

Die stadt-regionalen Akteure sehen es als entscheidend an, die älteren Arbeitnehmerinnen und -nehmer in der Region besonders zu fördern und zu unterstützen, weil sie für die Arbeitswelt unerlässlich sind.

Daher

- soll die Qualifizierung Älterer vorangetrieben und ein regionales Netzwerk aufgebaut werden, in dem Jung und Alt sich gegenseitig qualifizieren und sie für den Einstellungswandel sorgen. Gegebenenfalls sollte das Netzwerk institutionalisiert werden.
- soll ein Einstellungswandel der Gesellschaft zu älteren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingeleitet werden, z. B. in Betrieben, Schulen etc.

- sollen Arbeitnehmerinnen und -nehmer sowie Arbeitgeberinnen und -geber frühzeitig auf die anstehenden demographischen Veränderungen in der Arbeitswelt vorbereitet werden. Es soll dafür gesorgt werden, dass die Rahmenbedingungen – z. B. flexible Arbeitszeiten – für ältere Arbeitnehmerinnen und -nehmer stimmen: Sie müssen motiviert, gesundheitlich fit und sozial abgesichert sein. Außerdem sollte die Altersgrenze für den Ruhestand flexibilisiert werden.
- soll ein Experten-Pool ins Leben gerufen werden, in dem sich Fachleute wie Bildungs- und Personalexpertinnen und -experten, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Universitäten und Fachhochschulen, Seniorinnen und Senioren, Fachleute der Seniorenpädagogik und aus dem Gesundheitswesen sowie weitere Fachleute aus verschiedenen Bereichen Gedanken um die Qualifizierung von über 50-Jährigen Arbeitnehmerinnen und -nehmer machen.
- soll der Wissenstransfer zwischen Alt und Jung gefördert werden (temporäre Lern tandems).

Kooperative, lernende Region Braunschweig

Aufgrund des zukünftig immer größer werdenden Anteils älterer Menschen am Erwerbspersonenpotenzial und den steigenden Qualifizierungsanforderungen wollen die stadt-regionalen Akteure die Region Braunschweig als kooperative, lernende Region gestalten und die Wissensgesellschaft weiterentwickeln.

Daher

- soll die Kooperation zwischen Unternehmen, Kommunen und Institutionen intensiviert werden, mit überregionalen und internationalen Partnern zusammengearbeitet und die Kooperation mit der "Investitionsbank Niedersachsen" verstärkt werden.
- soll ein regionales Kommunikationszentrum zum Know-how-Austausch der Unternehmen und Kooperationen im Bereich Personalwesen, Krisenmanagement bei Insolvenzen und Qualifizierung gegründet werden.
- sollen Betriebsverbände zur Aus- und Weiterbildung und zum personellen Austausch der Unternehmen entwickelt werden.
- sollen Wissenschaft und Forschung in der Region, speziell im Bereich Mobilität und Biotechnologie gefördert werden.
- soll die Region Braunschweig vorrangig als Hochqualifizierten-Region entwickelt werden. Allerdings sollten Beschäftigte auch im Niedriglohnsektor – wie z. B. Landwirtschaft, Stahlindustrie, Logistik, Dienstleistungen und Tourismus – qualifiziert werden und durch Partizipation an der gesellschaftlichen Arbeit Arbeitsmöglichkeiten für weniger Qualifizierte angeboten werden, um eine Zwei-Klassengesellschaft zu verhindern. Weiterhin sollten neue Qualifizierungsfelder entwickelt werden, z. B. für die Bereiche Seniorendienstleistungen, neue Technologien, ökologische Landwirtschaft und nachwachsende Rohstoffe.

- soll zur Qualifizierung der Beschäftigten lebenslanges Lernen in Arbeitswelt und Freizeit angeboten werden, das in der Gesellschaft als eine selbstverständliche Notwendigkeit angesehen wird.
- sollen Bildungseinrichtungen an zentralen Standorten geschaffen werden.
- soll die Integration beruflicher Qualifizierung in die Unternehmensplanung der kleinen und mittleren Unternehmen unterstützt werden.
- sollen spezielle Programme für ausländische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingerichtet werden und ausländische Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonders fortgebildet werden.
- soll der beruflichen Wiedereinstieg nach einer familienbedingten Unterbrechung, z. B. durch Qualifizierung und Betriebsverbände gefördert werden.
- sollen Großunternehmen mehr Verantwortung in der Region übernehmen.
- soll der Wissenstransfer zwischen Forschung und Unternehmen unterstützt werden.
- sollen die Universitäten und Fachhochschulen für die Kommunen und qualifizierte Arbeitnehmerinnen und -nehmer geöffnet werden.
- sollen querschnittsorientierte Ausbildungen und eine "Verbund-Ausbildung" über mehrere Unternehmen als Erstausbildung angeboten werden und ein Netzwerk wie "proQuadas" zur Optimierung der Ausbildung im dualen System zur Verfügung gestellt werden.

Ausbau bestehender ökonomischer Cluster und Identifizierung neuer Cluster

Um das Erwerbspotenzial zu erhalten bzw. die Region für Zuwanderinnen und Zuwanderer attraktiv zu machen, halten die stadt-regionalen Akteure es für wichtig in der Region Braunschweig bestehende ökonomische Cluster auszubauen und auf dieser Basis neue, zukunftsorientierte Cluster zu identifizieren, damit eine ausgewogene Mischung von Unternehmen sowie Arbeitsplätzen in der gesamten Region vorhanden ist.

Daher

- sollen Wirtschaftsförderung, Strukturpolitik und Arbeitsmarktpolitik verzahnt werden, indem die Entwicklungslinien des ersten Arbeitsmarktes beachtet werden.

Vielfältige naturverträgliche Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungsmittelversorgung durch regionale Produkte

Die stadt-regionalen Akteure wollen im Jahr 2030 eine vielfältige naturverträgliche Land- und Forstwirtschaft und landwirtschaftliche Betriebe in der gesamten Region. Die Bevölkerung der Region Braunschweig soll sich mit einer vielfältigen Nahrungsmittelpalette aus heimischer Erzeugung versorgen können.

Daher

- soll eine Landwirtschaft mit besonderer Ausrichtung auf eine nachhaltige Entwicklung und den ökologischen Anbau gefördert werden, so dass z. B. Monokulturen und "ausgeräumte" Feldmarken vermieden werden.
- sollen nachwachsende Rohstoffe aus der Land- und Forstwirtschaft zur Energiegewinnung sowie als Rohstoffe für die Pflanzenchemie und Biotechnologie genutzt werden.
- sollen regionale Produkte in bestehende Vertriebswege eingegliedert und an zentralen Einkaufsorten vermarktet werden, so dass neue regionale Absatzmärkte geschaffen werden.

Kompakte und energieeffiziente Siedlungsstrukturen

Nach Auffassung der stadt-regionalen Akteure sollten in der Region Braunschweig kompakte und energieeffiziente Siedlungsstrukturen angestrebt werden, um die Funktionen der Siedlungen auch bei einem Rückgang der Bevölkerungszahlen erhalten zu können und Zersiedlungstendenzen entgegenzuwirken.

Daher

- sollen die Zentralen Orte gestärkt und ein Städtetz mit Funktionsteilung angestrebt werden, das als europäische Region wahrgenommen wird.
- soll interkommunal im Sinne des regionalen Gemeinwohls geplant und entwickelt werden und das "Kirchturmdenken" unterlassen werden. Dafür soll eine gemeinsame, verpflichtende Raumplanung betrieben und Flächenausweisung und -nutzung auf freiwilliger Basis interkommunal abgestimmt werden.
- soll eine Vielfalt unterschiedlicher, hochwertiger Siedlungsstrukturen in Stadt, Umland und Land geschaffen werden, so dass Städte und Dörfer Lebensräume für verschiedene Bedürfnisse bieten. Alle Siedlungen sollen attraktiv gestaltet werden, prioritär soll jedoch die Erhaltung bereits attraktiver Siedlungen angestrebt werden.
- soll die Inanspruchnahme von Freiräumen für Siedlungen deutlich reduziert und nach der Devise "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" gehandelt werden:
Die Städte, Ortschaften und Dörfer der Region sollen durch Ergänzung und Umnutzung im Bestand unter Berücksichtigung des Anspruchs auf Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung gestärkt werden. Dies soll ein durch regionales und kommunales Flächenmanagement erreicht werden.
- sollen Wohn- und Arbeitsstandorte miteinander vernetzt werden:
Bei der Planung neuer oder Umnutzung vorhandener Wohn- und Gewerbegebiete soll auf eine Vernetzung mit bestehenden Wohn- bzw. Arbeitsstandorten geachtet werden. Dazu sollen die Bauleitpläne interkommunal abgestimmt werden, auf Regionalebene entsprechende Rahmenbedingungen erwirkt werden und gute Fuß- und Radverbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsstandorten, die an Versorgungseinrichtungen und Grünflächen vorbeiführen, geschaffen werden.

- sollen für den Bestandsumbau Steuerungsinstrumente im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung geschaffen werden.
- sollten die Städte menschengerechte gestaltet werden:
Stadtumbau soll nach dem Prinzip "Umnutzungen vor Abriss" betrieben werden, so dass die Qualität der Siedlungen verbessert wird. Dadurch werden attraktive städtische Quartiere mit hoher Funktionsdichte und -mischung geschaffen, in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen möglich ist und Kultur angeboten wird.
- soll in Dörfern ohne grundzentrale Ausweisung nur Eigenentwicklung zugelassen werden.
- soll ein gemeinsames Gewerbestandortinformationssystem ins Internet gestellt werden.

Standortgerechte, tragfähige Wohnquartiere

Die stadt-regionalen Akteure fordern, dass in der Region Braunschweig im Hinblick auf das Jahr 2030 standortgerechte, tragfähige Wohnquartiere entwickelt werden müssen, die dem demographischen Wandel und dem Bevölkerungsrückgang Rechnung tragen und das Zugehörigkeitsgefühl der Menschen zu Wohnort und Region stärken.

Daher

- soll die Entwicklung neuer Siedlungsteile an gewachsenen Strukturen sowie an den Regio-Stadtbahn-Strecken bzw. Verkehrsachsen orientiert werden.
- sollen Städte und Dörfer in ihrer Individualität erhalten und entwickelt werden:
Urbanes Wohnen soll ermöglicht und den Bewohnerinnen und Bewohnern Wohnen, Einkaufen, Kulturangebote und Erholen angeboten werden.
Im ländlichen Raum sollen die Eigenarten der Dörfer bewahrt werden, für intakte dörfliche Strukturen gesorgt werden und die Grundversorgung zumindest in "Schwerpunktdörfern" gesichert werden. Außerdem sollte man sich in der Region für das "nachhaltige Dorf" einsetzen.
- soll durch kommunale Grundstücksangebote oder entsprechende vertragliche Regelungen dämpfend auf die Preise am Grundstücksmarkt eingewirkt werden.
- sollen leer stehende Gebäude (Konversion) genutzt werden, um die Inanspruchnahme von neuen Flächen zu minimieren; nicht mehr nutzbare Gebäude sollen zurückgebaut werden.
- sollen innerörtliche Grünflächen, Erlebnisräume für Kinder und fußläufig erreichbare Naherholungsmöglichkeiten in den Randgebieten der Siedlungen für alle Bevölkerungsschichten erhalten und geschaffen werden. Die Grünflächen wie auch die Landschaft sollen attraktiv, nutzbar und ohne Beeinträchtigungen wie Lärm, technische Bauwerke, Licht etc. gestaltet werden.
- soll nachfragegerecht ein differenziertes Wohnungsangebot für alle Bevölkerungsgruppen in der Stadt wie auf dem Land: Frauen und Männer, Familien, ältere Menschen in ihrem sozialen Umfeld, Behinderte, Singles, Alleinerziehende, Wohngrup-

pen etc. angeboten werden. Auch Wohnmöglichkeiten mit privatem Freiraum sollen angeboten werden.

- sollen Wohnquartiere umgestaltet werden, so dass Anonymität verhindert und persönliche Kontakte geknüpft werden können. Das Zusammenleben unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen und Generationen soll ermöglicht werden, indem die Mischung unterschiedlicher Wohnungsgrößen in enger Nachbarschaft sowie das Mehrgenerationen-Wohnen gefördert wird.
- sollen innovative Wohnbauprojekte unterstützt werden.
- soll Denkmalschutz betrieben werden: Historische Bausubstanz soll zur besseren Identifikationsmöglichkeit der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Wohnumfeld erhalten und gepflegt werden.

Flächendeckendes Netz aus Versorgungseinrichtungen

Trotz des Bevölkerungsrückganges sollte nach Ansicht der stadt-regionalen Akteure in der Region Braunschweig ein flächendeckendes Netz aus Versorgungseinrichtungen erhalten werden.

Daher

- soll eine regional orientierte und abgestimmte Ansiedlungspolitik von Versorgungseinrichtungen praktiziert werden:
Infrastruktureinrichtungen in zentralen Orten sollen gesichert und gepflegt werden, insbesondere die zentrale Einkaufsfunktion der Innenstädte und Ortskerne sollen entsprechend ihren Versorgungsaufgaben gestärkt werden und Schulen und Kinderbetreuungsangebote im ländlichen Raum erhalten bleiben. Auch die wohnungsnah Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, sowie ein Mindeststandard an sozialen Angeboten, Bildungseinrichtungen und Infrastruktur besonders für alte Menschen soll gewährleistet werden. Beispielsweise sollte zur Sicherung von Versorgungseinrichtungen eine Art Infrastrukturabgabe entwickelt werden.
- sollen Versorgungskonzepte – vor allem für den ländlichen Raum – entwickelt werden:
Es sollte auf bewährte Versorgungskonzepte mit hohem sozialen Beitrag gesetzt werden und soziale Einrichtungen mit Versorgungseinrichtungen (Multifunktionsdienstleistern) verknüpft werden. Um die Versorgung auch in kleinen Ortsteilen zu sichern und ein großes Warensortiment zu gewährleisten, sollten neue Technologien eingesetzt werden. Außerdem sollte eine mobile Versorgung mit Gütern und Pflegedienstleistungen angestrebt werden.
- soll die Eigenorganisation hinsichtlich der Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum unterstützt werden, die durch ihre Wohnortwahl bewusst auf Infrastruktur verzichtet.

Nachhaltige Mobilität durch Innovation

Da das Verkehrsaufkommen trotz des Bevölkerungsrückganges in der Region Braunschweig wächst, fordern die stadt-regionalen Akteure eine sozial- und umweltverträgliche sowie ökonomisch effiziente Mobilität durch Innovation in der Region zu unterstützen.

Daher

- soll die Region Braunschweig zur Mobilitäts-Kompetenz-Region entwickelt werden und ein für die Region Braunschweig spezifisches Mobilitäts-Konzept erarbeitet werden.
- soll die wohnortnahe Versorgung und ein Mindeststandard an sozialen Angeboten sowie Versorgungs- und Bildungseinrichtungen gesichert werden, um Verkehr zu vermeiden.
- sollen die durch Verkehr verursachten Belastungen reduziert werden, z. B. in dem die Verkehrsströme gebündelt werden und das Verursacherprinzip angewandt wird.
- soll das Angebot des ÖPNV erneuert und der Umweltverbund gefördert werden: In der Stadt besitzt der Umweltverbund höchste Priorität, im Umland stehen motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Personennahverkehr in Konkurrenz zueinander und auf dem Land deckt der öffentliche Personennahverkehr die Grundversorgung. Zusätzlich soll der Fuß-, Fahrrad- und öffentliche Personennahverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr optimal verknüpft werden.
- sollen regionale Netze für den nicht-motorisierten Verkehr geschaffen werden und fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte gestaltet werden.
- sollen neue (Antriebs-)Technologien und neue Verkehrsmittel gefördert werden.
- soll der Gütertransport intelligent gesteuert werden.

Naturschutz und Landschaftspflege in der gesamten Region

Um die Menschen in der Region zu halten und die Region für Zuwanderinnen und Zuwanderer attraktiv zu machen, soll nach Ansicht der stadt-regionalen Akteure die Natur und Landschaft in der gesamten Region Braunschweig geschützt, gepflegt und entwickelt werden. Natur und Landschaft soll in ihrer Vielfaltigkeit, Eigenart und Schönheit erhalten bleiben.

Daher

- soll die Landschaft als ein hohes Schutzgut angesehen werden:
Die für die Region Braunschweig typischen Landschaften sollen erhalten und gepflegt werden, so dass die Region einen hohen Wiedererkennungswert erhält. Dazu sollen schwerpunktmäßig die Charakteristika unserer historischen Kulturlandschaft entwickelt werden und die traditionellen Bewirtschaftungsweisen die Landschaftsunterschiede erlebbar machen.

- soll naturnahe Lebensräume für Flora und Fauna erhalten und entwickelt werden und durch einen regionalen Biotopverbund vernetzt werden. Korridore insbesondere für Wälder und Auengebiete sollten frei von Bebauung gehalten werden und "Barrieren" durchlässiger gemacht werden. Außerdem sollten neue Biotopstrukturen wie Alleen, Feldgehölze, Gewässerrandbiotop, Feuchtbiotop, Wälder etc. angelegt werden.
- sollen die Böden sowie Oberflächen- und Grundwasser vor schädlichen Einflüssen im städtischen und ländlichen Raum geschützt werden, um sie nachhaltig zu erhalten.
- soll eine hohe Erholungsqualität im Umland und im ländlichen Raum geschaffen werden.
- soll die Landwirtschaft in die Landschaftspflege eingebunden werden, z. B. bei der Pflege und Unterhaltung von Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Bildhafte Darstellung der Leitbildaussagen

Der Himmel strahlt an dem sonnigen Frühlingstag im Jahr 2030, an dem uns Frau Burger zu einer Radtour durch die Region Braunschweig einlädt. Seit dem Bürgergutachten im Jahr 2003 ist sie eine von vielen Bürgerinnen und Bürgern, die sich für die Entwicklung der Region Braunschweig engagieren. "Kommen Sie", fordert Frau Burger auf, "ich zeige Ihnen einiges von dem, was sich in der Region in den letzten 30 Jahren verändert hat", und schon radelt sie los.

Kompakte und energieeffiziente Siedlungsstruktur

"Die Maßnahmen gegen leer stehende Wohnungen und Geschäfte in den Stadtzentren und auf dem Land haben nach und nach Wirkung gezeigt: Die Städte sind grün und lebenswert und bieten gleichzeitig viele attraktive Wohnungen. Jeder hat die Möglichkeit, zu Fuß zum Einkaufen oder Arzt zu gehen. Alte Gebäude sind zu gutem Wohnraum umgebaut worden. Auch weist man nicht mehr so viel neues Bauland aus, sondern nutzt die noch freien Flächen in den Orten", schildert Frau Burger.

"Viele von denen, die Anfang des Jahrhunderts ins Umland der Städte gezogen waren, sind nach einer Weile wieder zurückgekehrt", erklärt Frau Burger und nennt den ihrer Meinung nach entscheidenden Vorteil des Leben in der Stadt: "Hier ist alles näher und leichter zu erledigen, Einkaufen, Bildung, Kultur, selbst Erholen und in zehn Minuten bin ich von zu Hause aus bei meiner Arbeit."

Flächendeckendes Netz aus Versorgungseinrichtungen

"Auf dem Land hingegen ist es etwas schwieriger mit der Versorgung: Nur die größeren Orte bieten vielfältige Einkaufsmöglichkeiten und soziale Angebote. Aber dank der engagierten Nachbarschaftshilfe und vieler Eigeninitiativen der Bewohnerinnen und Bewohner ist die Versorgung für den täglichen Bedarf auch in kleineren Ortsteilen und Dörfern gesichert", weiß Frau Burger zu berichten. "Zusätzlich kann man in der gesamten Region alles über das Internet, Telefon oder Fax bestellen und bekommt es umgehend ins Haus gebracht." Frau Burger ist begeistert, denn eine ganze Reihe der kleinen Dörfer der Region können so überleben. "Mein Bruder wohnt auf dem Land. Die Nähe zur Natur ist es, die ihn dort hält", meint Frau Burger, "obwohl ich ihm immer wieder erzähle, dass es auch in der Stadt viele Parks und Wohnungen mit eigenem Garten gibt."

Standortgerechte, tragfähige Wohnquartiere

Auf unserem Weg durch die Stadt passieren wir eine Baustelle auf der Arbeiter die Büros eines ehemaligen Verlages in Wohnungen umgestalten. Frau Burger erläutert, dass es nirgendwo sonst in der Bundesrepublik so viele verschiedene Wohnmöglichkeiten wie in der Region Braunschweig gäbe. Sie weist auf ein gegenüberliegendes Haus hin, in dem zurzeit rund 35 Menschen zwischen zwei und 87 Jahren wohnen. Dieses generationsübergreifende Wohnprojekt ist nur eines von vielen Projekten, die partnerschaftlich von Städten und Gemeinden, Wirtschaft und Bürgern realisiert wurden.

Interdisziplinäres Denken und Handeln in regionalen Zusammenhängen

"Überhaupt arbeiten die Städte und Gemeinden der Region viel mehr zusammen, wie zum Beispiel bei der Planung von Gewerbegebieten", informiert uns Frau Burger. Die Region habe sich schließlich gefunden, nachdem überdeutlich geworden sei, dass man nur zusammen weiterkomme.

Während wir die Stadt hinter uns lassen, bemerken wir die gut ausgebauten Wander- und Radwege, auf denen an diesem Frühlingstag reger Betrieb herrscht. Kein Wunder, kommt man doch auf ihnen sicher und ohne Umwege von jedem Ort der Region zum anderen. Schnell erreichen wir die Kleinstadt, in der Frau Burgers Mann arbeitet. Er wartet schon mit dem Fahrrad vor dem Tor seines Betriebes auf uns.

Hohe Lebensqualität und gute Arbeitsbedingungen

Schnell kommen wir ins Gespräch, denn uns wundert, dass er jetzt, an einem Mittwoch um 12 Uhr, bereits Feierabend hat. "Flexible Arbeitszeiten werden in unserem Betrieb wie auch in den meisten anderen der Region Braunschweig groß geschrieben", sagt er uns. "Die Firmen gehen auf die Bedürfnisse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein. Im Gegenzug kommen auch die Beschäftigten den Unternehmern entgegen und passen sich an die Auftragslagen der Firmen an."

"Zusätzlich haben die Unternehmen und regionalen Akteure gemeinsam in den letzten Jahren durch vielerlei Maßnahmen die Lebensqualität in der Region bewusst verbessert, um die Arbeitskräfte hier halten zu können. Sie haben, zum Beispiel durch Unterstützung von Kindergärten und -horten, eine familien- und kinderfreundliche Atmosphäre geschaffen", lobt Herr Burger seine Region. "Das gehört heute zu den Serviceleistungen, die die Unternehmen einfach bieten müssen", sagt er.

Ausbau bestehender ökonomischer Cluster und Identifizierung neuer Cluster

Wir machen uns gemeinsam auf den Weg und fragen ihn nach seiner Einschätzung des Arbeitsmarktes im Jahr 2030 in der Region Braunschweig. Herr Burger schätzt die Lage gut ein: "Viele Frauen und Männer finden auch heute noch in den altbewährten Branchen der Region Braunschweig Arbeit. Aber auch Betriebe neuer Wirtschaftszweige konnten angesiedelt werden."

Ältere Arbeitnehmer sind für die Arbeitswelt unerlässlich

"Grundlegend war, dass wir uns in der Region Braunschweig inzwischen intensiv um die Bedürfnisse der älteren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kümmern", führt Herr Burger aus. "Seit dem Jahr 2003 vollzog sich nach und nach ein Bewusstseinswandel in Bezug auf die älteren Arbeitnehmerinnen und -nehmer: Ihr Know-how wird heute sehr geschätzt und auf dem Arbeitsmarkt sind sie heiß begehrt. Und dank der guten Gesundheitsvorsorge sind sie vitaler denn je."

Kooperative, lernende Region Braunschweig

"Zudem ist der Austausch und die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Verwaltung, Forschung und Wissenschaft dank dem regionalen Kommunikationszentrum problemlos möglich." Herr Burger ist ein starker Befürworter für Zusammenarbeit auf allen Ebenen.

Wir fragen ihn nach Qualifizierungsmöglichkeiten in der Region Braunschweig. "Im Bereich der Aus- und Weiterbildung haben sich insbesondere kleinere Firmen zu einem Netzwerk zusammengeschlossen und realisieren gemeinsam entsprechende Programme", führt Herr Burger aus. Er habe schon viel neben der Arbeit dazugelernt, teilt er uns begeistert mit.

"Die Region Braunschweig hat sich zu einer Region mit vielen Arbeitsplätzen für Hochqualifizierte entwickelt. Gleichzeitig hat man aber auch Arbeitsmöglichkeiten für weniger Qualifizierte geschaffen. So gibt es keine Zwei-Klassen-Gesellschaft", meint er. "Es gibt viele neue Arbeitsfelder, die in den letzten 30 Jahren entstanden sind. Als Hauptkompetenzen der Region sind jedoch die Bereiche Mobilität und Biotechnologie geblieben. Hier wurden insbesondere die Wissenschaft und Forschung massiv gefördert."

Inzwischen sind wir weiter nördlich in die Region gelangt, zu einem Dorf, in dem Herr Alt wohnt. Er ist Frau Burgers Bruder. Wir fragen ihn nach seinem Leben auf dem Land.

**Naturschutz und
Landschaftspflege in der
gesamten Region**

"Was mich freut, ist, dass Landwirtschaft und Naturschutz inzwischen gut nebeneinander existieren können. Direkt um die Ecke wohnt ein Freund, der mit seinem Hof seit einigen Jahren Landschaftspflege betreibt. So etwas gibt es hier sehr häufig. Er teilt meine Meinung, dass die Landschaft unbedingt zu schützen ist", betont Herr Alt. "Doch die Landschaft soll auch der Erholung dienen. Die reizvolle und abwechslungsreiche Landschaft der Region gefällt den Einheimischen wie den Touristen. Ein ganz wichtiger Wendepunkt im Umgang mit Natur und Landschaft war vor 25 Jahren der gemeinsame Beschluss aller Städte und Gemeinden einen regionalen Biotopverbund zu verwirklichen", betont Herr Alt. "In den vergangenen Jahren konnten auf diese Weise Lebensräume für Pflanzen und Tiere regionsweit miteinander vernetzt werden."

**Vielfältige naturverträgliche
Land- und Forstwirtschaft
sowie
Nahrungsmittelversorgung
durch regionale Produkte**

"Außerdem kaufen die Menschen mehr regionale landwirtschaftliche Produkte. Gehen Sie mal in den BS-RegioMarkt gegenüber! Dort finden Sie – wie in allen anderen Supermärkten auch – eine reiche Auswahl regionaler Marken. Viele stammen aus ökologischem Landbau. Auf eine nachhaltige Bewirtschaftung wird dabei heutzutage besonders geachtet, um die charakteristische Landschaft zu erhalten."

**Nachhaltige Mobilität
durch Innovation**

"Einen Vorteil, den die Städter allerdings haben, ist die Nähe zum Arbeitsplatz." Seine Schwester nickt bestätigend. "Ich muss immer einen langen Weg zur Arbeit zurücklegen, aber zum Glück nur dreimal in der Woche. Die restliche Zeit arbeite ich von zu Hause aus", berichtet Herr Alt von seinem Alltag. "Das Angebot von Bus und Bahn auf dem Land ist ausreichend, vor allem ist es aber in den Orten gut, die an die RegioBahn angeschlossen sind. Jeder Haltepunkt der RegioBahn ist mit Fahrradstationen ausgestattet und dank des regionalen Radwegenetzes gut erreichbar." Hier pflichtet ihm das Ehepaar Burger bei: "Wir haben schon lange kein Auto mehr und fahren nur noch mit dem Rad, Bus und Bahn oder nutzen Car-Sharing." "Zudem ist die Lärm- und Umweltbelastung durch den Verkehr aufgrund der neuen Treibstoffe und Technologien deutlich gesunken", fügt Herr Alt hinzu.

**Den Wandel der
Bevölkerungsstruktur bis
2030 bewusst machen**

"In den letzten Jahren hat ein großer Wandel im Bewusstsein der Menschen stattgefunden", fasst Herr Alt zusammen. "Man hat uns Bürgerinnen und Bürger, aber auch den Städten und Gemeinden sowie den Unternehmen, drastisch vor Augen geführt, welche Folgen der demographische Wandel hat, wenn wir uns nicht darauf vorbereiten. Fast alle haben verstanden und gehandelt: Beispielsweise haben sich viele Freiwillige engagiert, um die negativen Auswirkungen durch die geringere und ältere Bevölkerung aufzufangen."

Mit einem Blick zurück auf das, was wir im Laufe des Tages gesehen und gehört haben, scheint uns, dass es der Region Braunschweig in den letzten 30 Jahren tatsächlich gelungen ist, sich auf den demographischen Wandel vorzubereiten und mit ihm umzugehen. Wir verabschieden uns bei dem Ehepaar Burger und Herrn Alt und radeln langsam wieder zurück.

5.3 Bürger-Leitbild

Die Bürgerinnen und Bürger erarbeiteten im Rahmen eines Bürgergutachtens Leitbildvorstellungen für die Region für das Jahr 2030. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter diskutierten im Rahmen von Bürgergruppen ihre Zukunftswünsche und einigten sich auf Zielvorstellungen für das Jahr 2030. Das Bürgergutachten "STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig" (KoRiS/ZGB 2003a) fasst die Ergebnisse der Bürgergruppen zusammen und enthält Leitbildaussagen, Maßnahmen sowie Minderheitenpositionen. Die Aufstellung im Folgenden beinhaltet die Leitbildaussagen der Bürgergutachterinnen und -gutachter und ist identisch mit der Kurzfassung des Bürgergutachtens.

A Wohnen

A 1 Verschiedene Generationen leben miteinander

Allen Bürgergruppen ist daran gelegen, dass im Jahr 2030 in der Region Braunschweig ältere Menschen nicht abgeschottet in "Seniorenghettos" wohnen. Stattdessen sollen Alt und Jung in guten Nachbarschaften miteinander leben und einander gegenseitig unterstützen. So könnten z. B. die Älteren zeitweise auf die Kinder aufpassen, während die Jüngeren im Gegenzug Einkäufe und Besorgungen für die Älteren erledigen.

A 2 Die verschiedenen Kulturen wohnen harmonisch zusammen

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter wünschen sich, dass deutsche und ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger räumlich nahe beieinander und auch miteinander leben. Die Wohngebiete sollten gemischt sein und es sollten möglichst keine gesonderten Wohngebiete für einzelne Nationen existieren.

A 3 Bedarfsgerechter und finanzierbarer Wohnraum für alle

Nach den Vorstellungen der Bürgergutachterinnen und -gutachter sollte insbesondere auch Wohnraum für Alleinerziehende und Singles und für betreutes Wohnen und Wohngemeinschaften für Ältere zur Verfügung stehen.

A 4 Sozial durchmischte Wohngebiete

Eine weitere Empfehlung der Bürgergutachterinnen und -gutachter ist, dass verschiedene soziale Schichten in gemeinsamen Wohngebieten gemischt leben sollen. Auf diese Weise können Problemquartiere vermieden werden.

B Versorgung

B 1 Die Grundversorgung ist in Wohnnähe möglich

Aus Sicht der Bürgergutachterinnen und -gutachter muss die Lebensmittelversorgung und die medizinische Versorgung in näherer Umgebung gesichert und aktiv erhalten werden.

B 2 Es gibt ein vielfältiges Freizeit- und Kulturangebot in der Region

Alle Bürgergruppen sehen es als wichtig an, dass es Kultur- und Freizeitangebote für alle Bevölkerungsgruppen gibt, also sowohl für Ältere als auch für Jüngere. Wo Freizeit- oder Sporteinrichtungen fehlen, sollen neue geschaffen werden. Kultur- und Sozialangebote sollen erhalten und gefördert werden.

C Siedlungsstruktur

C 1 Die Städte und Ortskerne sind attraktive Lebensmittelpunkte für Alt und Jung

Nach den Wünschen der Bürgergutachterinnen und -gutachter sind die Städte im Jahr 2030 lebenswert und attraktiv. Die Lebensqualität in den Innenstädten soll hoch und die Stadtbilder sollen individuell gestaltet sein. Die Ortszentren sollen gestärkt und lebendige Lebensmittelpunkte sein.

C 2 Die Siedlungsstruktur ist gemischt, Wohnen, Arbeit, Versorgung und Kultur finden nebeneinander statt

Für die Bürgergutachterinnen und -gutachter ist eine Mischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Kultur in den Städten und Gemeinden der Region von großer Bedeutung. Gewerbe, das Lärm und Emissionen verursacht, soll jedoch vom Wohnen getrennt werden. Auch die Mischung der Bauformen ist den Bürgergutachterinnen und -gutachtern wichtig, damit Eintönigkeit vermieden wird und keine Problemquartiere entstehen.

C 3 Alte Baustrukturen sind erhalten worden, vorhandene Siedlungen werden ausgebaut und Neubau findet bedarfsgerecht statt

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter empfehlen, die vorhandenen Siedlungsgebiete auszubauen, bevor neue Baugebiete ausgewiesen werden. Altbauten sollen im Jahr 2030 weiterhin das Stadtbild prägen. Durch Sanierung sollen sie gut nutzbar sein und auch weiterhin erhalten werden. Wenn Neubau stattfindet, sollte dieser bedarfsgerecht und nicht übertrieben groß sein.

C 4 Dezentrale Konzentration und Suburbanisierung

Es gibt kein einheitliches Stimmungsbild zur gewünschten zukünftigen regionalen Siedlungsstruktur. Die Mehrheit der Bürgergutachterinnen und -gutachter spricht sich für eine zukünftige Entwicklung nach dem Leitbild der dezentralen Konzentration aus (13 von 20 Kleingruppen), ein großer Teil aber auch für eine fortschreitende Suburbanisierung (7 Kleingruppen). Eine verstärkte Suburbanisierung bzw. eine Entwicklung zur Zwischenstadt findet nur bei Wenigen Zustimmung.

D Landschaft und Stadt

D 1 Die Landschaft ist nicht zersiedelt, die Städte wachsen nicht in die Landschaft

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter fordern, dass im Jahr 2030 in der Region die Zersiedlung der Landschaft eingedämmt ist. Die Städte und Gemeinden sollen durch ihre Entwicklung keine Landschaft zerstören. Die Ausweisung von Bauland soll dementsprechend 2030 nur nach dem tatsächlichen Bedarf stattfinden. Siedlungen "auf der grünen Wiese" sollen nicht weiter ausgewiesen werden und so ausreichend Freiflächen, z. B. für Landwirtschaft und Naherholung, vorhanden sein.

D 2 In den Städten und in den Wohngebieten gibt es ausreichende Freiflächen und Parks als Ruhe- und Erholungszonen

Nach den Wünschen der Bürgergutachterinnen und -gutachter sollen die Städte im Jahr 2030 eine ausreichende Naherholung bieten. In den Stadtteilen soll es Freiflächen und Parks mit Spielflächen für Kinder und Angeboten für ältere Menschen geben.

D 3 Naherholungsgebiete sind vielfältig verfügbar und gut erreichbar

Die Mehrheit der Bürgergutachterinnen und -gutachter ist der Auffassung, dass für die Naherholung Naturgebiete und Freiräume erhalten werden müssen. Im Jahr 2030 sollen von jedem Ort der Region Naherholungsgebiete gut zu erreichen sein. Durch ein gut ausgebautes Radwegenetz soll die Erreichbarkeit auch mit dem Rad gewährleistet sein.

D 4 Vielfältige Landschafts- und Naturschutzgebiete bieten Lebensräume für Pflanzen und Tiere

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter sprechen sich dafür aus, Landschafts- und Naturschutzgebiete zu erhalten und neu zu schaffen. Als Beispiele werden mäandrierende Flussläufe mit Überschwemmungsgebieten, Reservate für Tiere und Pflanzen und renaturierte Landschaftsgebiete genannt. Die Schutzgebiete sollten dabei von den Naherholungsgebieten getrennt sein.

D 5 Viele Menschen versorgen sich mit regionalen Produkten

Für die Bürgergutachterinnen und -gutachter ist von Bedeutung, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Region 2030 einen großen Teil ihrer Nahrungsmittel durch Produkte abdecken, die aus der regionalen Landwirtschaft kommen.

E Mobilität

E 1 Der ÖPNV ist grundlegend verbessert

Alle Bürgergruppen sind der Meinung, dass der ÖPNV ausgeweitet werden sollte. Die Informationen zum ÖPNV sollten einfach zu verstehen und umfassend sein, der ÖPNV sollte regelmäßig und kostengünstig fahren und bedarfsgerecht und flächendeckend ausgestaltet sein.

E 2 Die Radwege sind flächendeckend ausgebaut und sinnvoll miteinander vernetzt

Für die Bürgergutachterinnen und -gutachter ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel. Deswegen soll es viele und gute Radwege sowohl in den Städten und Gemeinden als auch als Verbindung zwischen den Orten geben. Die Radwege sollen sicher und sinnvoll miteinander vernetzt sein.

E 3 Neue Antriebstechnologien haben die Emissionen gesenkt

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter erwarten für das Jahr 2030, dass viele Autos mit alternativen Energien betrieben werden. Durch technischen Fortschritt und neue Antriebstechnologien sollen die Emissionen an Lärm und Schadstoffen bei den neuen Fahrzeugen deutlich vermindert werden. Es soll intensiv geforscht werden, um die Emissionen weiterhin zu senken.

E 4 Es gibt weniger Individualverkehr mit dem Pkw

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter sind der Auffassung, dass bis zum Jahr 2030 ein Umdenken stattgefunden hat und Alternativen zum Pkw bestehen, so dass weniger Autofahrten durchgeführt werden.

E 5 Der Autoverkehr in den Innenstädten ist erheblich reduziert

Nach Ansicht der Bürgergutachterinnen und -gutachter sollten die Innenstädte im Jahr 2030 verkehrsarm sein und es sollte insgesamt weniger Autoverkehr durch die Städte fließen. Die Innenstädte sollen wieder attraktiv für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für den Radverkehr sein.

E 6 Durch Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und auf Wasserwege ist der LKW-Verkehr reduziert

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter sprechen sich dafür aus, dass der Güterverkehr zu einem großen Teil auf die Bahn und auf Wasserwege umgelenkt werden sollte. Dadurch und auch durch die gestiegene Versorgung mit regionalen Produkten sollte der Lkw-Verkehr verringert werden.

F Arbeit

F 1 Die Arbeitszeiten sind flexibel gestaltbar

In den Bürgergruppen wurden flexible Arbeitszeiten allgemein als positiv eingeschätzt. Deswegen sollte es in der Region im Jahr 2030 die Möglichkeit flexibler Arbeitszeiten geben.

F 2 Es gibt viele Teilzeit-Arbeitsstellen

Nach den Vorstellungen der Bürgergutachterinnen und -gutachter gibt es 2030 in der Region viele Teilzeitstellen, die flexible Arbeitszeiten haben. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer können aber auch weiterhin Vollzeit arbeiten.

F 3 Ältere Menschen sind in die Arbeitswelt integriert; die Arbeitsplätze für Ältere sind ihrem Alter angemessen; das Know-how der Älteren – geistig wie handwerklich – wird genutzt

Den Bürgergutachterinnen und -gutachtern ist wichtig, dass im Jahr 2030 ältere Menschen in der Region weiterhin Arbeit finden können. Auf ihren Erfahrungsschatz soll zurückgegriffen werden. Die spezifischen Ansprüche der Älteren an Arbeitsplätze sollen berücksichtigt werden. Die älteren Arbeitnehmer sollen als wertvolles Potenzial aufgefasst werden.

F 4 Die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sind erweitert worden

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter erwarten, dass sich im Jahr 2030 das lebenslange Lernen in der Region durchgesetzt hat. Die Weiterbildungsmöglichkeiten sollen erweitert werden und Weiterbildung laufend stattfinden. Es soll viele Ausbildungsplätze und gleiche Bildungschancen für alle geben.

F 5 Die Arbeitslosigkeit in der Region ist gering

Nach den Vorstellungen der Bürgergutachterinnen und -gutachter werden bis zum Jahr 2030 in der Region Braunschweig zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen. Die wirtschaftliche Lage in der Region ist im Jahr 2030 stabil.

F 6 In der Region haben sich viele neue Firmen angesiedelt

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter gehen davon aus, dass sich im Jahr 2030 viele Firmen in der Region angesiedelt haben. Diese könnten vor allem im Bereich der neuen Technologien und im Dienstleistungsbereich tätig sein. Nach den Wünschen der Bürgergutachterinnen und -gutachter entwickeln sie innovative, verkaufsfähige Produkte und schaffen neue Arbeitsplätze in der Region.

F 7 Die Forschung hat einen hohen Stellenwert, die technische Entwicklung wird genutzt

Bei dem Thema Forschung und Entwicklung halten es die Bürgergutachterinnen und -gutachter für notwendig, dass die TU Braunschweig und die Fachhochschulen der Region enger untereinander und mit der Industrie zusammenarbeiten. Neue Forschungsergebnisse und technische Entwicklungen, die in der Region erarbeitet werden, sollen für die Region zusätzliche Arbeitsplätze schaffen, indem sie vor Ort in die Praxis umgesetzt werden.

G Zusammenarbeit und Bürgerengagement

G 1 Viele Bürger engagieren sich ehrenamtlich und bürgerschaftlich

Aus Sicht der Bürgergutachterinnen und -gutachter wird es im Jahr 2030 in der Region viele ehrenamtlich Tätige geben. Es wird auch mehr Möglichkeiten geben, sich ehrenamtlich und bürgerschaftlich zu engagieren. Bürgerengagement wird dann selbstverständlich sein und die Bürger werden mehr Verantwortung tragen. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter gehen davon aus, dass die gegenseitige Hilfsbereitschaft und der Zusammenhalt groß sein werden.

G 2 Die Kommunen in der Region arbeiten zusammen

Allen Bürgergruppen ist daran gelegen, dass die Gemeinden der Region zusammenarbeiten und sich untereinander bei Planungen abstimmen. Im Jahr 2030 sollte sich eine Arbeitsteilung zwischen den Kommunen entwickelt haben. Die Arbeitsteilung sollte insbesondere in den Bereichen Infrastruktur, Siedlungsplanung und Naherholung stattfinden.

G 3 Bürger wirken im öffentlichen Leben mit und haben Mitsprachemöglichkeiten in den Kommunen

Die Bürgergutachterinnen und -gutachter sprechen sich dafür aus, dass im Jahr 2030 Bürgerschaft und Politik intensiv zusammenarbeiten. Die Bürgerinnen und Bürger sollen Mitwirkungs- und Mitsprachemöglichkeiten in den Gemeinden haben. Ihre Meinung soll beachtet werden und sie sollen auf die Politik Einfluss nehmen können.

G 4 Das Nachbarschaftsgefühl ist stark und Nachbarschaftshilfe ist selbstverständlich

Eine wichtige Forderung der Bürgergutachterinnen und -gutachter ist, dass das Wir-Gefühl in der Nachbarschaft im Jahr 2030 stark ausgeprägt sein soll. Nachbarn sollen einander kennen und sich gegenseitig helfen. Es könnte ehrenamtlich Tätige geben, die sich um die Nachbarschaftshilfe kümmern.

H Ergänzende Leitbildaussagen

H 1 Ältere Menschen sind in der Gesellschaft anerkannt und gestalten sie aktiv mit

Im Jahr 2030 wird es in der Region viele ältere Menschen geben. Deswegen sind die Älteren den Bürgergutachterinnen und -gutachtern besonders wichtig. Alte Menschen sollten am regionalen Leben teilnehmen können und ernst genommen werden. Die Arbeit der älteren Menschen soll in Verbindung mit den Idealen und Bedürfnissen der Jüngeren geschätzt und gesucht werden.

H 2 Familien finden bessere Rahmenbedingungen vor

Wichtig ist den Bürgergutachterinnen und -gutachtern, dass sich die Familienpolitik ändert. Kinder sollen 2030 kein Armutsrisiko sein. Eltern und Gesellschaft sollen sich 2030 für die Kinder verantwortlich fühlen, Verwaltungen und andere Einrichtungen sollen familienfreundlich gestaltet werden.

5.4 Vergleich der Leitbilder

Obwohl in allen drei Strängen des Zukunftsdialogs die selben Themen bearbeitet wurden und sich die Ergebnisse auf den ersten Blick ähneln, weisen die Ergebnisse doch eine Reihe von Unterschieden auf, die sich sowohl auf die Struktur als auch die Inhalte beziehen. Die Leitbildaussagen der stadt-regionalen Akteure und insbesondere der Experten sind teilweise detaillierter und weit reichender als die der Bürgergutachterinnen und -gutachter. Deren Aussagen beziehen sich expliziter auf Erfahrungen aus Alltag und Lebenswelt. Die Aussagen der stadt-regionalen Akteure beinhalten im Rahmen der Konkretisierung weiterführende Strategien und Maßnahmen, welche die kommunalen Handlungsspielräume betreffen. Die Experten betrachten die Thematik insgesamt umfassender, was unter anderem auf das größere Zeitbudget zurückzuführen ist, das für die Diskussion im Forschungsverbund zur Verfügung stand.

Im Folgenden werden Gemeinsamkeiten und Unterschiede anhand der Leitbildaussagen der stadt-regionalen Akteure aufgezeigt.

Wandel der Bevölkerungsstruktur bis 2030 bewusst machen

Die stadt-regionalen Akteure und der Forschungsverbund heben die Notwendigkeit hervor, einen Bewusstseinswandel herbeizuführen, um die Region Braunschweig auf die veränderten Anforderungen vorzubereiten, die sich bis zum Jahr 2030 ergeben. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter haben hierzu keine spezielle Aussage getroffen. Es wurde aber während der Bürgergruppen oft angemerkt, dass die Informationen über die Auswirkungen des demographischen Wandels für die Bürgergutachterinnen und -gutachter sehr interessant und vor allen Dingen neu waren und dass solche Informationen der Bevölkerung gezielter vermittelt werden sollten. Das Bürgergutachten bestätigt somit die Einschätzung der beiden anderen Dialoge, indem die Beteiligten selbst den Bedarf nach Information und Vermittlung unterstreichen.

Lebensqualität und Arbeitsbedingungen als Kernthemen

Für alle drei Akteursgruppen sind eine hohe Lebensqualität und gute Arbeitsbedingungen im Jahr 2030 von hervorgehobener Bedeutung. Die Bürgergutachterinnen und Bürgergutachter sehen diese als Mittel, um die Attraktivität der Region zu erhöhen. Um eine hohe Lebensqualität und gute Arbeitsbedingungen zu erreichen, setzen die Gruppen in ihren jeweiligen Leitbildern allerdings unterschiedliche, teilweise sich ergänzende Schwerpunkte. So nannten beispielsweise die Bürgergutachterinnen und -gutachter, dass für Familien bessere Rahmenbedingungen geschaffen werden sollten oder dass mehr Teilzeitstellen erforderlich wären. Die stadt-regionalen Akteure fordern u. a., die Flexibilität in der Arbeitswelt zu fördern und die Mischung von Erwerbsarbeit und ehrenamtlichen Engagement zu unterstützen. Insgesamt fügen sich die Maßnahmen durchaus zusammen, lassen aber unterschiedliche Gewichtungen erkennen.

Interdisziplinäres Denken und Handeln in regionalen Zusammenhängen

Die stadt-regionalen Akteure fordern in der Leitbildaussage "Interdisziplinäres Denken und Handeln in regionalen Zusammenhängen" vermehrte Kooperation zwischen den Kommunen der Region Braunschweig. Die Expertinnen und Experten haben diese in dem Forschungsfeld Kooperative Stadt-Region mit zehn Strategien zum Leitmotto "REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS: modern – kooperativ – bürgerorientiert" konkretisiert. Diese zeigen mögliche Formen der Zusammenarbeit regionaler Akteure auf.

Auch die Bürgergutachterinnen und -gutachter erachten die Zusammenarbeit der Kommunen und die Herausbildung neuer Verwaltungsstrukturen als sehr wichtig. Sie betonen aber auch, dass den Bürgerinnen und Bürgern mehr Mitspracherechte in den Kommunen gewährt werden müssen.

Ältere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind für die Arbeitswelt unerlässlich

In allen drei Dialogen kam den älteren Arbeitskräften eine große Bedeutung zu, da diese durch den Bevölkerungswandel einen größeren Anteil an der Gesamtheit der Arbeitskräfte bilden werden.

Die stadt-regionalen Akteure betonen diesbezüglich die hohe Bedeutung spezieller Qualifizierungsangebote für Ältere und weisen darauf hin, dass sowohl die Arbeitnehmer- als auch die Arbeitgeberseite gezielt auf die demographischen Veränderungen vorbereitet werden müssen. Auch die Experten des Forschungsfelds Arbeits-Stadt-Region heben die Notwendigkeit hervor umzudenken und Unternehmen, Arbeitnehmer und allen anderen Akteuren für die Herausforderungen und Vorteile des demographischen Wandels zu sensibilisieren. Sie fordern Konzepte für lebenslanges Lernen und eine intensivere Förderung und Nutzung der Stärken älterer Mitarbeiter, die Anpassung von Arbeitsbelastungen an das Leistungsvermögen älter werdenden Mitarbeiter sowie ein Umdenken der Unternehmen bei der Einstellung von Beschäftigten.

Den Bürgergutachterinnen und -gutachtern ist aus ihrer Sicht vor allem wichtig, dass die Arbeit Älterer wertgeschätzt wird und die Arbeitsbedingungen an die Bedürfnisse älterer Arbeitnehmer angepasst werden. Weiterhin fordern sie, dass das heutige Renteneintrittsalter nicht erhöht wird und Ältere insgesamt in der Gesellschaft anerkannt werden.

Kooperative und lernende Region Braunschweig

Die Region als kooperative und lernende Region Braunschweig zu gestalten, wird von den stadt-regionalen Akteuren, den Forschungspartnerinnen und Forschungspartnern wie auch den Bürgergutachterinnen und -gutachtern gleichermaßen als eine wichtige Zukunftsforderung angesehen. In der Ausgestaltung bestehen aber Unterschiede.

Die stadt-regionalen Akteure beziehen dies vor allem auf den wirtschaftlichen Bereich und fordern, die Region in den Bereichen Mobilität und Biotechnologie zu spezialisieren und sie zu einer Hochqualifizierten-Region zu entwickeln. Weiterhin geht es Ihnen um die Verbesserung der Ausbildung. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter betonen im Zusammenhang mit der kooperativen und lernenden Region die Verbesserung der Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten sowie die stärkere Verbreitung ehrenamtlichen und bürgerschaftlichen Engagements. Aus Sicht der Forschungspartnerinnen und Forschungspartner ist insbesondere eine kontinuierliche Aktualisierung der Wissensbasis aller erwerbsfähigen Personen (auch bzw. vor allem Arbeitsloser) mittels betrieblicher und außerbetrieblicher Maßnahmen zur Qualifikationsanpassung erforderlich.

Ausbau bestehender ökonomischer Cluster und Identifizierung neuer Cluster

Den Ausbau bestehender ökonomischer Cluster und die Identifizierung neuer regionaler Cluster sehen sowohl die stadt-regionalen Akteure und die Experten des Forschungsfelds Arbeits-Stadt-Region als auch die Bürgergutachterinnen und -gutachter als wünschenswert an. Die Forschungspartner streben dabei eine möglichst gleichverteilte regionale Unternehmensstruktur um die jeweiligen Entwicklungskerne herum an sowie eine ausgewogene Mischung von kleinen, mittleren und großen Unternehmen, die die regionalen Cluster determinieren.

Den Bürgergutachterinnen und -gutachtern ist es vor allen Dingen wichtig, dass es neue Unternehmen in der Region gibt, die innovative, marktfähige Produkte entwickeln und neue Arbeitsplätze in der Region schaffen.

Naturverträgliche Land- und Forstwirtschaft sowie Nahrungsmittelversorgung durch regionale Produkte

Für die Bürgergutachterinnen und -gutachter ist von Bedeutung, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Region 2030 einen großen Teil ihrer Nahrungsmittel durch Produkte abdecken, die aus der regionalen Landwirtschaft kommen. Nach Ansicht von zwei Bürgergruppen soll die regionale Landwirtschaft verstärkt ökologischen Anbau betreiben. Dies fand aber keinen Konsens in allen Gruppen.

Über die Aussagen der Bürgergutachterinnen und -gutachter hinaus fordern die stadt-regionalen Akteure eine naturverträgliche Landwirtschaft sowie den Anbau und die Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen zur Energiegewinnung und als Rohstoffe für die Pflanzenchemie und Biotechnologie.

Die Experten des Forschungsfelds Stadt-Landschaft zielen auf eine Landwirtschaft auf ökologischer Basis für die regionale Versorgung mit hochwertigen Nahrungsmitteln und Rohstoffen.

Kompakte und energieeffiziente Siedlungsstrukturen

Bei den Bürgerinnen und Bürgern geht es auch in Bezug auf die Siedlungsstruktur vorrangig um die für sie alltäglich erfahrbaren Punkte. So ist es ihnen zum Beispiel wichtig, dass die Städte und Ortskerne attraktive Lebensmittelpunkte für Alt und Jung sind. Zur Frage einer kompakten Siedlungsstruktur (Dezentrale Konzentration) gab es bei den Bürgerinnen und Bürgern kein einheitliches Stimmungsbild.

Weiterführende Ideen der stadt-regionalen Akteure sind z. B. die Bildung eines Städte-netzes mit Funktionsteilung, die Schaffung von Steuerungsinstrumenten für den Bestandsumbau sowie die Eigenentwicklung von Dörfern ohne grundzentrale Ausweitung.

Die Expertinnen und Experten gehen in diesem Punkt einen erheblichen Schritt weiter als die stadt-regionalen Akteure und die Bürgergutachterinnen und -gutachter. Sie schlagen vor, peripher gelegene ländlichen Siedlungen mit rückläufiger Bevölkerungszahl sukzessive und langfristig zurückzubauen und damit dazu beizutragen, tragfähige Versorgungseinheiten zu schaffen. Ein derartiger Vorschlag wurde trotz Diskussion über dieses Thema in den beiden anderen Dialogsträngen nicht beschlossen. Auch für die Siedlungsstruktur zielen die Forschungspartnerinnen und -partner auf ein weitergehendes Konzept und fordern eine konsequente dezentrale Konzentration.

Standortgerechte, tragfähige Wohnquartiere

In Bezug auf das Themenfeld Wohnen finden sich Übereinstimmungen zwischen den Akteursgruppen: Alle Leitbilder beinhalten, dass nachfragerechte, differenzierte Wohnungsangebote für alle Bevölkerungsgruppen in der Stadt wie auf dem Land geschaffen werden sollten. Die Leitbildaussagen der Bürgergutachterinnen und -gutachter betonen allerdings die sozialen Aspekte stärker als die städtebaulichen. So fordern die Bürgerinnen und Bürger z.B. bedarfsgerechten und finanzierbaren Wohnraum für alle und das harmonische Zusammenleben der verschiedenen Kulturen. Konkretisierungen der stadt-regionalen Akteure sind die Bewahrung der Eigenarten der Dörfer sowie die kommunale Einwirkung auf Grundstückspreise. Die Expertinnen und Experten weisen darauf hin, dass die Quartiere urban vernetzt sein sowie nutzungsneutrale Strukturen und Grundrisse geschaffen werden sollten.

Flächendeckendes Netz aus Versorgungseinrichtungen

Ein flächendeckendes Netz aus Versorgungseinrichtungen wird sowohl von den stadt-regionalen Akteuren und den Forschungspartnerinnen und -partnern als auch von den Bürgergutachterinnen und -gutachtern gewünscht. Insbesondere den Bürgergutachterinnen und -gutachtern war dieses Thema sehr wichtig. Es wurde in allen Bürgergruppen an mehreren Stellen genannt. Die stadt-regionalen Akteure sowie die Expertinnen und Experten betonten zusätzlich – vor allem für den ländlichen Raum – die Entwicklung von Versorgungskonzepten und diesbezüglich die Unterstützung der Selbstorganisation der Bevölkerung. Die Einrichtung von mobilen Diensten, die den stadt-regionalen Akteuren und den Forschungspartnerinnen und -partnern für die kleineren, peripher gelegenen Orte von hoher Bedeutung war, sowie der von den Expertinnen und Experten vorgeschlagene Einbezug von IuK-Technologien, fand bei den Bürgerinnen und Bürgern keinen Konsens. Nur in zwei Bürgergruppen wurde dies für kleinere Orte vorgeschlagen. Demgegenüber betonten die Bürgergutachterinnen und -gutachter im Bereich Versorgung die Bedeutung der Bildung und der Erreichbarkeit von Schulen.

Nachhaltige Mobilität

Die Forderung nach einer nachhaltigen Mobilität wird in allen Dialogsträngen genannt, wenn auch unter verschiedenen Bezeichnungen. Der ÖPNV und der Fuß- und Radverkehr werden von allen Akteursgruppen als besonders wichtig erachtet. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter fordern aus ihren Alltagserfahrungen heraus eine allgemeine Verbesserung des ÖPNV und einen Ausbau der Rad- und Fußwege. Die Experten des Forschungsfelds Mobilitäts-Stadt-Region differenzieren die Forderung nach einer Ausweitung des ÖPNV und halten für die verschiedenen Raumkategorien Stadt, Umland und Land eine unterschiedliche Prioritätensetzung bei ÖPNV und MIV für notwendig. Die stadt-regionalen Akteure sprechen sich zusätzlich für die Entwicklung der Region Braunschweig zur Mobilitäts-Kompetenz-Region aus und knüpfen dabei an frühere Diskussionen an, eine Verkehrskompetenzregion zu bilden.

Natur und Landschaft

Die Themen Naturschutz und Landschaftspflege spielen bei allen drei Akteursgruppen eine wichtige Rolle. Die Bürgergutachterinnen und -gutachter betrachten vor allem den Naturschutz, z. B. die Nichtbebauung von Überschwemmungsgebieten, und die Naherholung, die sie sowohl außerhalb als auch innerhalb der Städte erhalten und ausbauen wollen. Die stadt-regionalen Akteure und der Forschungsverbund betrachten zusätzlich den Bereich der Landschaftspflege und fordern die Erhaltung der für die Region Braunschweig typischen Landschaften, den Schutz der Böden sowie die Einbindung der Landwirtschaft in die Landschaftspflege. Die Expertinnen und Experten setzen darüber hinaus das Ziel, eine "Regionale GartenStadt" zu entwickeln, die zur Stärkung des öffentlichen Raums beiträgt.

6 Ergebnisse II: Handlungsfelder

Das folgende Kapitel verknüpft die Ergebnisse der fünf Forschungsbereiche und benennt Handlungsfelder auf dem Weg zur Umsetzung des Leitbilds 2030. Sie beschreiben beispielhaft Bereiche, in denen die Akteure in der Region Braunschweig tätig werden sollten, um die skizzierten Zukunftsvorstellungen erreichen zu können. Die Ausarbeitung konkreter Maßnahmen und Projekte ist Aufgabe nächster Arbeitsschritte.

6.1 Handlungsfeld 1: Jung und Alt – aktiv und mobil

Das Handlungsfeld 1 beschäftigt sich mit dem Zusammenleben von Jung und Alt und der zukünftig zunehmenden Mobilität von Älteren. Das bezieht zum einen die Integration der Älteren beim Wohnen mit ein, zum anderen die Integration in der Arbeitswelt durch einen Wissenstransfer zwischen Alt und Jung. Auch die Freizeitgestaltung Älterer und ihre mögliche Einbindung in ehrenamtliche bürgerschaftliche Aufgaben sowie die Möglichkeiten "nicht-individueller" Mobilität werden betrachtet.

Ein Ansatzpunkt zur erfolgreichen Bewältigung der Herausforderungen des demographischen Wandels liegt darin, die Fähigkeiten und Potenziale der verschiedenen Generationen in der Region Braunschweig zu verknüpfen. Dabei wird es nötig sein, dass Aktivität und Mobilität Junge und Ältere auszeichnen. Dies betrifft das Berufsleben ebenso wie Freizeit, Wohnen und Versorgung.

Die Integration der Älteren in das gesellschaftliche Leben muss auf Quartiersebene beginnen. Dies können beispielsweise kooperationsfördernde Baustrukturen, flexible und altengerechte Grundrisse und generationenübergreifende Wohnprojekte – in Umbau oder Neubau – ermöglichen. Auf diese Weise können sich Junge und Alte gegenseitig im Alltag unterstützen: Während die Älteren die Kinder betreuen, unterstützt die "mittlere" Generation die Älteren z. B. durch die Erledigung von Einkäufen.

Um derartige Systeme zu etablieren, müssen Wohnungsbaugesellschaften und Kommunen sowie die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig zusammen arbeiten. So sollten altengerechte und intergenerative Wohnkonzepte besser auf ihre zukünftigen Nutzer abgestimmt werden. Dies trägt dazu bei, dass sich Bewohnerinnen und Bewohner mit dem Quartier stärker identifizieren und zufriedener sind, sorgt für eine langfristige Belegung und somit für eine größere Planungssicherheit für den Investor. Für die Kommunen bringt die Zusammenarbeit ein positives Image, da sie sich sichtbar an den Bedürfnissen und Wünschen ihrer Bürgerinnen und Bürger orientiert.

Auch in den regionalen Unternehmen spielt der Wissenstransfer zwischen den verschiedenen Altersgruppen und die systematische Nutzung der sich ergänzenden, altersspezifischen Fähigkeiten Jüngerer und Älterer eine zunehmend wichtigere Rolle. Ziel muss es sein, den quantitativen Rückgang der Erwerbsbevölkerung durch qualitative Verbesserungen auszugleichen. Ein regionales Bildungsnetzwerk kann auf betrieb-

licher und überbetrieblicher Ebene in Form eines "Dialogs der Generationen" einen wesentlichen Beitrag leisten, die Arbeits- und Lebensqualität in der Region Braunschweig zu verbessern (vgl. Handlungsfeld 3).

Entsprechend des gegenwärtigen Trends ist zu erwarten, dass die Menschen im Jahr 2030 auch über ihr Arbeitsleben hinaus zunehmend aktiv sein und Interesse an einer aktiven Freizeitgestaltung haben werden. Durch eine gezielte und intensive Einbindung der Älteren in die Gesellschaft kann das damit verbundene Potenzial in der Region Braunschweig genutzt werden: Aufbauend auf den bestehenden Freiwilligen-Zentren und -Agenturen gilt es, ein einheitliches und flächendeckende Netz von Engagement-Agenturen aufzubauen, die Engagementwilligen jeden Alters kompetente Ansprechpartner bieten, Möglichkeiten ehrenamtlicher Betätigungen aufzeigen und diese bei Interesse vermitteln. So könnten beispielsweise junge Familien mit Senioren zusammengebracht werden, die über freie Zeit verfügen und Interesse haben, zeitweise Kinder zu betreuen.

Die Engagement-Agenturen könnten darüber hinaus Älteren Möglichkeiten bieten, sich mit ihren beruflichen Qualifikationen für die regionale Entwicklung zu engagieren. Die Erfahrungen jahrelanger Berufspraxis sind für Existenzgründer oftmals sehr hilfreich und Vereine wie die "Wirtschaftssenioren" bieten Interessierten entsprechende Möglichkeiten, beratend tätig zu werden.

Die Aktivität der Älteren sollte durch das regionale ÖPNV-Angebot unterstützt und gefördert werden. Sowohl die unter 18-Jährigen als auch die bereits aus dem Berufsleben ausgeschiedenen Älteren verfügen vielfach nur über eingeschränkte Möglichkeiten individueller Mobilität. Für sie ist ein qualitativ hochwertiges und vor allem flächendeckendes ÖPNV-Netz in der Region Braunschweig besonders wichtig. Häufig ist dies aus finanziellen Gründen kaum realisierbar, so dass alternative Möglichkeiten gefunden werden müssen. Zur Kostensenkung der öffentlichen Hand sind verschiedene Modelle kooperativer Zusammenarbeit von Kommunen und privaten Organisationen oder regionalen Wirtschaftsunternehmen denkbar. Weiterhin könnten Bürgerbusse bestimmte räumliche Einzugsgebiete der Region Braunschweig versorgen und entsprechend des Bedarfs z. B. als Disco- oder Einkaufsbusse eingesetzt werden. Dies ermöglicht die Mobilität aller Altersgruppen in der Region und kann gleichzeitig dazu beitragen, die Lebensqualität in der gesamten Region Braunschweig zu verbessern, da die durch den motorisierten Individualverkehr verursachten Belastungen (Schadstoffe, Lärm, Trennwirkung etc.) reduziert werden. Die Erhöhung des Radverkehrsanteils durch entsprechende (teil-)regionale Maßnahmen ermöglicht es darüber hinaus, diesen Effekt positiv zu verstärken. Potenziale ergeben sich in diesem Bereich vor allem in den Ober- und Mittelzentren der Region Braunschweig, da dort eine ausreichende Nutzungsdichte vorhanden ist, die für entsprechend erreichbare Entfernungen sorgt.

Neben den Älteren müssen die Jüngeren in der Region besondere Berücksichtigung finden. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist mit immer weniger Kindern in der Region Braunschweig zu rechnen. Um einer zusätzlichen Überalterung der Region durch Abwanderung entgegen zu wirken, ist es notwendig, die Attraktivität der Region für Kinder und Jugendliche zu steigern ("Region Braunschweig für Kinder").

Hier sind vor allem qualitativ hochwertige Ausbildungsstätten und Freizeitmöglichkeiten für Kinder- und Jugendliche notwendig. Darüber hinaus sind Aktivitäten nötig, die Familien mit Kindern das Leben in der Region erleichtern ("Familienfreundliche Region Braunschweig").

6.2 Handlungsfeld 2: Raum und Struktur – haushalten und entwickeln

Das Handlungsfeld 2 betrachtet die Siedlungsstruktur und die Siedlungsflächenentwicklung. Dazu gehört, die Siedlungsflächenentwicklung auf Siedlungsschwerpunkte zu konzentrieren und den Bestand aufzuwerten, um Strukturen zu erhalten und zu verbessern. Wichtig ist hierbei die interkommunale Zusammenarbeit, und die Unterstützung durch Bürgerschaft und Unternehmen, um Infrastruktureinrichtungen erhalten zu können. Harz und Heide sollten sowohl als Naturräume als auch als Räume für den Tourismus erhalten und ausgebaut werden.

Die Siedlungsflächenentwicklung sollte, um naturnahe Flächen nicht zu zerstören und die Zersiedlung nicht weiter voranzutreiben, in Zukunft an den bestehenden Siedlungsschwerpunkten angestrebt werden. Dafür ist es notwendig, Anreize zu reduzieren, die diesem Ziel entgegen stehen: Anstelle des Baukindergeldes könnte ein Bestandskindergeld vergeben und die gemeindlichen Hebesätze der Grundsteuer entsprechend angepasst werden, in Innenstädten könnten Mautgebühren erhoben und darüber hinaus eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Auf diese Weise können in der Region Braunschweig kompaktere Siedlungsstrukturen entwickelt werden, die es ermöglichen, die regional prägenden Naturräume Harz und Heide zu erhalten.

Ausgangspunkt dafür ist die konsequente Qualifizierung des Bestandes: Aufbauend auf einer Bestandsbewertung und einer Bedarfsprognose, insbesondere im Bereich der Wohnraumversorgung, müssen bestehende Strukturen aufgewertet und ggf. durch die Nutzung innerstädtischer Brachflächen bedarfsgerecht ergänzt werden. Hierbei spielt es eine entscheidende Rolle, dass Kommunen, regionale Wohnungsbauunternehmen und Bürgerinnen und Bürgern eng zusammen arbeiten: Nur durch die frühzeitige Kooperation von Wohnungsbauunternehmen und (potenziellen) Bewohnerinnen und Bewohnern können beispielsweise neue Wohnquartiere geschaffen werden, die sich an den Bedürfnissen ihrer zukünftigen und gegenwärtigen Nutzerinnen und Nutzer orientieren.

Die Ausweisung neuer Wohngebiete in den Siedlungsschwerpunkten der Region ermöglicht darüber hinaus eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung. Gleichzeitig gewährleistet diese Ansiedlungspolitik die Auslastung der kommunalen Infrastruktureinrichtungen. Selbst in weniger dicht besiedelten Bereichen wie im Norden der Region Braunschweig, können vielfältige kommunale Einrichtungen wie z. B. Bibliotheken und Schwimmbäder durch eine intensive interkommunale Zusammenarbeit in Betrieb und Organisation – auch in Zeiten geringer finanzieller Spielräume – aufrecht erhalten wer-

den. Insbesondere bei Kultur und Freizeiteinrichtungen könnte die Region Braunschweig auf diese Weise Standortvorteile aufbauen, da auch im Umland ein breites Angebot gesichert werden könnte.

Diese interkommunale Zusammenarbeit kann durch das Engagement der Bürgerinnen und Bürger sowie regionaler Unternehmen unterstützt werden. Durch eine konsequente Förderung des bürgerschaftlichen Engagements, z. B. durch mehr Öffentlichkeit, Anerkennungen sowie dem Aufbau einer regionalen Anerkennungskultur werden Anreize für die Bürgerinnen und Bürger der Region Braunschweig geschaffen, sich aktiv in die Gestaltung der Region einzubringen. So können öffentliche Einrichtungen mit Hilfe personeller, finanzieller und organisatorischer Unterstützung von Vereinen, Verbänden oder anderen bürgerschaftlich organisierten Institutionen erhalten werden, wenn die Kommunen allein nicht mehr dazu in der Lage sind. Durch die Schaffung von Anreizen (schnelle Abwicklung von Genehmigungsverfahren, steuerliche Vergünstigungen etc.) könnten auch regionale Unternehmen dazu gewonnen werden, sich für die Entwicklung der Region zu engagieren. Das Ergebnis wäre eine kooperative Zusammenarbeit der drei Akteursgruppen Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft, die je nach Projekt bzw. Kooperationsgegenstand und entsprechend der individuellen Möglichkeiten und Kompetenzen der Partner variiert. So könnten beispielsweise Sportvereine zusammen mit den Kommunen Sporthallen oder Schwimmbäder unterhalten, Pfarrgemeinden die Kommunen in der Betreuung von Stadtteilbibliotheken unterstützen und regionale Unternehmen durch finanzielle bzw. personelle Unterstützung Theater oder Schulen (z. B. bei Sanierungsarbeiten) fördern.

Neben den Infrastruktureinrichtungen prägen die naturräumlichen Potenziale maßgeblich die Lebensqualität in der Region Braunschweig. Harz und Heide stellen neben ihrer naturräumlichen Schönheit aber auch ein wirtschaftliches Potenzial dar. Der zunehmende Anteil älterer Bevölkerung mit viel Freizeit und guter Gesundheit birgt u. a. ein erhebliches touristisches Nachfragepotenzial für Harz und Heide. Durch ein altersgerechtes Tourismuskonzept können regionale Arbeitsplätze geschaffen und langfristig gesichert werden. Hierfür muss u.a. eine altengerechte Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden, z. B. durch stufenlose Einstiegsmöglichkeiten bei Bus und Bahn, die konsequente Ausstattung von Haltestellen mit Sitzgelegenheiten, eine flächendeckende Versorgung mit dem ÖPNV, eine gute Erreichbarkeit regionaler Ausflugsziele, übersichtliche und leicht verständliche Informationssysteme (für Verbindungen, Preise etc.) sowie ein barrierefreies Fuß- und Radwegenetz.

6.3 Handlungsfeld 3: Zukunft durch Wissen – erfahren und innovativ

Das Handlungsfeld 3 bezieht sich darauf, dass Wissen eine wichtige Ressource für eine Region ist. In diesem Handlungsfeld wird es für die Region Braunschweig wichtig sein, zum einen das Erfahrungswissen der Ältern zu nutzen, zum anderen langfristig innovativ zu bleiben und neues Wissen zu nutzen. Betrachtet werden zum einen die

wirtschaftlichen Aspekte des Wissens, wie bestehende Potenziale zu fördern, aber auch neue Bereiche zu erschließen, z. B. durch regionale Unternehmensnetzwerke oder gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte. Zum anderen ist das Erfahrungswissen der Älteren ein Potenzial, das in ein regionales Arbeitszeit- und Ruhestandsmodell sowie in das lebenslange Lernen in der Region einfließen kann. Modell ist hier die "Schule im Stadtteil".

"Wissen ist Macht". Dies gilt für die Entwicklung von Regionen ebenso wie für das Wissen von Einzelpersonen oder für das Wissen von Unternehmen, die sich gegenüber Konkurrenten durchsetzen müssen. Technische Innovationen bringen ständig Neuerungen, Veränderungen und Anpassungserfordernisse mit sich, die alle stadt-regionalen Akteure zu einem immerwährenden Lernprozess auffordern, um im Wettbewerb der Regionen bestehen zu können. Gleichzeitig ergeben sich mit Blick auf das Jahr 2030 vielfältige Möglichkeiten, das Erfahrungswissen der dritten Generation sowohl in Wirtschaft als auch Gesellschaft als regionales Potenzial zu verstehen und zu nutzen.

Die Wirtschaftswelt kann entsprechend von einer Kombination aus Tradition und Innovation profitieren: Bestehende Potenziale wie die "Mobilitätskompetenzregion Braunschweig" sind zu stärken und weiterhin zu fördern, um den gegenüber anderen Standorten bestehenden Vorsprung aufrecht zu erhalten. Gleichzeitig muss es aber Ziel sein, eine Strategie zur Diversifizierung des regionalen Arbeitsmarktes zu entwickeln. Um die verschiedenen Sichtweisen und Ansprüche der stadt-regionalen Akteursgruppen berücksichtigen zu können, sollten diese gemeinsam die Strategie entwickeln.

Für kleine und mittelständische Unternehmen bietet sich die Chance, in regionalen Unternehmensnetzwerken zusammen zu arbeiten, um flexibler auf Veränderungen des Marktes reagieren zu können. Durch Unternehmensnetzwerke können gleichzeitig finanzielle Einsparungen realisiert werden, beispielsweise durch die gemeinsame Nutzung von Maschinen oder den Austausch von Fachkräften und Fachwissen. Weiterhin sichert die Zusammenarbeit regionaler Unternehmen ein hohes Qualitätsniveau in Produktion, Forschung und Entwicklung sowie in der regionalen Aus- und Weiterbildung. Insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen profitieren von der Zusammenarbeit, da sie durch variable Mitarbeiterzahlen flexibel auf neue Aufgabenbereiche reagieren, kurzfristig umfangreiche Aufträge übernehmen und im Verbund ausbilden können. Auf diese Weise können traditionell in der Region ansässige Unternehmen gestärkt werden.

Gemeinsame Forschungs- und Entwicklungsprojekte sollten in Zusammenarbeit finanziert und organisiert werden, wodurch die Region Braunschweig als Innovationsregion einen weiteren Standortvorteil gewinnen kann. Auf diese Weise können neue Wirtschaftspotenziale erschlossen werden, beispielsweise durch die kooperative Entwicklung neuer Technologien im Mobilitätssektor.

Um den Arbeitskräftebedarf auch bei geringeren Bevölkerungszahlen abdecken zu können, spielen ältere Arbeitskräfte in der Arbeitswelt der Region Braunschweig künftig eine wichtige Rolle. Durch ein regionales Arbeitszeit- und Ruhestandsmodell könnten –

je nach Unternehmenslage und individuellen Vorstellungen der Arbeitnehmer – Stundenkontingente in den letzten Berufsjahren aufgespart werden, die später in Form von Beratungen im eigentlichen Ruhestand abgeleistet werden können. Einen vergleichbaren Effekt könnten private Beratungseinrichtungen haben, die Existenzgründer und Ältere, die inzwischen im Ruhestand sind und ihr Wissen aus der Praxis an die nächste Generation weiter geben wollen, zusammenbringen (vgl. Handlungsfeld 1).

Auch im gesellschaftlichen Leben bietet das Erfahrungswissen der Älteren ein großes Potenzial. Wenn lebenslanges Lernen in der Region Braunschweig eine Selbstverständlichkeit darstellen soll, muss es einen direkten Praxisbezug aufweisen. Vor diesem Hintergrund bietet die Begegnung mit Älteren das Potenzial, Lernen mit praxisnahen Erfahrungen zu verbinden und so neue Motivationsmöglichkeiten und Perspektiven für Kinder und Jugendliche zu schaffen. Ort des Lernens kann die "Schule im Stadtteil" sein, die z. B. von engagierten Bürgern, unterstützt durch die Kommunen, organisiert wird. Die "Schule im Stadtteil" sollte mehr als ein Ort des Lernens für Kinder sein – sie steht vielmehr für einen Ort, an dem sich alle Menschen im Stadtteil, unabhängig von ihrem Alter, begegnen und austauschen und dadurch lernen können. Der intergenerative Austausch sollte so zu einer täglichen Selbstverständlichkeit für Jung und Alt werden.

7 Auswertung: Anschlussfähigkeit der Ergebnisse und weiterführender Forschungsbedarf

7.1 Einschätzung der wissenschaftlichen Ergebnisse des Vorhabens

Im Rahmen des interdisziplinären Forschungsvorhabens "STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig" haben die Forschungspartner Handlungskorridore zur Bewältigung zukünftiger stadt-regionaler Anforderungen aufgezeigt. Dabei kam dem demographischen Wandel besonderer Stellenwert zu. In Bezug auf die wissenschaftlichen Ergebnisse ist zwischen regionalen und allgemeinen Ergebnissen, die keinen Raumbezug haben, zu unterscheiden.

Auf regionaler Ebene liegen kurzfristige Ergebnisse, die aus den Forschungsaktivitäten resultieren, im Bereich der Aktivierung der stadt-regionalen Akteure, der Verminderung von Konfliktpotenzialen, was die Entscheidungsfähigkeit und die Effizienz der Stadt- und Regionalentwicklung deutlich erhöht, sowie der Identitätsbildung und verbesserten Außenvertretung der Region. Dadurch wird ein erhebliches Motivationspotenzial erschlossen, das auch langfristige Wirkungen für die stadt-regionale Zusammenarbeit nach sich zieht.

Längerfristig ist zu erwarten, dass die Ergebnisse der Grundlagenforschung einen Mehrwert für die beteiligten wissenschaftlichen Disziplinen erbringen. Die Ergebnisse können somit in weiter gehende Forschungsaktivitäten der Forschungspartner oder anderer Forschungsinstitutionen einfließen sowie im (über-)regionalen politischen und sozioökonomischen Raum neue zielbezogene Prozesse und Lösungen generieren.

Einschneidende Herausforderungen für die Arbeitswelt

Die Grundlagenforschung des Forschungsfeldes "Arbeits-Stadt-Region" hat gezeigt, dass der prognostizierte demographische Wandel die Arbeits- und Wirtschaftswelt im Großraum Braunschweig vor einschneidende Herausforderungen stellen wird, deren Bewältigung sowohl einen langen als auch einen gemeinsamen Atem aller Akteure benötigt. Gleichzeitig ist deutlich geworden, dass monokausale Lösungsansätze mittel- bis langfristig keine Handlungsmaxime für eine auf den Prinzipien der Nachhaltigkeit abzielende Regionalentwicklung darstellen können. Auch wenn vor dem Hintergrund des diesem Projekt inhärenten weiten Zeitkorridors insbesondere die Einschätzungen bezüglich der konkreten Entwicklungsrichtung der Arbeitswelt mit erheblichen Unsicherheiten befrachtet sind, so kann doch gesagt werden, dass begründete Vermutungen dafür sprechen, dass sich die Arbeitswelt grundsätzlich in Richtung einer weiteren Entgrenzung von Arbeitszeiten, Arbeitsinhalten etc. verändern wird. Aus der Verbindung der Zukunftstrends der Arbeitswelt und den damit konvergierenden Anforderun-

gen an Unternehmen und Beschäftigung sowie der Schrumpfung und Alterung der Erwerbsbevölkerung entsteht ein enormer Gestaltungsbedarf.

Neue Einflussgrößen durch demographischen Wandel

Gerade auf der Ebene von Regionen werden aufgrund deren steigender Relevanz als Innovations- und Kooperationsräume zukünftig Entwicklungsmodelle auch für die in diesem Kontext geforderten Problemlösungen induziert werden müssen, die eine nachhaltige ökonomische Prosperität generieren und deren konkrete Ausgestaltung als Referenzcharakter einen entscheidenden Wegweiser für innovative überregionale Entwicklungsprozesse darstellen kann.

Die Analysen für die Region Braunschweig haben ergeben, dass angesichts der prognostizierten demographischen Entwicklungstrends bis zum Jahr 2030 bei fehlenden Interventionen neue Einflussgrößen relevant werden, die die diagnostizierten sozio-ökonomischen Polarisierungen in der Region sukzessive verstärken und so die Gesamtstruktur der Region entscheidend verändern. Diese Entwicklung kann langfristig die gesamte Region in ihrer ökonomischen und sozialen Substanz schwächen und schwer zu korrigierende Suboptimalitäten induzieren.

Kooperation als Handlungsstrategie

Eine wesentliche Voraussetzung zur Realisierung eines den Prinzipien der Nachhaltigkeit entsprechenden Szenarios erscheint vor diesem Hintergrund in erster Linie der Kooperationswillen der regionalen Akteure und Institutionen aus dem ökonomischen und politischen Raum zu sein. Es liegt in der Hand der Region, Kommunikations- und Integrationsprozesse anzustoßen. Es hat sich gezeigt, dass gerade im Großraum Braunschweig aufgrund der bereits existierenden notwendigen Infrastruktur in steuerungstechnischer Hinsicht vergleichsweise gute Voraussetzungen vorhanden sind, um mit dem Konzept der Regional Governance ein Modell regionaler Selbststeuerung zu implementieren, das im Sinne der sozioökonomischen und ökologischen Nachhaltigkeit für die gesamte Region einen langfristig vorteilhaften Zukunftsentwurf darstellt.

Die aus Sicht der Arbeitswelt aufgezeigten materiellen Herausforderungen und Problemlagen werden offensichtlich immer noch vielfach verdrängt. Eine besondere Gefahr besteht darin, dass demographische Prozesse die Eigenschaft haben, eher schleichend und relativ unbemerkt abzulaufen. Sie entfalten ihre Folgen erst dann, wenn es für entsprechende Reaktionen zu spät ist. Das Forschungsfeld Arbeits-Stadt-Region 2030 hat in diesem Kontext versucht, die Virulenz der Herausforderungen in der Region zu verdeutlichen und einen Diskurs einzuleiten, der ein adäquates Problembewusstsein und entsprechende Aktionsmechanismen aktiviert.

Auswirkungen des demographischen Wandels auf die Wohn- und Versorgungsstrukturen

Im Teilprojekt Wohnen und Versorgung ging es um die Auswirkungen des Bevölkerungsrückgangs auf die Wohn- und Versorgungssituation in Stadtregionen.

Die Analyse und Bewertung der Wohn- und Versorgungsstrukturen ist als wissenschaftlicher Innovationsinput für die räumliche Planung und Entwicklung zu verstehen. Gestützt auf gender-sensitive Erkenntnisansätze wird davon ausgegangen, dass Wohnen nicht nur Schutz bzw. Geborgenheit umfasst, sondern auch die Existenzsicherung. Hierzu zählen sowohl die Erwerbs- wie die Versorgungsarbeit. Insofern wurde die (Grund-)Versorgung als integraler Bestandteil des Wohnens betrachtet.

Aus diesem breiten Verständnis des Wohnens heraus wurden die zwei traditionell aufgeteilten Wissens- und Handlungsbereiche Wohnungsmarkt und Einzelhandel zusammengefasst. Diese Vorgehensweise verdient eine weitere wissenschaftliche Verbreitung, Entwicklung und Vertiefung. Die Analyse verdeutlicht weiterhin die Notwendigkeit einer differenzierten Betrachtung von Siedlungsteilräumen und der Definition neuer Siedlungstypologien als Grundlage für weitere wissenschaftliche Studien und raumplanerische Anwendungen.

Den verschiedenen Aspekten des demographischen Wandels, wie der Verbreitung neuer Haushalts- und Lebensformen, der fortschreitenden Emanzipation der Frau sowie der Folgen aus Migration und Veränderungen der Arbeitswelt, konnte im Rahmen des Projektes nur in Ansätzen nachgegangen werden. Insbesondere fehlen bislang Studien, die z. B. Wohnwünsche und Einkaufsverhalten in Zusammenhang bringen und nach Nachfragegruppen differenzieren. Die vorliegenden Ergebnisse beziehen sich daher schwerpunktmäßig auf die zentralen Aspekte der demographischen Entwicklung wie Schrumpfung und Alterung sowie die Individualisierung im weitesten Sinne.

Aus dem Bevölkerungsrückgang werden sich im Wohnbereich vermehrt Leerstände und Perforationen insbesondere in Teilen der Stadt, in suburbanisierten Räumen des Umlandes und im ländlichen Raum ergeben. Vor diesem Hintergrund wird die im Einzelhandel betriebene Konzentration auf weniger und größere Betriebseinheiten zu prekären Verhältnissen im Versorgungsbereich führen.

Eine besondere Herausforderung ist die Alterung der Bevölkerung. Vor allem in den Einfamilienhausgebieten sowie anderen, weniger dichten Siedlungsbestandteilen im sub- und desurbanisierten Umland, wo mittelfristig vor allem allein stehende alte Frauen wohnen werden. Die wenigen alten Männer dürften sogar eher in die soziale Isolation geraten.

Abschätzen siedlungsstruktureller Strategien

Für die Erarbeitung zukunftsfähiger Konzeptionen stadt-regionaler Entwicklung ergibt sich aus diesen Erkenntnissen die Erfordernis, anpassungsfähige Raum- und Siedlungsstrukturen (schrumpfungsfähige Strukturen) zu entwickeln. In diesem Zusam-

menhang wurden neue Siedlungstypologien definiert (Stadt/UmStadt und UmLand/LandZentral und LandPeripher). Diese sind von der Phänomenologie des Raumes abgeleitet und beschreiben Einheiten, die auf reale Aktivitätsmuster und Einzugsbereiche bezogen und von administrativen Abgrenzungen unabhängig sind. (Dieser Absatz wurde umgestellt, er stand vorher hinter dem folgenden Absatz)

Die Hoffnungen einer Kompensation negativer Auswirkungen des demographischen Wandels durch die Nutzung moderner IuK-Technologien sollten nicht zu hoch gesetzt werden. Nötig sind nach wie vor insbesondere soziale Netze und funktionierende Nachbarschaften vor Ort sowie materielle Erschließungsnetze bzw. Erreichbarkeiten gerade für immobile Bevölkerungsgruppen. Diese könnten z.B. durch neue Angebote halböffentlicher bis halbprivater flexibler Verkehrsmittel sowie durch verschiedene mobile Liefer- und Versorgungsdienste bereit gestellt werden.

Überlegungen zur optimalen Zuordnung von Wohn- und Versorgungsstandorten

Zur Schrumpfungsfähigkeit und Flexibilität von Raum- und Siedlungsstrukturen gehört eine optimale Zuordnung der Wohn- und Versorgungsstandorte. Im Rahmen dieses Projektes wurde der Vorschlag hergeleitet, als Grundlage für künftige Planungen die Siedlungsbestandteile nach tragfähigen Einheiten von mindestens 7.500 Einwohnerinnen und Einwohner zusammenzufassen (s. Kap. 5.1.2).

Für die konkrete Region ergibt sich auf dieser Basis, dass bestimmte (Zentrale) Orte in Stadt, Um und Land zu stärken sind, andere, eher desurbanisierte und peripher gelegene, in den Hintergrund treten. Dieses Ergebnis ist als Beitrag zu einer nachhaltig orientierten Raumentwicklung zu betrachten und als solches wissenschaftlich und im Transfer an andere Regionen zu verbreiten.

Analyse der stadt-regionalen Morphologie als methodisches Element

Für das Forschungsfeld "Stadt-Landschaft 2030" lassen sich Einschätzungen für die zwei Themenfelder "Architektur der Region" und "Lebensräume der Region" unterscheiden. Bezogen auf die Erarbeitung des Themenkomplexes "Architektur der Region" wurde ein selten angewandter wissenschaftlicher Ansatz gewählt. Dies betrifft insbesondere die Analyse struktureller morphologischer Elemente der Gesamtregion, die auf einer kontextorientierten qualitativen Bestandsaufnahme dieses Raumes beruht. Die zusammenfassende Bewertung dieser Analyse wie auch die folgende Definition von Zielen, Strategien und Maßnahmen auf ihrer Grundlage haben erbracht, dass diese Methode durchaus zur Erarbeitung eines regionalen Leitbildes geeignet ist, nicht zuletzt auch hinsichtlich seiner vermittelbaren Visualisierung.

Mit der "Architektur der Region", die durch eine querschnittorientierte und ressortübergreifende "Regionalgestaltung" weiterentwickelt werden soll, um das Leitbild der "Regionalen Gartenstadt" zu verwirklichen, wurden zudem eigenständige Begrifflichkeiten entwickelt, um den hier gewählten Ansatz zu erklären und zu veranschaulichen.

Als wichtigstes Ergebnis ergibt sich jedoch eine nachhaltige Planungsmethode, die das Moment der Zeit in den Vordergrund stellt: Es wird vorgeschlagen, die relativ kurzlebi-

ge funktionale Regionalplanung in eine morphologische Planung der langlebigen physischen Strukturelemente der Region einzubinden.

Wichtige "prozesshafte" Entwicklungszusammenhänge der regionalen Landschaft werden im Themenfeld "Lebensräume der Region" am Beispiel der Region Braunschweig aufgezeigt. Mit dieser Methode soll die Entwicklungsdynamik von Siedlungs- und Landwirtschaftskulturen mit ihren Erscheinungsformen "sichtbar werden". Dafür ist ein ressortübergreifender Ansatz notwendig: Nicht die Aufspaltung von Planungsproblemen in isolierte Ziele und Mittel, sondern die Erarbeitung von problemorientierten Strategien steht im Vordergrund der Vorgehensweise.

Die Thematisierung lokaler und stadt-regionaler, kontextualisierter, sichtbarer aber auch unsichtbarer Entwicklungs- und Planungszusammenhänge soll ein Nachdenken über die nachhaltige Leistungsfähigkeit und Lebensqualität der Region anregen. Mit vernetzenden Betrachtungsweisen als notwendige Systematik erfolgreicherer Planens sollen möglichst viele regionale Akteure angeregt werden, weiterführende Fragen zu stellen, vernetzte Vorstellungen über die stadt-regionalen Lebenswelten sowie untergeordnete Zusammenhänge zu bekommen, um auf dieser Grundlage besser durchdachte Handlungsmöglichkeiten entwickeln zu können.

Demographischer Wandel keine Lösung für Verkehrsprobleme

Das Projekt STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig hat aufgrund seines dialogorientierten Ansatzes einen wesentlichen Beitrag für den Beginn einer regionsweiten Auseinandersetzung mit den langfristigen Herausforderungen geleistet, vor denen die regionalen Akteure auch im Bereich der Mobilität stehen. Auf diese Weise wurde ein Problembewusstsein in die Region getragen. Die demographische Entwicklung führt nicht zu einer Lösung der durch den Verkehr verursachten Probleme.

Die Änderung der bisherigen Verkehrspolitik in Richtung einer nachhaltigen Mobilität erfordert schon auf regionaler Ebene eine Trendwende: Die Belastungen des Verkehrs nehmen ab. Zwar wird das Ziel einer nachhaltigen Mobilität nur durch Maßnahmen auf Bundesebene fast vollständig erreichbar, mit einer frühzeitigen Ausrichtung der regionalen Handlungsstrategien an den Zielen der Nachhaltigkeit lassen sich jedoch Nachteile für die Region vermeiden und Synergieeffekte optimal nutzen. Wenn auf Bundesebene Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität geschaffen werden, ist die Region Braunschweig gut vorbereitet und kann von ihrer Vorreiterrolle profitieren. Die Verteuerung der Mobilitätskosten, die allein schon aus ökonomischen Zwängen heraus zu erwarten ist, bedeutet in einer stark zersiedelten Region mit schlechtem ÖPNV Einschränkungen für Bürgerinnen und Bürger und für die regionale Wirtschaft.

Dialogorientierung als Methode der Zukunftsgestaltung

Aus den Ergebnissen der Szenarien wurde ein Leitbild für die Mobilität im Jahr 2030 abgeleitet und soweit erforderlich für die verschiedenen Raumkategorien konkretisiert. Die Dialogorientierung kann dabei als ein wesentlicher Schritt zu einer eigenständigen Weiterführung des stadt-regionalen Zukunftsprozesses angesehen werden, durch den eine enge Verzahnung von Grundlagenforschung und der notwendigen regionalen Implementierung erleichtert wurde. Das Leitbild soll eine Richtschnur für die Handelnden in der Region Braunschweig bilden und visualisieren, wie eine nachhaltige Mobilität zu einer besseren Lebensqualität führen kann. Dazu wurden den Akteuren in der Region konkrete Handlungsempfehlungen gegeben. Durch die frühzeitigen Leitbildfindungs- und Beteiligungsprozesse ist künftig eine stärkere Berücksichtigung der Zielsetzungen und Strategien in den regionalen Entscheidungsprozessen zu erwarten.

Mittel- und langfristig ist zu erwarten, dass die Ergebnisse der Grundlagenforschung einen erheblichen Mehrwert für die wissenschaftliche Disziplin sowie die Diskussionen in Politik, Verwaltung und Unternehmen erbringen. Den regionalen Akteuren bieten sie eine Planungshilfe, womit sich Kosten durch Fehlplanungen – insbesondere langfristige Folgekosten – vermeiden lassen. Mit den Szenarioberechnungen wurde die Grundlage für eine weitergehende Untersuchung der verkehrlicher Wirkungen alternativer Siedlungsmodelle gelegt.

Regional Governance als Steuerungskonzept für die stadt-regionale Entwicklung

Im Forschungsfeld "Kooperative Stadt-Region 2030" stand im Vordergrund, neue Planungs- und Steuerungskonzepte für die stadt-regionale Entwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels zu entwickeln. Im Kontext steuerungs- und planungstheoretischer Überlegungen wurde dazu insbesondere auf den Theorieansatz einer Urban and Regional Governance Bezug genommen.

Ein Ergebnis des Forschungsvorhabens ist eine Differenzierung des Governance-Ansatzes. In der fachlich-wissenschaftlichen Diskussion existiert bisher kein einheitliches Verständnis von Regional Governance, vielmehr gibt es eine Bandbreite von Ansätzen und Definitionsvarianten des Zusammenwirkens formeller und informeller Steuerungsmechanismen auf stadt-regionaler Ebene. Das in dieser Arbeit erarbeitete Modell der Regional Governance bietet die Möglichkeit, das Feld regionaler und kommunaler Handlungsstrategien neu zu strukturieren: Es gliedert Regional Governance in sieben Kooperationsbeziehungen auf, die eine strukturierte Analyse der Governan-cestruktur und konzeptionelle Aussagen zur regionalen Selbstorganisation erleichtern.

Integrierte Betrachtung stadt-regionaler Kooperationsbeziehungen

Das Vorhaben gewährleistete gleichzeitig die Erprobung dieses theoretischen Konzepts durch die beispielhafte Anwendung in der Region Braunschweig. Die Ergebnisse zeigen u.a., dass der Vernetzung teilräumlicher Initiativen als Bestandteil von Regional Governance eine wichtige Rolle zukommt. Auch sollten die Kooperationsbeziehungen innerhalb der Regional Governance nicht losgelöst voneinander betrachtet werden, da Kommunen, Wirtschaft und Bürgerschaft vor ähnlichen Problemen und Anforderungen stehen. Es besteht deshalb die Notwendigkeit, die individuellen Potenziale und Stärken der stadt-regionalen Akteure zu gemeinsamen regionalen Handlungsansätzen zu vereinen bzw. vernetzen. Hierfür bietet das Modell der Regional Governance geeignete Ansätze, um verschiedene Formen von "Governance" zu entwickeln und gegebenenfalls zu einer "Partnerschaft" auf regionaler Ebene zusammen zu führen.

Dialogorientiertes Vorgehen geeignet für regionalen Diskussionsanstoß

Die Evaluation des Leitbildprozesses hat darüber hinaus gezeigt, dass die dialogorientierte Vorgehensweise mit den drei Dialogsträngen Bürgerdialog, stadt-regionaler Dialog und Expertendialog geeignet erscheint, um eine regionsweite Auseinandersetzung mit den langfristigen Herausforderungen, die sich durch den demographischen Wandel ergeben, zu ermöglichen. Der Dialog führte die zentralen stadt-regionalen Akteure mit Bürgerinnen und Bürgern der Region Braunschweig sowie mit Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Forschung zusammen und trug insgesamt zur Sensibilisierung für die mit dem demographischen Wandel verbundenen Folgen bei. Gleichzeitig verdeutlichte der Dialog allen beteiligten Akteuren die Notwendigkeit, miteinander zu kooperieren, um den zukünftigen Herausforderungen erfolgreich zu begegnen. Somit wurde mit dem vielfältigen Zukunftsdialo eine prozessuale Grundlage geschaffen, auf der sich Elemente einer Regional Governance weiterentwickeln können. Dies unterstreicht die prozessuale Komponente der Regional Governance und weist darauf hin, dass weitergehende Forschungen in diesem Bereich ein wichtiges Aufgabenfeld finden.

7.2 Bedeutung der Ergebnisse für die Region Braunschweig

Die im Rahmen des Forschungsvorhabens erarbeiteten Leitbilder zeigen, dass die Mehrheit der Beteiligten – stadt-regionale Akteure, Bevölkerung wie Fachleute – davon überzeugt ist, dass einer nachhaltig orientierten Stadt- und Regionalentwicklung für den Umgang mit den Herausforderungen des Bevölkerungswandels eine große Bedeutung zukommt.

Bevölkerungsrückgang bietet Ansatzpunkte für nachhaltige Entwicklung

Die am Zukunftsdialog Beteiligten kamen zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für eine nachhaltig orientierte Flächenentwicklung bei rückläufiger Bevölkerungszahl besser sind als in Wachstumsregionen oder -phasen, weil der Siedlungsdruck nachlässt. Wenn es gelingt, die Vorteile des Nachhaltigkeitsprinzips für die einzelnen Kommunen, die Wirtschaft sowie Bürgerinnen und Bürger herauszustellen und bewusst zu machen, kann der Bevölkerungsrückgang somit durchaus als Chance für die Städte und Gemeinden der Region betrachtet werden.

Der absehbare demographische Wandel verdeutlicht, dass eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung nicht nur zwischen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Interessen einen Ausgleich finden muss. Darüber hinaus spielt für die stadtregionale Zukunftsentwicklung die Gerechtigkeit zwischen den Generationen eine große Rolle. Entscheidungen über Großprojekte und über Systeme der Raumentwicklung – beispielsweise die Erschließung der Region durch den öffentlichen Personennahverkehr oder Strukturen der Siedlungsentwicklung – werden Chancen oder Lasten zukünftiger Generationen sein. Dies gilt um so mehr, da der Bevölkerungswandel erwarten lässt, dass die Finanzmittel der öffentlichen Hand weiterhin eingeschränkt sein werden.

Kommunale Daseinsvorsorge und demographischer Wandel

Wichtiges Ergebnis der Arbeit in allen drei Dialogsträngen des Vorhabens STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig ist die Forderung, die Siedlungsentwicklung auf die zentralen Orte – also die Ober-, Mittel- und Grundzentren – zu konzentrieren, damit in diesen Zentren die kommunale Daseinsvorsorge auch weiterhin Bestand haben kann. Ein Ergebnis des Forschungsverbunds ist darüber hinaus, dass in den entlegeneren ländlichen Räumen die Daseinsvorsorge zunehmend eigenverantwortlich zu organisieren sein wird. Daraus leiten sich für diese Räume besondere Anforderungen ab, neue Formen der Selbstorganisation zu entwickeln. Dabei spielen partnerschaftliche Formen der Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand, Wirtschaft und Bürgerschaft eine wichtige Rolle.

Regionale Zukunftsgestaltung durch Dialog und Kooperation

In Zeiten des Bevölkerungswandels, dies unterstreicht der Zukunftsdialog, muss regionale Zukunftsgestaltung als breit angelegter Diskussionsprozess organisiert werden. Politik und Verwaltung sollten sich intensiv darum bemühen, Wirtschaftvertreter, Sozialpartner und Bürgerschaft in die Entwicklung der Region einzubeziehen. Damit ist verbunden, dass die öffentliche Hand ihre eigene Rolle überprüft und sich mehr als Spielmacher und Moderator von Dialog- und Entwicklungsprozessen versteht. Sie sollte aktivierend wirken und die beteiligten Akteure dafür gewinnen, dass sie Eigenverantwortung für Aufgaben des Gemeinwohls übernehmen.

Wichtige Erkenntnis des Forschungsprojektes ist es, dass nur durch mehr Kooperation und ein Zusammenrücken aller Beteiligten in der Region die absehbaren Herausforde-

rungen ungleicher teilräumlicher Siedlungsentwicklungen, unterdurchschnittlicher Infrastrukturauslastung und zunehmender Wohnungsleerstände in Kernen und Peripherie bewältigt werden können. Mit den bestehenden Kooperationsstrukturen ist die Region bereits gut vorbereitet, um den Herausforderungen des demographischen Wandels zu begegnen. Die Aktivitäten der zahlreichen Beteiligten aus der gesamten Region im Rahmen des Forschungsvorhabens haben die grundsätzliche Bereitschaft zur Zusammenarbeit unterstrichen. Angesichts der kommenden Herausforderungen ist es aber von herausragender Bedeutung, die Kooperationsstrukturen in Zukunft weiter auszubauen und noch stärker zu nutzen.

Die in Expertendialog, Bürgerdialog und stadt-regionalen Dialog erarbeiteten Strategien und Handlungsfelder haben angesichts der heute bereits bestehenden Regionalstrukturen gute Chancen, angegangen und umgesetzt zu werden. Es kommt darauf an, die begonnene Zusammenarbeit der regionalen Akteure in projekt- und aufgabenbezogenen Bündnissen fortzusetzen. Dies gilt sowohl für den stadt-regionalen Dialog, in dem sich vielfältige regionale Akteure zusammengefunden haben, als auch für den Bürgerdialog. Das breite Interesse der Bürgerinnen und Bürger, den Umsetzungsprozess auch weiterhin zu begleiten, bietet dafür eine hervorragende Ausgangslage.

7.3 Beitrag der Ergebnisse zu förderpolitischen Zielen des Bundes

Das Forschungsvorhaben STADT+UM+LAND 2030 trägt zu verschiedenen förderpolitischen Zielen des Forschungsprogramms "Bauen und Wohnen – Ideenwettbewerb Stadt 2030" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wie folgt bei:

Langfristigkeit und Prävention

Aufgrund der Verknüpfung demographischer Entwicklungsprozesse mit Prognosen zur Zukunft der Arbeit in einer weit gefassten Perspektive, enthält insbesondere das Forschungsfeld Arbeits-Stadt-Region in seiner analytischen Komponente grundsätzlich den Charakter der Langfristigkeit. Der strategische Ansatz, die sich aus dieser Verknüpfung ergebenden Herausforderungen und Problemlagen für die Region aufzuzeigen sowie potenzielle Handlungsstrategien für deren effektive Bewältigung aufzuzeigen, entspricht gleichzeitig dem förderpolitischen Ziel der Prävention.

Dialogorientierung und Interdisziplinarität

Der methodische Ansatz des Forschungsverbundes beinhaltet explizit empirische Bausteine, die mittels fachspezifischer Gespräche/Interviews mit verschiedenen regionalen Vertretern aus der Wirtschaft, den Kommunen sowie staatlichen Institutionen/Forschungseinrichtungen in die Grundlagenforschung integriert wurden. Darüber hinaus wurden durch intensive Rückkopplung mit den Ergebnissen des stadt-regionalen Dialogs und der Einbeziehung der Ergebnisse des Bürgerdialogs (Bürgergutachten) theoretische Grundüberlegungen und praxisbezogene Leitvorstellungen zusammengeführt. Insbesondere durch den Dialog mit den Akteuren aus der praktischen Arbeit in der Region wurde die Verbindung von Vision und Realität gewährleistet. Durch Anwendung der Szenariotechnik konnten auch Extreme mit stark visionärem Charakter abgesteckt werden. Das erarbeitete Leitbild bildet einen Orientierungsrahmen für die Umsetzung. Eine interdisziplinäre Dialogorientierung sowie der Transfer der wesentlichen Forschungsgegenstände in den regionalen Raum konnten in diesem Kontext realisiert werden.

Dem Anspruch auf eine umfassende Interdisziplinarität der Forschungsarbeit wurde im Bereich Verkehr besonders Rechnung getragen, da das Forschungsfeld Mobilität innerhalb des Forschungsverbundes eine querschnittsbezogene Stellung einnimmt. Verkehr nimmt hauptsächlich eine Sekundärfunktion wahr, resultiert also aus Anforderungen und Bedürfnissen anderer Bereiche. Umgekehrt wirkt die Gestaltung des Verkehrssystems unmittelbar und mittelbar auf nahezu alle Lebensbereiche ein. Aus dieser Querschnittsorientierung der Verkehrsplanung haben sich für das Teilprojekt zahlreiche Überschneidungen mit anderen Forschungsfeldern ergeben, die die Basis für die interdisziplinäre Zusammenarbeit bildeten.

Regionale Handlungsebene und Zusammenarbeit

Die aus dem Forschungsprozess gewonnenen Ergebnisse und konkreten Handlungsfelder bzw. Handlungsleitlinien zielen in erster Linie auf die regionale Handlungsebene ab, die u. a. aus Sicht des Forschungsfeldes Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region der primäre Aktionsraum in funktionaler Hinsicht darstellt. In diesem Kontext verweisen die Ergebnisse des Forschungsfeldes in erster Linie auf die Aktivierung, Bündelung und adäquate Umsetzung der regionalen Potenziale bezüglich der strategischen Bewältigung der aufgezeigten Herausforderungen.

Es wurden Kontakte zu Akteurinnen und Akteuren im Raum hergestellt und insbesondere zwischen Kommunen und Unternehmen der Immobilienwirtschaft Verknüpfungen für die gemeinsame Entwicklung von Konzepten und Projekten vorbereitet.

Sensibilisierung für die Folgen des demographischen Wandels

Der kooperative Leitbildprozess STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig basiert auf zukunftsgerechten Beteiligungsverfahren, dem regionalen Bürgergutachten, dem stadt-regionalen Dialog und dem Expertendialog. Der Leitbildprozess hat auf un-

terschiedlichen Ebenen (kommunale/städtische und regionale Ebene) und mit verschiedenen Akteursgruppen (Kommunen/öffentliche Akteure, Wirtschaft/ gesellschaftliche Interessen und Bürgerschaft) einen regionalen Dialog in Gang gesetzt. Dieser Dialog hat zur Sensibilisierung für die mit dem demographischen Wandel verbundenen Folgen beigetragen und wesentliche Akteure der Region zusammengeführt.

Umgang mit der Suburbanisierung

Es wurden Vorschläge entwickelt, wie mit den Folgen der Suburbanisierung auf lokaler, regionaler und staatlicher Ebene umgegangen werden kann. Des Weiteren wurde erarbeitet, wie die nachhaltige Entwicklung von städtischer und ländlicher Landschaft vorangetrieben werden kann, insbesondere in der Auseinandersetzung mit den morphologischen Landschaftsgrundlagen und den künftigen Lebensmöglichkeiten. Gerade die Förderung weicher Standortfaktoren dürfte der entscheidende Faktor für wirtschaftliche Entwicklung in der Region darstellen, vor dem Hintergrund zunehmend weltumspannender Lebens- und Wirtschaftsbeziehungen – in einer sozioökonomisch stagnierenden bzw. schrumpfenden Region.

Weiterhin werden im Kontext der Suburbanisierung im Verhältnis Stadt – Region zukünftige Probleme im Bereich Verkehr in der Region Braunschweig untersucht und quantifiziert. Die Bedeutung der Siedlungsentwicklung wird bei der Konzeption alternativer Szenarien herausgearbeitet.

Leitbildentwicklung

Durch die Methodik der Best Practice-Analyse (Kooperative Stadt-Region) und die Evaluation des kooperativen Leitbildprozesses einerseits sowie die Entwicklung unterschiedlicher Szenarien durch den Forschungsverbund andererseits, erfolgte eine Zusammenführung von Vision und Realität. Das Leitbild erscheint dadurch – trotz des Zeithorizonts bis zum Jahr 2030 – realisierbar; gleichwohl enthält es Elemente, die über die bisherigen Handlungs- und Entscheidungskompetenzen der regionalen Akteuren und Akteure hinausgehen.

Kommunale und regionale Handlungsstrategien

Anhand der Szenarien wurde gezeigt, welche Handlungsoptionen die regionalen Akteure zur frühzeitigen Prävention vor zu erwartenden Probleme haben. Ein wesentlicher Aspekt ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilität. Es wurden zudem die erzielten langfristigen Wirkungen regionaler und bundesweiter Maßnahmen auf das Verkehrsgeschehen in der Region Braunschweig berechnet, um den Akteuren vor Augen zu führen, was bei entsprechenden Strategien im Rahmen des Möglichen liegt. Dabei wurde auch deutlich, dass interkommunale Kooperation eine wichtige Voraussetzung zur Lösung der Verkehrsprobleme bietet. Dies gilt insbesondere für die Entwicklung und Stärkung der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur.

Moderne Steuerungsformen

Das Modell einer Regional Governance rückt die Entwicklung der gesamten Region Braunschweig und die Verschränkung der unterschiedlichen räumlichen Ebenen (kommunale/städtische und regionale Ebene) sowie der vielfältigen Akteure in den Blick. Vor diesem Hintergrund werden zahlreiche Anforderungen aufgezeigt, die in Folge des prognostizierten demographischen Wandels bis zum Jahr 2030 auftreten werden. Diese sind nur in einem engen stadt-regionalen Kooperations- und Diskussionsprozess zu lösen. Das Modell der Regional Governance bietet – auf der Basis kooperativer Zusammenarbeit der stadt-regionalen Akteure – die Möglichkeit, das Feld kommunaler und regionaler Handlungsstrategien neu zu strukturieren.

Regional Governance setzt – entsprechend der förderpolitischen Ziele des Bundes – auf moderne Steuerungsformen, die den Anforderungen an Kooperation bzw. Kommunikation der stadt-regionalen Akteure Rechnung tragen und unterschiedliche Bereiche und Aktivitäten verknüpfen. Das Modell erlaubt auch die Verzahnung von örtlichen und regionalen Entscheidungsprozessen mit den Steuerungsmechanismen von Markt und Staat sowie neuen Formen der Arbeitsteilung (funktionale Spezialisierung), der Kooperation verschiedener Akteure und der Entfaltung endogener Potenziale. Darüber hinaus integriert das Regional Governance-Modell Selbsthilfepotenziale der stadt-regionalen Akteure auf den unterschiedlichen räumlichen Ebenen.

Übertragbarkeit

Die Übertragbarkeit des Leitbildes auf andere Regionen ist grundsätzlich möglich. Der für die Region Braunschweig prognostizierte demographische Wandel ist auch auf Bundesebene in ähnlicher Form zu konstatieren, so dass die Region auf dieser Ebene als Referenzregion für die mit diesen Entwicklungen korrespondierenden Herausforderungen und den daraus resultierenden Handlungsoptionen angesehen werden kann. Darüber hinaus weist die Region Braunschweig bezüglich ihrer Verkehrsentwicklung bestimmte Phänomene auf, die in ähnlicher Form auch in vielen anderen Regionen in der Bundesrepublik beobachtet werden können.

Wissenstransfer und Qualifizierung

Die Best Practice-Analyse des Forschungsbereichs Kooperative Stadt-Region trägt zum Wissenstransfer und zur Qualifizierung bei. Sie untersucht bereits realisierte Beispiele bzw. Vorbilder von bewährten und zukunftstauglichen regionalen Kooperationsformen und gibt Empfehlungen für die Initiierung weiterer Kooperationen. Damit erweitert sie das Feld bekannter Referenzprojekte.

7.4 Übertragbarkeit: Transferpotenzial für andere Regionen

Die Region Braunschweig ist aufgrund diverser Strukturkomponenten und des prognostizierten demographischen Wandels geeignet, einen Referenzraum für vergleichba-

re Stadt-Regionen darzustellen, so dass die erzielten Ergebnisse eine zumindest partielle Übertragbarkeit auf andere Regionen erlauben.

Referenzprojekt für andere Wirtschaftsregionen

Über die oben genannten Ähnlichkeiten hinaus weist die Region Braunschweig bezüglich ihrer Wirtschafts- und Sozialstruktur gewisse Elemente auf, die auch auf andere Wirtschaftsregionen in der Bundesrepublik zutreffen. Zum einen sind hier Tendenzen sozialer Segregation zu nennen und zum anderen handelt es sich um eine monostrukturelle Arbeits- und Wirtschaftsregion, die sehr deutlich von einem (oder wenigen) Unternehmen einer Branche und den Zulieferern (hier: Automobilindustrie) geprägt ist.

Auch wenn die Region Braunschweig – wie aufgezeigt – darüber hinaus natürlicherweise noch verschiedene spezifische strukturelle Parameter aufweist, so bilden diese Komponenten doch eine Grundstruktur, die so oder in ähnlicher Form auch diverse andere Wirtschaftsregionen in der Bundesrepublik charakterisieren. In diesem Kontext existieren multiple Verbindungsmöglichkeiten, die eine (partielle) Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Regionen zulassen und der analysierten Region einen Referenzcharakter zuweisen.

Siedlungstypologien

Aus dem Forschungsfeld Wohnen und Versorgung erscheint eine Übertragbarkeit insbesondere der Definition der neuen Siedlungstypologien sowie der Festlegung von Mindesteinwohnerzahlen für tragfähige Wohn- (und Versorgungs-) Standorte gegeben. Diese bieten Hinweise auch für andere Stadtregionen, die sich mit der Entwicklung flexibler Raum- und Siedlungsstrukturen langfristig und nachhaltig auf potenzielle unerwartete Entwicklungen vorbereiten wollen.

Nachhaltige Mobilität

Bezüglich ihrer Verkehrsentwicklung weist die Region Braunschweig verschiedene Phänomene auf, die in ähnlicher Form auch in vielen anderen Regionen in der Bundesrepublik beobachtet werden können. Die Ausgangsbedingungen für eine nachhaltige Mobilität sind in der Region Braunschweig bei niedrigen ÖPNV- und Radverkehrsanteilen besonders schwierig, so dass in den meisten anderen Regionen mindestens ein vergleichbares Niveau erreichbar ist.

Analyse der Morphologie von Stadt und Landschaft

Wegen des experimentellen Ansatzes des Forschungsfeldes Stadt-Landschaft, der weiteren regionalen Entwicklung eine "Architektur der Region" zugrunde zu legen, wurde großer Wert auf einen nachvollziehbaren Argumentationsgang gelegt. Insofern erscheint der in Kapitel 7.1 dargestellte Ansatz in seinem Aufbau ausreichend abstrakt und transparent, um auf dieser Grundlage auch andere Regionen, identifizierbare Großräume oder "Zwischenstädte" zu untersuchen.

Abgesehen vom regionsspezifischen Leitbild der "Regionalen GartenStadt" können in diesem Sinne auch die morphologischen Ordnungsprinzipien anderer Räume, die sich immer in naturräumliche Konstanten und anthropogene raumgliedernde und -prägende Strukturen untergliedern lassen, zur Grundlage einer jeweils spezifischen "Architektur" werden.

Ebenso übertragbar erscheint, das geforderte querschnittorientierte und ressortübergreifende Instrument der "Regionalgestaltung" allgemein zu etablieren, um die morphologischen Qualitäten regionaler Räume zu sichern, zu entwickeln und ihnen so zu einer eigenständigen Charakteristik und Identität zu verhelfen.

Selbstorganisation von Stadt-Regionen

Die Vorgehensweise im Forschungsfeld "Kooperative Stadt-Region" gewährleistet eine hohe Übertragbarkeit der Ergebnisse, da Fragen der Selbstorganisation im Rahmen der Steuerungsfähigkeit von Regionen – gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels – zunehmend an Bedeutung gewinnen werden. Die Übertragbarkeit gilt in erster Linie für das Modell einer Regional Governance. Das Modell kann auch in anderen Regionen dazu eingesetzt werden, um Kooperationsstrukturen zu analysieren und diese gezielt weiter zu entwickeln: Die Kooperationen innerhalb des Modells lassen sich als ein Netz von Akteursbeziehungen darstellen.

Bei der Aufgliederung und Analyse der einzelnen Kooperationsbeziehungen zeigte sich, dass insbesondere interkommunale Kooperationen zur Bewältigung der durch den demographischen Wandel entstehenden Herausforderungen stärker eingefordert bzw. verwirklicht werden müssen. Gleichzeitig können bzw. sollen auch die – bislang eher singulären und auf punktuelle Maßnahmen beschränkten – Kooperationsformen "Bürgerorientierte Kommune", "Corporate Citizenship" sowie "Regionale Unternehmensnetzwerke" neue Impulse für die Regionalentwicklung geben. Insgesamt ist bei der Übertragbarkeit des Regional Governance-Modells – trotz der methodischen Vorgehensweise und des insgesamt hohen Transferpotenzials – darauf zu achten, dass regionsspezifische Charakteristika berücksichtigt werden.

Zukunftsdiallog STADT+UM+LAND 2030

Darüber hinaus hat die Evaluation bestätigt, dass sich das dialogorientierte Verfahren – mit der Aufgliederung in die drei Dialogstränge Bürgerdialog, stadt-regionaler Dialog und Expertendialog – auch für andere Regionen bzw. regionale Fragestellungen anbie-

tet. Dies gilt insbesondere für den methodischen Baustein "Regionales Bürgergutachten": Das Bürgergutachten hat sich auf regionaler Ebene bewährt und stellt eine geeignete Methode dar, die Bürgerinnen und Bürger nicht nur auf lokaler Ebene an städtebaulichen Maßnahmen, sondern auch an Fragestellungen der Regionalentwicklung zu beteiligen. Die große Bereitschaft, in der Umsetzungsphase mitzuwirken, deutet an, dass diese Methodik zugleich ein hohes Aktivierungspotenzial besitzt.

7.5 Anschlussfähigkeit der Ergebnisse und weiterführender Forschungsbedarf

Die Forschungsaktivitäten im Rahmen von STADT+UM+LAND 2030 haben eine Vielzahl von Ergebnissen erbracht. Gleichwohl können diese nur einen Ausgangspunkt für die weitere wissenschaftliche Untersuchung in Stadt-Regionen mit Bevölkerungsrückgang darstellen. Insbesondere für empirische Untersuchungen bot der begrenzte Forschungszeitraum keinen ausreichenden Handlungsspielraum.

Arbeitswelt

Die Forschungsaktivitäten im Rahmen des Forschungsfeldes "Arbeits-Stadt-Region 2030" haben zahlreiche Ergebnisse bezüglich der Langfristperspektive der Region Braunschweig generiert. Gleichwohl hat sich gezeigt, dass die Auswirkungen des prognostizierten demographischen Wandels auf die (regionale) Arbeits- und Wirtschaftswelt einerseits hochgradig komplex sind und andererseits zum heutigen Zeitpunkt offensichtlich von den meisten Akteuren noch nicht als zentrale Herausforderung betrachtet werden. In diesem Kontext kann das vorliegende Projekt als "Grundlagenforschung" nur einen Ausgangspunkt für weitere wissenschaftliche Untersuchungen und/oder Strategien auf betrieblicher bzw. politisch-administrativer Ebene darstellen.

Aufgrund der kurzen Laufzeit und der geringen Kapazitäten des Projektes waren empirische Untersuchungen im Forschungsfeld "Arbeit" nur sehr begrenzt möglich. Gerade hinsichtlich einer in diesem Kontext unabdingbaren umfassenden regionalen Bestandsaufnahme hat sich gezeigt, dass noch ein erheblicher Informationsbedarf besteht. Insbesondere bezüglich der mit dem demographischen Wandel diagnostizierten Problemlagen existiert in der Region noch ein nachhaltiger Forschungsbedarf, der sowohl quantitativer als auch qualitativer Natur ist. Beispielsweise seien an dieser Stelle flächendeckende Erhebungen von betrieblichen Altersstrukturen, Aus- und Weiterbildungsaktivitäten, Personalentwicklungskonzepten, Kooperationsstrukturen etc. erwähnt. Diese empirischen Erhebungen sind als Basiswissen für konkrete wissenschaftliche Evaluierungsmaßnahmen von zentraler Bedeutung.

Darüber hinaus würde ein gezielter empirischer Vergleich mit anderen Wirtschaftsregionen, die vor ähnlichen Herausforderungen stehen, einen erheblichen Erkenntnisgewinn liefern, da auf diese Weise die eigenen Stärken und Schwächen (und das gilt umgekehrt auch für die anderen Regionen) besser sichtbar werden.

Das Projekt musste sich im Blick auf die Umsetzungsperspektive der Leitbilder auf ausgewählte Strategien beschränken. In Zusammenarbeit mit den betrieblichen und politischen Akteuren muss es zukünftig darum gehen, Maßnahmen herauszuarbeiten, die einer den Prinzipien der Nachhaltigkeit entsprechenden Regionalentwicklung folgen. Der weitere Forschungsbedarf besteht in diesem Kontext in der kontinuierlichen Sensibilisierung der regionalen Akteure und der Begleitung der Umsetzungsprozesse auf lokaler und regionaler Ebene durch Controlling und Aufbau sowie Durchführung eines Monitorings.

Es zeigt sich deutlich, dass in der jetzigen Phase der wissenschaftlichen Forschung insbesondere vor dem Hintergrund des Zeitkorridors noch keine Antworten auf alle Fragen gegeben werden können, sondern in erster Linie der Auftakt einer langfristigen Zukunfterschließung zu sehen ist, die einer engen Kooperation aller Akteure auf wissenschaftlicher, ökonomischer und politischer Ebene bedarf und entsprechende weitere Forschungsaktivitäten benötigt. "Der Forschungsverbund Stadt 2030 wirft Fragen nach der Notwendigkeit und Möglichkeit langfristiger Ziele und Zukunfterschließungen in der Kommunalpolitik und Kommunalplanung auf. Allerdings sollen auf der gegenwärtigen Stufe des Forschungsverbundes Stadt 2030 auch keine umfassenden Lösungen gefunden werden" (GÖSCHEL 2003, 15).

Wohnen und Versorgung

Im Forschungsfeld Wohnen und Versorgung wurde ein Leitbild unter dem Motto "Vernetztes Wohnen" entwickelt, das vor dem Hintergrund baulich-räumlicher, sozialer und technisch-elektronischer Vernetzung drei Basisstrategien entwickelt, aus denen Handlungsfelder und Maßnahmen abgeleitet werden. Grundlage für die Entwicklung der Leitbildaussagen ist eine gender-sensitive Perspektive, die Wohnen nicht ohne Arbeit denken kann. Funktionsfähige Versorgungsstrukturen sind daher mit den Wohnstandorten und Netzen der sozialen und technischen Infrastruktur in engem Zusammenhang zu sehen.

Aus dem Bereich Wohnen und Versorgung ergeben sich für eine nachhaltige Implementation der Ergebnisse in die Region Braunschweig und ihre Weiterverbreitung insbesondere folgende Anchlussfordernisse auf wissenschaftlicher wie auf praxisbezogener Seite:

- Auswahl geeigneter Schlüsselprojekte auf kommunaler und regionaler Ebene,
- Controlling und Monitoring der Umsetzungsprozesse,
- Evaluation der Entwicklungen und empirischer Vergleich mit anderen Regionen.

Weiter führender Forschungsbedarf besteht u.a. in folgenden Themenbereichen:

- Empirische und vergleichende Studien sowie Langzeitbeobachtungen der Wohnwünsche und Einkaufsprioritäten nach Lebensstilen und sozialen Lagen, um Anforderungen an zukunftsfähige Wohn- und Versorgungsstandorte abzuleiten,

- Anforderungen an kombinierte Wohn- und Versorgungskonzepte und Modellprojekte zur Entwicklung exemplarischer Wohn- und Versorgungsstandorte, um eine Übertragbarkeit mit vertieften Ergebnissen zu untermauern,
- Empirische psychosoziale und sozialräumliche Studien zu einem angemessenen Mischungsverhältnis von interkultureller und sozialer Integration und Segregation, um differenzierte kommunale wie regionale Maßnahmen ableiten zu können.

Eine Ausweitung auf andere Regionen im Rahmen der weiteren Umsetzung der Ergebnisse durch regionale Akteurinnen und Akteure erscheint sinnvoll, um den Erkenntnisgewinn zu erhöhen und die Ergebnisse des Vorhabens weiter zu differenzieren und zu verbreiten.

Stadt-Landschaft

In Bezug auf das Forschungsfeld "Stadt-Landschaft 2030" wurde bereits in der Vorhabenbeschreibung vermerkt, dass der Zeitrahmen des Forschungsvorhabens keine empirischen Untersuchungen in ausreichendem Umfang ermöglichen würde. Nach Abschluss des Vorhabens erscheint insbesondere hinsichtlich der Auseinandersetzung mit den morphologischen Charakteristika und Qualitäten der Region eine Vertiefung der Analysen in einigen Bereichen sehr sinnvoll und notwendig. Dasselbe gilt für die Untersuchungsschwerpunkte Siedlungsentwicklung und Landwirtschaft.

Auch die Chance der zielgerichteten Umsetzung des hier formulierten Leitbildes der "Regionalen Gartenstadt" mit Hilfe einer querschnittorientierten und ressortübergreifenden "Regionalgestaltung" würde sich durch eine kontinuierliche wissenschaftliche Begleitung deutlich erhöhen, vor allem hinsichtlich der Definition und Schärfung einer instrumentellen Charakteristik.

Die bereits in der Vorhabenbeschreibung benannte Begleitung entsprechender Umsetzungsprozesse auf lokaler und kommunaler Ebene wird ebenfalls einer wissenschaftlichen Begleitung durch Monitoring und Controlling inklusive Entwicklung geeigneter Indikatoren, bedürfen.

Schließlich ergibt sich auch aus dem in Kapitel 7.4 genannten Transferpotenzial auf andere Regionen weiterer Forschungsbedarf, nicht zuletzt hinsichtlich des Vergleichs mit anderen methodischen Herangehensweisen.

Mobilität

Die Forschungsaktivitäten im Rahmen des Forschungsfeldes "Mobilitäts-Stadt-Region" haben zahlreiche Ergebnisse bezüglich der Langfristperspektive einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Region Braunschweig generiert. Gleichwohl hat sich gezeigt, dass die Auswirkungen des prognostizierten demographischen Wandels auf das Mobilitätsverhalten sowie die Auswirkungen verschiedener Bevölkerungsverteilungen auf die Verkehrsnachfrage hochgradig komplexe Wirkungszusammenhänge betreffen, so dass Aussagen nicht immer in der Detailschärfe gemacht werden konnten, die für eine abschließende Beantwortung aller Fragen notwendig ist. Zudem wird zum heuti-

gen Zeitpunkt offensichtlich von vielen Akteuren noch nicht die Dringlichkeit einer Strategie zur nachhaltigen Mobilitätsbewältigung wahrgenommen. In diesem Kontext stellt das Projekt als Grundlagenforschung mit ausgeprägtem Bezug zu den regionalen Akteuren einen Ausgangspunkt für weitere wissenschaftliche Untersuchungen und Implementationsstrategien dar.

Anknüpfend an die Ausführungen der Alternativszenarien wird daher weiterer Forschungs- und Entwicklungsbedarf in der Umsetzung der Ergebnisse und der weiteren Implementierung der Strategien in Politik und Verwaltung gesehen. In diesem Kontext sind konkrete Modellvorhaben in der Region als weitere Schritte zur Etablierung einer nachhaltigen Mobilität sinnvoll. Zur Implementierung alternativer Verkehrsangebote im ÖPNV und MIV sind zudem empirische Untersuchungen zur Akzeptanz der Nutzer erforderlich. Einen Schwerpunkt muss der an Bedeutung gewinnende Freizeitverkehr bilden.

Die Auswirkungen des demographischen Wandels auf das Mobilitätsverhalten sind von besonderer Bedeutung, da mit dem Anstieg des Anteils älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung ihr Beitrag am Verkehrsgeschehen weiter steigt. Es fehlen empirisch belegte Aussagen über Veränderungen der Aktivitätsmuster und der Mobilität älterer Menschen. Im Gegensatz zu bisherigen Projekten zu diesem Themenkomplex, z.B. FRAME – Freizeitmobilität älterer Menschen, muss die Entwicklung der Aktivitätsmuster im Zeitablauf untersucht werden.

Durch eine differenzierte Analyse nach Gebietstypen kann ein möglicher Einfluss der Siedlungsstruktur auf das Verkehrsverhalten ausgemacht und damit auch eine Grundlage für künftige Verkehrsprognosen geschaffen werden. Der grundsätzlich relativ hohe Aufwand, der mit einer derartige Untersuchung verbunden ist, lässt sich durch die Nutzung vorhandener Daten aus dem VEP Braunschweig und dem Integrierten Regionalen Verkehrskonzept erheblich reduzieren. Mit dem VEP bzw. dem Regionalen Verkehrskonzept steht eine breite Datengrundlage aus früheren Haushaltsbefragungen zur Verfügung, die eine solide Vergleichsbasis für eine Zeitreihenerhebung bildet. Auf diese Weise ist es möglich, mit überschaubaren Mitteln in relativ kurzer Zeit zu fundierten Aussagen über die Veränderung des Verkehrsverhaltens ausgewählter Gruppen wie z.B. Senioren zu gelangen.

In der vorliegenden Untersuchung konnte lediglich die Gesamtwirkung aller Maßnahmen eines Szenarios nach Fahrtzwecken unterschieden werden. Für eine effektive Umsetzung zukünftiger Strategien wäre jedoch eine bessere Detailschärfe des Verkehrsmodells durch eine zweckspezifische Berücksichtigung von Einflussgrößen hilfreich. Das bedeutet, die Wirkung von einzelnen Maßnahmen muss nach Fahrtzwecken differenziert werden. Zudem müssen die ÖPNV-Belastungen im ländlichen Raum noch genauer analysiert werden, da hier bisher bei sehr großen Verkehrszellen in vielen Bereichen keine brauchbaren Aussagen über Streckenbelastungen getroffen werden können.

Um differenziertere Aussagen zu den verkehrlichen Wirkungen verschiedener Siedlungsmodelle machen zu können, ist eine weiter gehende Detaillierung der Kriterien von Baulandausweisungen über pauschale Gebietstypen hinaus sowie eine Spezifizie-

zung der Standorte innerhalb der Gemeinde (z.B. durch Ausrichtung am ÖPNV) notwendig. Langfristiges Ziel ist die Entwicklung eines übergreifenden Stadt- bzw. Regionalentwicklungsmodells, das eine sichere Grundlage für langfristige Entscheidungen in der Stadt- und Verkehrsplanung darstellen kann.

Kooperation

Die vorliegende Arbeit entwickelt für das Forschungsfeld "Kooperative Stadt-Region 2030" ein Leitbild unter dem Leitmotto "REGION BRAUNSCHWEIG 2030PLUS: modern - kooperativ -bürgerorientiert", das durch zehn Strategien konkretisiert wird. Grundlage für die Entwicklung der Leitbildaussagen ist das Regional Governance-Modell, das dazu beitragen soll, dass die Region Braunschweig in einer regionalen Partnerschaft die durch den demographischen Wandel entstehenden Herausforderungen bewältigen kann. Das Regional Governance-Modell bietet den Ausgangspunkt für weitere wissenschaftliche Untersuchungen und Implementationsstrategien.

Regional Governance / Verallgemeinerung der Ergebnisse

In vergleichenden empirischen Studien ist zu analysieren, inwiefern sich das Regional Governance-Modell auf andere Regionen übertragen lässt. Im Vordergrund sollten dabei Fragestellungen stehen, die sich mit den Potenzialen und Restriktionen des Modells beschäftigen - insbesondere bei der Bewältigung der mit dem demographischen Wandel verbundenen Herausforderungen. Gleichzeitig ist zu untersuchen, welche institutionellen und instrumentellen Strukturen erforderlich bzw. geeignet sind, um Regional Governance erfolgreich zu gestalten. Zur Implementierung des Regional Governance-Modells sind zudem Untersuchungen notwendig, auf welchen - bereits bestehenden - Strukturen aufgebaut werden kann und welche Institutionen dafür in Frage kommen. Darüber hinaus ist von Interesse, wie die informellen Prozesse einer Regional Governance mit der formellen Planung (Regionalpläne, Bauleitplanung etc.) verbunden werden bzw. welche Schnittstellen zwischen beiden Steuerungsformen definiert werden können.

Weiterer Forschungsbedarf ergibt sich aus der Fragestellung, inwiefern die Leitbildaussagen und das Regional Governance-Modell zu einem regionalen Problemverständnis für die Herausforderungen des demographischen Wandels beitragen können. In diesem Kontext sollten in der Region Braunschweig und anderen Regionen vergleichende Studien sowie Langzeitbeobachtungen durchgeführt werden, um förderliche Bedingungen und Faktoren für die Entstehung eines solchen Bewusstseins bestimmen zu können.

Systematisierung von förderlichen Handlungsbedingungen bzw. Erfolgsfaktoren

Im Kontext von Regional Governance bzw. dem Regional Governance-Modell ergibt sich weiterer Forschungsbedarf in Bezug auf die Systematisierung von förderlichen Handlungsbedingungen. Von besonderem Interesse ist die Fragestellung nach Bedingungen und Faktoren, die für das Regional Governance-Modell bzw. die Leitbilder för-

derlich sind. Dazu zählt eine systematische Analyse von Erfolgsfaktoren für die einzelnen Kooperationsbeziehungen, die das Regional Governance-Modell ausmachen. Dabei ist auch zu untersuchen, wie sich die bislang eher singulären bzw. punktuellen Maßnahmen in den Bereichen "Bürgerorientierung", "Corporate Citizenship" sowie "Unternehmensnetzwerke" zu einem koordinierten bzw. synergetischen regionalpolitischen Vorgehen verknüpfen lassen.

Zur Implementierung des Regional Governance-Modells sind zudem spezielle Untersuchungen erforderlich, die die Bedeutung des bürgerschaftlichen Engagements zur Bewältigung der mit demographischen Wandel verbundenen Folgen vertiefen. Von Interesse ist dabei die Fragestellung, welche Rolle übergeordnete Ebenen wie Land, Bund und EU für die Entstehung von bürgerschaftlichem Engagement spielen können bzw. spielen müssen. Neben dem Forschungsbedarf in der Region Braunschweig können auch hier vergleichende Studien in anderen Regionen wichtige Erkenntnisse liefern. Eng verbunden mit der Bedeutung des bürgerschaftlichen Engagements ist die Fragestellung, wie Unternehmen in Zukunft stärker zu einer kooperativen Zusammenarbeit im Sinne einer langfristigen Good Regional Governance motiviert werden können. Auch hierbei interessiert die Fragestellung, welche Rolle übergeordnete Ebenen wie Land, Bund und EU für ein umfassendes Corporate Citizenship spielen können.

Forschungsbedarf ergibt sich darüber hinaus in dem Bereich der modernen Informations- und Kommunikationstechnologien und deren Bedeutung für die Implementation der Regional Governance-Modells. Für eine Umsetzung sind folgende Forschungsfelder zu nennen:

- Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien zur Umsetzung der Strategien,
- Bedeutung der Informations- und Kommunikationstechnologien, z. B. für interkommunale Kooperationen, den intraregionalen Wissensaustausch oder für generationenübergreifendes Handeln,
- Möglichkeiten des Internets, bürgerschaftliches Engagement und die Entstehung von Kooperation zu fördern.

Anforderungen an das Prozessmanagement von regionalen Leitbildprozessen

Die Evaluation des Kooperationsprozesses hat gezeigt, dass sich das dialogorientierte Verfahren auch für regionale Fragestellungen anbietet. Gleichzeitig wirft das praktische Management von Leitbildprozessen eine Reihe von Fragestellungen auf, die eine Vertiefung sinnvoll erscheinen lassen. Zum einen stellt sich die Frage nach der Implementation der beschriebenen Strategien und Modellprojekte in der Region Braunschweig. Für eine Umsetzung der Ergebnisse erscheinen insbesondere folgende Anschlussanforderungen notwendig:

- Etablierung dauerhafter Kooperationsbeziehungen,
- Organisation eines kontinuierlichen praxisnahen Austausches zwischen den regionalen Kooperationspartnern,

- Anpassung der Kooperationsbeziehungen an sich verändernde Rahmenbedingungen,
- Methoden zur Erfolgskontrolle von Kooperationen (Monitoring, Controlling und Evaluation).

Daneben sind empirische und vergleichende Studien sowie Langzeitbeobachtungen von kooperativen Leitbildprozessen auf regionaler Ebene erforderlich, um Anforderungen d.h. Kriterien und Faktoren für die erfolgreiche Gestaltung bestimmen zu können. Dabei sollte es auch darum gehen, Maßnahmen zu erarbeiten, die eine dauerhafte Fortführung von kooperativen Prozessen auf regionaler Ebene ermöglichen.

Anhang

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Ablauf des Forschungsvorhaben STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig	14
Abb. 2:	Expertenworkshops im Projekt STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig	19
Abb. 3:	Entwicklung der Motorisierung von Frauen, Quelle: Shell 2001, Pkw- Szenarien	32
Abb. 4:	Bevölkerungsbestand, Zu- und Fortzüge, Geburten und Sterbefälle im Großraum Braunschweig 1987 bis 2002	36
Abb. 5:	Durchschnittlicher natürlicher Bevölkerungssaldo und Wanderungssaldo im Großraum Braunschweig 1997 bis 2002	37
Abb. 6:	Binnen- und Außenwanderungssalden im Großraum Braunschweig 1997 bis 2002	38
Abb. 7:	Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden im Großraum Braunschweig 1997 bis 2002	39
Abb. 8:	Bevölkerungsentwicklung in den statistischen Bezirken der Stadt Wolfsburg 1997 bis 1999	40
Abb. 9:	Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig von 2000 bis 2030 ..	43
Abb. 10:	Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien Städten und Landkreisen im Großraum Braunschweig 2000 bis 2030	44
Abb. 11:	Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Trendvariante	45
Abb. 12:	Altersstruktur im Großraum Braunschweig 2000 und 2030	46
Abb. 13:	Altersstruktur in den kreisfreien Städten und Landkreisen des Großraumes Braunschweig 2000 und 2030	48
Abb. 14:	Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Alternativvariante	49
Abb. 15:	Salzgitter-Lebenstedt - Riesentrapp	56
Abb. 16:	Adenbüttel – Verflechtung mit dem Naturraum in einem Siedlungsgebiet ...	57
Abb. 17:	Innenstadt von Schöppenstedt	57
Abb. 18:	"Zimmer" der Region	59
Abb. 19:	Räumliche Schwerpunkte	60
Abb. 20:	Wertvolle Landschaftsräume unter Siedlungsdruck	61
Abb. 21:	Regionaler Ballungsraum - Städte und Gemeinden wachsen zusammen ...	62
Abb. 22:	Beispiel: Braunschweig: Verkehrsschneisen separieren ein sinnvolles urbanes Gewebe	63

Abb. 23: Planungsaufgabe: Vernetzung von Rändern, Barrieren und Brachen zu einem zusammenhängenden urbanen Gewebe.....	66
Abb. 24: Wegezwecke und Verkehrsmittelnutzung in der Region Braunschweig (ohne Landkreis Goslar).....	68
Abb. 25: Das Phänomen der Stadt-Umland-Wanderung.....	69
Abb. 26: Modal Split der Bewohner ausgewählter Orte auf Grundlage von Haushaltsbefragungen	70
Abb. 27: Pkw-Verfügbarkeit der Braunschweigerinnen und Braunschweiger nach Alter und Geschlecht 1993 und 2030	70
Abb. 28: Akteursspektrum im Governance - Modell	72
Abb. 29: Kooperationsformen im Governance-Modell	72
Abb. 30: Übersicht ausgewählter regionaler Best Practices	75
Abb. 31: Leitbild: Vernetztes Wohnen.....	84
Abb. 32: Basisstrategien des Leitbilds	87
Abb. 33: Drei Magneten und Satellitenmodell nach Howard	93
Abb. 34: Aspekte eines räumlichen Gesamtgerüsts der Region	96
Abb. 35: Die regionale Landwirtschaft steht vor Weichenstellungen: Ländlich-industrielle Rohstoffproduktion?	97
Abb. 36: Die regionale Landwirtschaft steht vor Weichenstellungen: Bäuerliche Bio-Landwirtschaft?	98
Abb. 37: Die regionale Landwirtschaft steht vor Weichenstellungen: Neue Ökologische Dreifelderwirtschaft.....	98
Abb. 38: Nutzungsoffene Privathäuser zur Bestandsentwicklung	100
Abb. 39: Die Regionale Partnerschaft REGION BRAUNSCHWEIG 2030 PLUS	109
Abb. 40: Beispiel für die Konkretisierung einer Leitbildaussage des stadt-regionalen Fachdialogs	117

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Ausgewählte Städte und Regionen im Forschungsvorhaben Stadt 2030	6
Tab. 2:	Verknüpfungen zwischen den fünf Forschungsfeldern.....	17
Tab. 3:	Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig seit 1975.....	35
Tab. 4:	Szenarienvarianten.....	41
Tab. 5:	Altenquotient im Großraum Braunschweig 2000 und 2030.....	47
Tab. 6:	Leitbildaussagen für die Mobilität in der Region Braunschweig 2030	105
Tab. 7:	Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Trendvariante	185
Tab. 8:	Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Alternativvariante	186

Abkürzungsverzeichnis

B-Plan	Bebauungsplan
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BS	Braunschweig
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
IES	Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforchung, Hannover
IHK	Industrie- und Handelskammer
IuK	Information und Kommunikation
Kfz	Kraftfahrzeug
KMU	Kleinere und mittlere Unternehmen
LK	Landkreis
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NMIV	Nicht-motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
REK	Regionales Entwicklungskonzept
reson	Regionale Entwicklungsagentur für Südostniedersachsen e. V.
Pkw	Personenkraftwagen
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
ZGB	Zweckverband Großraum Braunschweig

Quellenverzeichnis

- ACCOCELLA; Donato et al., 1999: Einzelhandelsuntersuchung und Zentrenkonzept für die Stadt Kaiserslautern, Lörrach
- ACKERS, Walter, KAHMANN, Henning; HASENSTAB, Roland; SCHWARZKOPF, Johannes, 2003: Stadt-Landschaft 2030 - Forschungsergebnisse, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 11
- AHRENS, Gerd-Axel, 2002: Stadtumbau Ost – Auswirkungen auf Straßeninfrastruktur, ÖPNV, Parkraum u.a., Vortrag auf der Tagung "Stadtumbau und Verkehr" des Instituts für Städtebau Berlin am 25. November, Berlin 2002
- ALEXANDER, Christopher, 1995: Eine Muster-Sprache, Wien (Übersetzung der Originalausgabe aus dem Jahre 1977: A Pattern Language).
- ARING, Jürgen, 2003: Ökonomischer Wandel. Die Region Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler als Exempel. In: Polis 3/2003, S. 21-23
- BÄCKER, Gerhard, 2001: Arbeitsmarktentwicklung und Beschäftigungsperspektiven älterer Arbeitnehmer. In: Fuchs, Gerhard/Renz, Christine (Hrsg.): Altern und Erwerbsarbeit. Workshopdokumentation der Akademie für Technikfolgenabschätzung Baden-Württemberg Nr. 201, 22-31.
- BAETHGE, Martin, 1999: Warum tun sich die Deutschen mit der Dienstleistung so schwer? In: Frankfurter Rundschau, 149, 8.
- BAUER, Manfred, Gesellschaft für Markt und Absatzforschung mbH GMA (Hrsg.), 1999: Endbericht Leipzig: Stärkung von Innenstadt und Stadtteilzentren, Leipzig
- BBR - Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Raumordnungsbericht 2000, Bonn 2000
- BECKMANN, Klaus, 2003: Verkehrliche Handlungskonzepte für Personen- und Güterverkehr unter veränderten Rahmenbedingungen, Vortrag auf der Tagung "2030 – Mehr Mobilität bei weniger Bevölkerung?" des Deutschen Verkehrsforums am 10. April, Wuppertal 2003
- BENZ, Arthur, 2001: Vom Stadt-Umland-Verband zu 'regional governance' in Stadtreionen. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaft, 2, 55-71.
- BENZ, Artur, 2001: Vom Stadt-Umwelt-Verband zu "Regional Governance" in Stadtreionen. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften 2001/II, S. 55-71.
- BENZ, Artur; FÜRST, Dietrich, 2003: Region, regional governance, Regionalentwicklung. Erstellung und Erläuterung relevanter Kriterien zur Beschreibung der regionalen Selbststeuerungsprozesse, Gütersloh.
- BEYER, Wolf; ZUPP, Wieland, 2002: Langfristige Bevölkerungsentwicklung Brandenburger Städte bis zum Jahre 2040. In: RuR 2/2002, S.89ff

- BEZIRKSREGIERUNG BRAUNSCHWEIG/RESON/ZGB (Hrsg.), 2001: Regionales Entwicklungskonzept für Südostniedersachsen. Braunschweig.
- BIEKER, Susanne; KNIELING, Jörg; OTHENGRAFEN, Frank; SINNING, Heidi, 2003: Kooperative Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Braunschweig, Band 13.
- BMBF – Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.), 2003: Projektträger des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, www.bmbf.de/pt.html (Zugriff 14.07.03).
- BMVBW - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.), 2001 b: Verkehr in Zahlen 2001/2002, Hamburg 2001
- BMVBW - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hrsg.), 2002: Fachdokumentation zum Bundeswettbewerb "Stadtumbau Ost" – Expertisen zu städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Aspekten des Stadtumbaus in den neuen Ländern, Berlin 2002
- BODENRICHTWERTE 2000: CD-Rom des Vermessungs- und Katasterverwaltung Niedersachsen im Zusammenhang mit der Kartographie des ZGB
- BONß, Wolfgang, 1999: Jenseits der Vollbeschäftigungsgesellschaft. Zur Evaluation von Arbeit in globalisierten Gesellschaften. In: Schmidt, Gert (Hrsg.): Kein Ende der Arbeitsgesellschaft. Berlin, 144 - 175.
- BRAUNSCHWEIGER ZEITUNG, 22.3.2003: "Abriss von Häusern nicht ausschließen". Arbeitsgemeinschaft der Wohnungswirtschaft präsentiert Studie über künftigen Wohnungsbedarf in Braunschweig.
- BULLINGER, Dieter, 2002: Schrumpfende Städte und leere Wohnungen. In: Raumforschung und Raumordnung 3-4, S. 264-271, Köln
- BURCKHARDT, Lucius, 1968: Bauen ein Prozess, Niederteufen.
- BURCKHARDT, Lucius, 1985: Die Kinder fressen ihre Revolution: Wohnen - Planen - Bauen - Grünen, Köln.
- BURCKHARDT, Lucius, 1994: Sichtbare und unsichtbare Ränder. Deutsche Bauzeitung 1994, (Nr. 6), S. 116 f.
- BURCKHARDT, Lucius, 1995: Ansprache des Gründungsdekans zur Eröffnungsfeier der Fakultät der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar. In: Lucius Burckhardt, Design ist unsichtbar (Hrsg. Höger, Hans, Rat für Formgebung), Cantz Verlag, S.189-195, Ostfildern
- BURCKHARDT, Lucius, 2000: Brache als Kontext. In: Holzer, Anton und Elfferding, Wieland, (Hrsg.: Turia + Kant): Ist es hier schön: Landschaft nach der ökologischen Krise, S.141-152, Wien
- CAMPI, Mario; BUCHER, Franz; ZARDINI, Mirko 2001: Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt / Greater Zurich Area, Basel, Boston, Berlin

- DAHLMANN, Gert, 2000: Humansubstanz - Bevölkerungsentwicklung als ordnungspolitische Herausforderung. In: Frankfurter Institut - Stiftung Marktwirtschaft und Politik (Hrsg.): Prosperität in einer alternden Gesellschaft. Bad Homburg, 7 - 23.
- DEUTSCHE BANK RESEARCH, 2002: Die demografische Herausforderung. Ein Überblick über die Bevölkerungsproblematik und ihre gesellschaftlichen und ökonomischen Konsequenzen, Frankfurt am Main.
- DEUTSCHER BUNDESTAG, 1998: Zweiter Zwischenbericht der Enquete-Kommission "Demographischer Wandel - Herausforderungen unserer älter werdenden Gesellschaft an den einzelnen und die Politik". Bundestagsdrucksache 13/11460. Bonn.
- DEUTSCHER BUNDESTAG, 1998a: Konzept Nachhaltigkeit. Vom Leitbild zur Umsetzung. Abschlussbericht der Enquete-Kommission "Schutz des Menschen und der Umwelt" des 13. Deutschen Bundestages, Bonn.
- DGB, 2000: Zukunft der Arbeit - Zukunft der Gesellschaft. Strategien zur Modernisierung der Arbeitsgesellschaft. Diskussionspapier. Informationen und Positionen der Grundsatzabteilung, 3. Düsseldorf.
- DIENEL, Peter C., 2002: Die Planungszelle. Der Bürger als Chance, Wiesbaden.
- DOEHLER, Marta, 2003: Chaos oder Methode? Die perforierte Stadt als Leitbild, Realitätsmodell oder Horrorvision. In: Deutsches Architektenblatt 04/2003, S. 6f
- DÖHL, Volker; KRATZER, Nick; SAUER, Dieter, 2000: Krise der NormalArbeit(s)Politik. Entgrenzung von Arbeit - neue Anforderungen an die Arbeitsmarktpolitik. In: WSI-Mitteilungen, 1, 5-17.
- EGLI, Ernst 1967: Geschichte des Städtebaues. Dritter Band: Die neue Zeit, Erlenbach, Zürich, Stuttgart
- EICHSTÄDT-BOHLIG, Franziska 2001: Wohnungsüberschuß: ein gesamtdeutsches Problem. In: Bauwelt 01, S. 74ff, Basel
- EINSELE, Martin; Arbeitsgruppe Triennale Baden-Württemberg 1988: Der Oberrhein - eine andere Metropole. Katalog zu Ausstellung. Beitrag zur XVII Triennale di Milano, Berlin
- EMMERICH, Knut; FUCHS, Johann; HOFFMANN, Edeltraud; SCHUR, Peter; THON, Manfred; WALWEI, Ulrich; ZIKA, Gerd, 2001: Signalisiert die aktuelle Besserung am Arbeitsmarkt bereits die Trendwende? Beschäftigungsentwicklung und Beschäftigungsaussichten in Deutschland. IAB-Werkstattbericht, 5, Nürnberg.
- FREITAG, Lutz, 2001: Insolvenzen sind keine Lösung. In: StadtBauwelt 150, S. 72-76, Berlin
- FRERICHS, Frerich, 2002: Zur betrieblichen Beschäftigungssituation älterer Arbeitnehmer - Eine lebenslagen- und produktionsregimespezifische Problemanalyse. In: Behrend, Christoph (Hrsg.): Chancen für die Erwerbsarbeit im Alter. Opladen, 47 - 61.

- FÜRST, Dietrich, 1999: Regionalisierung – die Aufwertung der regionalen Steuerungsebene? In: ARL (Hrsg.): Grundriß der Landes- und Regionalplanung, S. 351-364, Hannover.
- FÜRST, Dietrich, 2001: Regional Governance – ein neues Paradigma der Regionalwissenschaften? In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5/6 2001, S. 370 -380.
- FÜRST, Dietrich, 2003: Regional Governance in der Region Braunschweig. Arbeitspapier, Hannover.
- FÜRST, Dietrich/LÖB, Stephan, 2002: Schwachstellen und Perspektiven der Kooperation in der Region Südostniedersachsen / Region Braunschweig. Verbesserungsmöglichkeiten in der Aufbauorganisation. Hannover.
- FÜRST, Dietrich; KNIELING, Jörg, 2002: Konsens-Gesellschaft und innovationsorientierte Entwicklung – Neue Modelle der Wissensproduktion und -verarbeitung am Beispiel der "Lernenden Region", unveröff. Expertise im Auftrag der Berlin-Brandenburgischen Akademie der Wissenschaften im Rahmen der Förderinitiative Science Policy Studies des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, Hannover.
- FÜRST, Dietrich; LÖB, Stephan, 2002: Schwachstellen der Kooperation in der Region Südostniedersachsen/Region Braunschweig – Verbesserungsmöglichkeiten in der Aufbauorganisation, Hannover.
- FUSS e.V. 2002 (Hrsg.): Fußverkehr im Umweltverbund. 30 Beiträge vom ersten Fuss-Botschafter-Treffen. Berlin
- GANSER, Karl, 2001: Der Rückbauplan. In: Politische Ökologie 71, S. 61-64: Plädoyer für die Einplanung des Rückbaus schon bei der Planung der Errichtung
- GDW, 1999: Zukunft sichern! Programm zur nachhaltigen Stadtentwicklung und zur Sicherung des Bestandes der Wohnungsunternehmen in strukturschwachen Regionen der neuen Länder, Arbeitshilfe, Berlin
- GISEKE, Undine; LÜTKE-DALDRUP, Engelbert, 2002: Stadtumbau im Leipziger Osten. In: PlanerIn Heft 1/02 März 2002, S.22ff
- GÖSCHEL, Albrecht, 2003: Schrumpfende Städte – Planerische Reaktionen auf den Leerstand. In: PlanerIn 2, S. 9-10, Berlin
- GRÖNING, Gert; WOLSCHKE-BULMAHN, Joachim 1986: Die Liebe zur Landschaft. Teil I: Natur in Bewegung. Zur Bedeutung natur- und freiraumorientierter Bewegungen der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts für die Entwicklung der Freiraumplanung. Arbeiten zur sozialwissenschaftlich orientierten Freiraumplanung, Band 7, München
- GWH Dr. Lademann und Partner (Hrsg.), 1999: Modellvorhaben IMAGE, Endbericht. In: GWH Dr. Lademann und Partner / Kommunalverband Niedersachsen / Bremen e.V.: Modellvorhaben ExWoSt – Forschungsfeld "Zentren", Hamburg
- HAILER, Thomas, 2003: Perspektiven der Mobilität, Vortrag auf der Tagung "2030 – Mehr Mobilität bei weniger Bevölkerung?" des Deutschen Verkehrsforums am 10. April, Wuppertal 2003

- HARRISON MAYER, Helen; HARRISON, Newton, 1999: Grüne Landschaften. Vision: Die Welt als Garten, Frankfurt, New York
- HARTMANN, Kristiana 1976: Deutsche Gartenstadtbewegung. Kulturpolitik und Gesellschaftsreform, München
- HASENSTAB, Roland, 1997: Geschichte und Entwicklung des Stellplatzbaus in den Stadtzentren. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (Hrsg. Apfel, Holzappel, Kiepe, Lehmbrock, Müller), Economica Verlag, Abschnitt 2.1.1.3 Verkehrsrelevante Fragen der räumlichen Entwicklung der Städte
- HASENSTAB, Roland, 2002: Zu Fuß städtebauliche Ränder überwinden. In: Altrock, Uwe, (Hrsg.: Arbeitsbereich Quartiersentwicklung und Städtebau): Planungsrundschau - Theorie Forschung Praxis, S.141-148, Hamburg
- HASENSTAB, Roland, 2003: Gehen zwischen Brache und Urbanität. In: Beitrag zum 2. Symposium "Zu Fuß für Umwelt und Gesundheit" am 10. und 11. Oktober 2003 in der Lutherstadt Wittenberg, (Hrsg.: Veranstalter FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland in Berlin), Veröffentlichung vorgesehen
- HEALEY, Patsy, 2002: Spatial Planning as a Mediator for Regional Governance – Conceptions of place in the formation of regional governance capacity. In: Fürst, Dietrich; Knieling, Jörg 2001: Regional Governance – New Models of Self-Government in the European Community, S. 13-25, Hannover.
- HEINRITZ Günter et al., 1999: Endbericht Passau, München
- HEINZE, Wolfgang; KILL, Heinrich, 1997: Freizeit und Mobilität – Neue Lösungen im Freizeitverkehr, Hannover 1997
- HILPERT, Markus, 2003: Auswirkungen des demographischen Wandels auf den Arbeitsmarkt in Deutschland - Herausforderungen für die angewandte Geographie? In: STANDORT - Zeitschrift für Angewandte Geographie, 1, 10-15.
- HOFFMANN, Claudia, 2003: Die Nachfrage nach Nahrungs- und Genußmitteln privater Haushalte vor dem Hintergrund zukünftiger Rahmenbedingungen, In: Studien zur Haushaltsökonomie Nr. 28, Frankfurt am Main
- HOWARD, Ebenezer, 1946: Garden-Cities of To-Morrow. Edited with a preface by F. J. Osborn. With an introductory essay by Lewis Mumford, London
- IES - Institut für Entwicklungsplanung und Strukturforschung, 2002 : Daten-CD kleinräumige Bevölkerungsprognose 2000 bis 2030 für den Großraum Braunschweig, Hannover
- IWANOW, Irene; METZMACHER, Mathias; SCHMIDT, Ralf; WALTERSBACHER, Matthias, 2001: Zukünftige Wohnungsnachfrage und Neubaubedarf in Ost- und Westdeutschland, Dresden, In: IÖR-Texte Nr. 133, Bonn
- JACOBS, Jane 1963: Tod und Leben amerikanischer Großstädte, Frankfurt/Main (Übersetzung der Originalausgabe aus dem Jahre 1961: The Death and Life of Great American Cities)

- JACOBS, Jane, 1970,: Stadt im Untergang, Frankfurt/Main (Übersetzung der Originalausgabe aus dem Jahre 1969: The Economy of Cities)
- JURCZEK, Peter, 2002: Bevölkerungsentwicklung in Südwestsachsen und daraus resultierende Konsequenzen. In: Raumforschung und Raumordnung 3-4, S. 255-263, Köln
- KEGEL, Ulrich; KNIELING, Jörg, 1998: Handlungsorientierung Regionalmanagement. In: Raumforschung und Raumordnung 2/3 1998, S. 143-153, Bonn.
- KGH - Kommunalverband Großraum Hannover, 1999: Wirtschaften, Arbeiten und Versorgung im Dorf = Beiträge zur regionalen Entwicklung Heft 70, Hannover
- KGH - Kommunalverband Großraum Hannover, 2000: Regionales Einzelhandelskonzept für den Großraum Hannover = Beiträge zur regionalen Entwicklung Heft 80, Hannover
- KILPER, Heiderose, 1999: Die Internationale Bauausstellung Emscher Park. Eine Studie zur Steuerungsproblematik komplexer Erneuerungsprozesse in einer alten Industrieregion, Opladen.
- KISTLER, Ernst; HILPERT, Markus, 2001: Auswirkungen des demographischen Wandels auf Arbeit und Arbeitslosigkeit. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, 3-4, 5-13.
- KLAUDER, Wolfgang, 2000: Geburtenrückgang und Arbeitsmarkt. In: Wirtschaftsdienst, 9, 531 - 536.
- KLEINHENZ, Gerhard D., 1998: Zum Wandel der Organisationsbedingungen von Arbeit. Eine Einführung. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 3, 405 - 408.
- KÖHLER, Uwe, 2003: Entwicklungen in der ÖPNV-Bedienung bei schrumpfenden Siedlungsstrukturen, Vortrag auf der Tagung "2030 – Mehr Mobilität bei weniger Bevölkerung?" des Deutschen Verkehrsforums am 10. April, Wuppertal 2003
- KORIS; ZGB (Hrsg.), 2002a: STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig: Das Projekt stellt sich vor, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, H. 3.
- KORIS; ZGB (Hrsg.), 2002b: Zukunftskonferenz STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, H. 4.
- KORIS; ZGB, 2003a: Bürgergutachten STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig; Bearb. Frauenholz, Dieter; Krön, Annette, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, H. 5.
- KORIS; ZGB (Hrsg.), 2003b: Expertenworkshops STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, H. 6.
- KORIS; ZGB (Hrsg.), 2003c: Zukunftsforum STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, H. 14.

- KÜSTER, Hansjörg 1996: Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart, München
- LANDKREIS CHAM, o.J.: www.landkreis-cham.de (Zugriff 20.05.2003).
- LÄPPLE, Dieter 2003: Auflösung oder Renaissance der Stadt? Herausforderung an Planung und Städtebau. In: Polis 3/2003, S. 18-20
- LEIPERT, Christian, 2001: Eingangsstatement beim Vorbereitungsseminar für die Tagung 'Demographie und Wohlstand' am 12. Mai 2001. In: www.heidelberger-familienbuero.de (Zugriff 14.02.03).
- LOMPE, Klaus, 1999: Regionalisierung als Innovationsstrategie. In: Rebe, Bernd (Hrsg.): Humanität - Wandel - Utopie. Cloppenburg Wirtschaftsgespräche, Band 9. Hildesheim, 197-217.
- LOMPE, Klaus; BLÖCKER, Antje, 1997: Die Region als politisch-ökonomisches Handlungsfeld: Chancen und Risiken der Umsetzung des südostniedersächsischen Entwicklungsmodells "Von der Automobil- zur Verkehrskompetenzregion". In: Bullmann, Udo/Heinze, Rolf G. (Hrsg.): Regionale Modernisierungspolitik. Nationale und internationale Perspektiven. Opladen, 269-297.
- LOMPE, Klaus; BLÖCKER, Antje, 2000: Mobilität und neue Beschäftigungsfelder. Trends und Beispiele aus Südostniedersachsen, Nürnberg und Berlin-Brandenburg. Marburg.
- LOMPE, Klaus; BLÖCKER, Antje; LUX, Barbara; SYRING, Oliver, 1996: Regionalisierung als Innovationsstrategie. Berlin.
- LOMPE, Klaus; BLÖCKER, Antje; LUX, Barbara; SYRING, Oliver, 1996: Regionalisierung als Innovationsstrategie – Die VW-Region auf dem Weg von der Automobil- zur Verkehrskompetenzregion, Berlin.
- LOMPE, Klaus; WEIS, Hinrich, 2003: Arbeits-Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 9
- LÜTKE DALDRUP, Engelbert, 2001: Die Perforierte Stadt. Eine Versuchsanordnung. In: StadtBauwelt 150, S. 40-45, Berlin
- LÜTKE DALDRUP, Engelbert, 2002: Stadt der Zukunft In: Gedanken zur Stadtentwicklung im 21. Jahrhundert : Vier Einschätzungen aus Forschung und Praxis In: RaumPlanung 100, S. 12f, Dortmund
- LÜTKE DALDRUP, Engelbert, 2003: Die "perforierte Stadt" – neue öffentliche Räume im Leipziger Osten. In: Informationen zur Raumentwicklung: Öffentlicher Raum und Stadtgestalt, Heft 1/2. 2003, S. 55ff.
- MENDIUS, Hans Gerhard, 2002: Demographischer Umbruch, Arbeitswelt und sozialwissenschaftliche Arbeitsmarktforschung - Einordnung, Fragen, Thesen. In: Kistler, Ernst/Mendius, Hans Gerhard (Hrsg.): Demographischer Strukturbruch und Arbeitsmarktentwicklung. Stuttgart, 20-47.

- MIETZSCH, Oliver, 2002: Aktuelle städtebauliche und verkehrliche Entwicklungstrends, Vortrag auf der Tagung "Stadtumbau und Verkehr" des Instituts für Städtebau Berlin am 25. November, Berlin 2002
- MOHR, Henrike, 2002: Alterns- und altersgerechte Erwerbsarbeit. Leitfaden für überbetriebliche Akteure. Stuttgart.
- NAEGELE, Gerhard, 2001: Demographischer Wandel und Erwerbsarbeit im Alter. In: Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg (Hrsg.): Altern und Erwerbsarbeit. Workshopdokumentation. Arbeitsbericht, 201, 5-21.
- NLS - Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2002: Statistik Datenbank CD-ROM Ausgabe 2002, Hannover
- PACK, Jochen u. a., 2000: Zukunftsreport demographischer Wandel. Innovationsfähigkeit in einer alternden Gesellschaft, Bonn.
- PANNACH, G. 1995: Landschaftsatlas von Südostniedersachsen und des Drömlings, Wendeburg
- PFEIFFER, Ulrich, 2001: Der Leerstandsschock. In: StadtBauwelt 150, S. 28-33, Berlin
- PRÄTORIUS, Gerhard, 2002: Handeln statt Klagen. In: REGJO, Heft III/2002, S. 79.
- PROGNOS, 2001: Erarbeitung von Entwürfen alternativer verkehrspolitischer Szenarien zur Verkehrsprognose 2015, i.A. d. BMVBW, o.A. 2001
- PRÖHL, Marga; SINNING, Heidi 2002: Good Governance und Bürgergesellschaft – Verwaltungsmodernisierung, Bürgerorientierung und Politikreform als zentrale Anforderungen an Kommunen. In: Pröhl, M.; Sinning, H.; Nährlich, S. (Hrsg.): Bürgerorientierte Kommunen in Deutschland. Anforderungen und Qualitätsbausteine, S. 17-27, Gütersloh.
- PRÖHL, Marga; WEGENER, Alexander, 2002: Große Herausforderungen gemeinsam bewältigen – Konzeptionelle Kriterien für Good Local Governance. In: Innovative Verwaltung, Heft: 10/ 2002, S. 10-13.
- PROTZEN, Jean-Pierre 1995: Das Wagnis Design. In: Lucius Burckhardt, Design ist unsichtbar (Hrsg. Höger, Hans, Rat für Formgebung), Cantz Verlag, S.179-182, Ostfildern
- PT MVBW – Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (Hrsg.), o. J. a: Herzlich Willkommen beim Forschungsverbund Stadt 2030, www.stadt2030.de/index.shtml (Zugriff 14.07.03).
- PT MVBW – Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (Hrsg.), o. J. b: Vom Ideenwettbewerb zum Forschungsverbund, www.stadt2030.de/ideenwettbewerb.shtml (Zugriff 14.07.03).
- PT MVBW – Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (Hrsg.), o. J. c: Teilnehmer, www.stadt2030.de/teilnehmer.shtml (Zugriff 14.07.03).
- PT MVBW – Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (Hrsg.), o. J. d: Auswahlverfahren, www.stadt2030.de/auswahlverfahren.shtml (Zugriff 24.07.03).

- PT MVBW – Projektträger Mobilität und Verkehr, Bauen und Wohnen (Hrsg.), o. J. e: Begleitforschung und Begleitmaßnahmen des Deutschen Instituts für Urbanistik – Difu, www.stadt2030.de/begleitforschung.shtml (Zugriff 14.07.03).
- REHFELD, Dieter, 1999: Produktionscluster. Konzeption, Analysen und Strategien für eine Neuorientierung der regionalen Strukturpolitik, München und Mering.
- RESON, O.J.: www.reson-online.de/haupt.htm (Zugriff 16.05.2003).
- RITTEL, Horst W.J., 1992: Planen, Entwerfen, Design, Stuttgart.
- RITTER, Ernst-Hasso, 1990: Das Recht als Steuerungsmedium im kooperativen Staat, Staatswissenschaft und Staatspraxis, Jg. 1, H. 1, S. 50-88.
- RÜRUP, Bert, 2000: Bevölkerungswachstum und Wirtschaftswachstum: Hypothesen und empirische Befunde. In: Frankfurter Institut - Stiftung Marktwirtschaft und Politik (Hrsg.): Prosperität in einer alternden Gesellschaft. Bad Homburg, 83-106.
- SAUNDERS, Peter, 1987: Manuel Castells: Die Stadt als räumliche Einheit kollektiver Konsumtion. In: Peter Saunders, Soziologie der Stadt (Campus Verlag, Frankfurt/Main), S. 170-205
- SCHARPF, Fritz W., 1991: Die Handlungsfähigkeit des Staates am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts, Politische Vierteljahresschrift, Jg. 32, H. 4, S. 621-634.
- SCHARPF, Fritz W., 1992: Einführung: Zur Theorie von Verhandlungssystemen, In: Benz, A.; Scharpf, F. W.; Zintl, R.: Horizontale Politikverflechtung. Zur Theorie von Verhandlungssystemen, Schriften des Max-Planck-Instituts für Gesellschaftsforschung Köln, Bd. 10, S. 11-27, Frankfurt a.M.
- SCHMID, Josef; HEIGL, Andreas; MAI, Ralf, 2000: Sozialprognose. Die Belastung der nachwachsenden Generation, München.
- SCHMIDT, Albert, 2002: Freiraumplanung und neue demografische Entwicklungen. In: Stadt und Raum 2, S. 100-107
- SHELL – Deutsche Shell GmbH, 2001: Mehr Autos – weniger Verkehr?, Szenarien des Pkw-Bestands und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahre 2020, Hamburg
- SIEVERTS, Thomas, 1997: Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig, Wiesbaden
- SIEVERTS, Thomas, 1997: Zwischenstadt, 2. Auflage, In: Bauwelt-Fundamente 118, Braunschweig
- SIEVERTS, Thomas, 2000: Nachhaltige Stadtentwicklung. In: Gehrlein, Ulrich, (Hrsg.: Agenda Verlag): Wege zur Zukunftsbeständigkeit - Strategien und Instrumente zur Umsetzung des Leitbildes nachhaltiger Entwicklung, S.35-50, Münster
- SPEER, Albert, 2000: Planung für das EXPO-Gelände. In: Barbara Zibell / Gerald Leue (Hg.): EXPO 2000 und Stadtentwicklung. Perspektiven und Erwartungen zur Weltausstellung in Hannover, ISR Diskussionsbeiträge Heft 51, Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität Berlin, Berlin 2000, S. 35ff
- STADT WOLFSBURG: Stadtentwicklung und strategische Planung (unveröffentlicht)

- STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.), 2003: Bevölkerung Deutschlands bis 2050. 10. koordinierte Bevölkerungsvorausschätzung. Presseexemplar. Wiesbaden.
- STIENS, Gerhard / PICK, Doris, 2001: Nachbarschaftsdienste in dünn besiedelten Gebieten. Eine Auswertung von Konzept- und Fallstudien, In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Arbeitspapiere Heft 1/2001, Bonn
- TEISMANN, Geert R.; KLIJN, Erik-Hans, 2002: Partnership arrangements: Governmental Rhetoric or Governance Scheme? In: Public Administration Review, H. 03/04, Vol. 62, No. 2, S. 197- 205.
- THÜRINGER STAATSKANZLEI, Abt. Raumordnung und Landesplanung (Hg.), 2003: Landesentwicklungsplan Thüringen, Entwurf Mai 2003, S.27
- TOPP, Hartmut H., 2003: Verkehr im Jahr 2030: Mosaik einer Vision, Vortrag auf der Tagung "2030 – Mehr Mobilität bei weniger Bevölkerung?" des Deutschen Verkehrsforums am 10. April, Wuppertal 2003
- TOVOTE, Björn-Uwe, 2002: Kleinräumige Bevölkerungsprognose 2000 bis 2030 für die Städte und Gemeinden im Großraum Braunschweig unter Berücksichtigung der künftigen EU-Osterweiterung, Hannover.
- TOVOTE, Björn-Uwe; ROHR-ZÄNKER, Ruth, 2002: Kleinräumige Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnungsbedarfsprognose 1999 bis 2015 für den Großraum Braunschweig, Hannover.
- TOVOTE, Björn-Uwe; ROHR-ZÄNKER, Ruth, 2002: Kleinräumige Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnungsbedarfsprognose 1999 bis 2015 für den Großraum Braunschweig, In: IES-Bericht Nr. 102.02, Hannover
- VESER, Jürgen, 2002: Stagnierende Wohnungsmärkte in Ost und West. In: Informationen zur Raumentwicklung 3, S. 137-149, Bonn
- VOIGT, Rüdiger, 1995a: Der kooperative Staat: Auf der Suche nach einem neuen Steuerungsmodus; In: ders. (Hrsg.): Der kooperative Staat: Krisenbewältigung durch Verhandlung?, S. 33-92, Baden-Baden.
- VOIGT, Rüdiger, 1995b: Der kooperative Staat: Krisenbewältigung durch Verhandlung?; In: ders. (Hrsg.): Der kooperative Staat: Krisenbewältigung durch Verhandlung?, S. 11-32, Baden-Baden.
- WALTER, Ulla, 2000: Alter(n) im ländlichen Raum, In: AKP: Fachzeitschrift für alternative Kommunalpolitik 5, S. 43-45, Frankfurt/M
- WALTHER, Uwe-Jens, 1998: Bevölkerungsalterung. In: Hartmut Häussermann (Hg.): Großstadt. Soziologische Stichworte, Opladen, S. 27ff
- WEIMER, Stefanie; MENDIUS, Hans Gerhard; KISTLER, Ernst, 2001: Demographischer Wandel und Zukunft der Erwerbsarbeit am Standort Deutschland. In: Bullinger, Hans-Jörg (Hrsg.): Zukunft der Arbeit in einer alternden Gesellschaft. Stuttgart, 25 - 31.
- WEISS, Wolfgang, 2002: Der ländlichste Raum - Regional-demographische Begründung einer Raumkategorie. In: RuR 3-4/2002, S.248ff

- WIEGAND, Christian, 2002: Spurensuche in Niedersachsen. Historische Kulturlandschaftsteile entdecken. Herausgegeben vom Niedersächsischen Heimatbund, Hannover
- WERMUTH, Manfred; SCHRÖTER, Frank; STROBEL, Günter, 2003: Mobilitäts-Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 12
- WILLKE, Gerhard, 1999: Die Zukunft unserer Arbeit. Frankfurt am Main/New York.
- WINKEL, Rainer, 2002a: Schrumpfung und ihre siedlungsstrukturellen Wirkungen. In: RaumPlanung 101, S. 99-103
- WINKEL, Rainer, 2002b: Raumplanung unter neuen Vorzeichen. In: RaumPlanung 101, S. 99-103, Dortmund
- WIR – Wir für die Region Goslar e.V., 2002: www.wir-region-goslar.de (Zugriff 25.06.2003).
- WÖLPERT, Reinhard, 2001: Strategien gegen die schrumpfende Stadt, Vortrag auf der IFR-Jahrestagung 2001: Städte im Spagat, am 23. Juni 2001 in Braunschweig.
- ZGB – Zweckverband Großraum Braunschweig (Hrsg.), 2000: Regionales Raumordnungsprogramm 1995 für den Großraum Braunschweig – Ergänzung 1999 Landkreis Goslar, Erläuterungen. Braunschweig.
- ZIBELL, Barbara, 2002: Stadt ohne Überbau? Herausforderung an Planung und Entwicklung künftiger Siedlungsstrukturen. In: hoch2 - Jahrbuch 2002 des Fachbereichs Architektur der Universität Hannover, S.44ff
- ZIBELL, Barbara, JÜRJENS, Brigitte; KRÜGER, Karsten, 2003: Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse, Braunschweig; Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 10

Tab. 7: Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Trendvariante

Gebietseinheit	Bevölkerung im Jahr							
	2000		2010		2020		2030	
	absolut *	Index	absolut *	Index	absolut *	Index	absolut *	Index
Großraum BS	1.166.600	100	1.164.100	99,8	1.157.100	99,2	1.134.300	97,2
Braunschweig, Stadt	245.800	100	243.200	98,9	240.200	97,7	230.200	93,7
Salzgitter, Stadt	112.300	100	109.500	97,5	104.100	92,7	95.500	85,0
Wolfsburg, Stadt	121.800	100	125.300	102,9	122.500	100,6	115.000	94,4
LK Gifhorn	171.500	100	177.300	103,4	182.600	106,5	186.500	108,7
Gifhorn, Stadt	42.900	100	42.200	98,4	41.700	97,2	40.700	94,9
Sassenburg	10.500	100	12.300	117,1	13.200	125,7	13.800	131,4
Wittingen, Stadt	12.400	100	12.000	96,8	11.700	94,4	11.500	92,7
Boldecker Land	9.300	100	9.500	102,2	10.100	108,6	10.800	116,1
Brome	14.600	100	13.700	93,8	13.900	95,2	14.400	98,6
Hankensbüttel	9.900	100	9.900	100,0	10.000	101,0	10.000	101,0
Isenbüttel	15.200	100	16.000	105,3	16.800	110,5	17.400	114,5
Meinersen	20.300	100	21.700	106,9	22.700	111,8	23.400	115,3
Papenteich	22.400	100	24.700	110,3	26.400	117,9	27.900	124,6
Wesendorf	14.100	100	15.300	108,5	16.200	114,9	16.600	117,7
LK Goslar	156.200	100	146.100	93,5	142.000	90,9	139.100	89,1
Bad Harzburg, Stadt	23.100	100	22.300	96,5	22.100	95,7	22.100	95,7
Braunlage, Stadt	5.500	100	4.800	87,3	4.700	85,5	4.700	85,5
Goslar, Stadt	44.300	100	40.100	90,5	38.400	86,7	37.400	84,4
Langelsheim, Stadt	13.600	100	13.000	95,6	12.600	92,6	12.300	90,4
Liebenburg	9.700	100	9.500	97,9	9.400	96,9	9.400	96,9
St.Andreasberg, Bergstadt	2.300	100	1.900	82,6	1.700	73,9	1.600	69,6
Seesen, Stadt	22.500	100	21.800	96,9	21.200	94,2	20.700	92,0
Vienenburg, Stadt	11.600	100	11.500	99,1	11.400	98,3	11.300	97,4
Lutter am Barenberge	4.600	100	4.300	93,5	4.200	91,3	4.100	89,1
Oberharz	19.100	100	16.800	88,0	16.200	84,8	15.500	81,2
LK Helmstedt	100.000	100	94.800	94,8	92.400	92,4	91.300	91,3
Büddenstedt	3.300	100	2.800	84,8	2.600	78,8	2.500	75,8
Helmstedt, Stadt	26.100	100	25.400	97,3	24.300	93,1	23.000	88,1
Königsutter am Elm, Stadt	16.500	100	15.200	92,1	14.600	88,5	14.400	87,3
Lehre	11.600	100	11.700	100,9	11.900	102,6	12.300	106,0
Schöningen, Stadt	14.000	100	12.500	89,3	11.700	83,6	11.200	80,0
Grasleben	5.100	100	5.200	102,0	5.300	103,9	5.500	107,8
Heeseberg	4.500	100	4.400	97,8	4.200	93,3	4.200	93,3
Nord-Elm	6.300	100	5.500	87,3	5.200	82,5	5.100	81,0
Velpke	12.400	100	12.200	98,4	12.400	100,0	12.900	104,0
LK Peine	132.200	100	137.700	104,2	140.800	106,5	142.500	107,8
Edemissen	12.300	100	12.300	100,0	12.700	103,3	13.300	108,1
Hohenhameln	9.700	100	10.000	103,1	10.100	104,1	10.300	106,2
Ilse	12.200	100	11.300	92,6	11.300	92,6	11.600	95,1
Lahstedt	10.800	100	10.400	96,3	10.500	97,2	10.800	100,0
Lengede	12.100	100	12.300	101,7	12.900	106,6	13.700	113,2
Peine, Stadt	49.500	100	53.800	108,7	54.000	109,1	52.000	105,1
Vechelde	16.100	100	17.400	108,1	18.500	114,9	19.500	121,1
Wendeburg	9.500	100	10.200	107,4	10.700	112,6	11.300	118,9
LK Wolfenbüttel	126.700	100	130.100	102,7	132.500	104,6	134.100	105,8
Cremlingen	12.300	100	12.800	104,1	13.300	108,1	13.900	113,0
Wolfenbüttel, Stadt	54.700	100	57.000	104,2	57.700	105,5	57.000	104,2
Asse	10.100	100	11.300	111,9	12.100	119,8	12.700	125,7
Baddeckenstedt	11.400	100	10.500	92,1	10.500	92,1	10.800	94,7
Oderwald	7.300	100	7.300	100,0	7.400	101,4	7.500	102,7
Schladen	9.800	100	9.900	101,0	9.900	101,0	9.900	101,0
Schöppenstedt	10.600	100	10.000	94,3	9.800	92,5	9.700	91,5
Sicke	10.500	100	11.300	107,6	11.900	113,3	12.400	118,1

* Differenzen zwischen den Summen der Gemeindeverte und den Landkreiswerten sind durch Rundungen bedingt

Quelle: Datengrundlage NLS, IES; Darstellung ZGB

Tab. 8: Bevölkerungsentwicklung in den Städten und Gemeinden des Großraumes Braunschweig 2000 bis 2030 – Alternativvariante

Gebietseinheit	Bevölkerung im Jahr							
	2000		2010		2020		2030	
	absolut *	Index	absolut *	Index	absolut *	Index	absolut *	Index
Großraum BS	1.166.600	100	1.164.000	99,8	1.154.800	99,0	1.130.800	96,9
Braunschweig Stadt	245.800	100	257.800	104,9	261.700	106,5	255.800	104,1
Salzgitter Stadt	112.300	100	116.800	104,0	115.400	102,8	109.400	97,4
Wolfsburg Stadt	121.800	100	133.300	109,4	134.900	110,8	130.000	106,7
LK Gifhorn	171.500	100	133.100	77,6	136.800	79,8	139.600	81,4
Gifhorn Stadt	42.900	100	43.900	102,3	44.100	102,8	43.200	100,7
Sassenburg	10.500	100	11.000	104,8	11.200	106,7	11.300	107,6
Wittingen Stadt	12.400	100	12.500	100,8	12.500	100,8	12.400	100,0
Boldecker Land	9.300	100	8.500	91,4	8.500	91,4	8.800	94,6
Brome	14.600	100	12.200	83,6	11.600	79,5	11.700	80,1
Hankensbüttel	9.900	100	9.000	90,9	8.500	85,9	8.300	83,8
Isenbüttel	15.200	100	14.300	94,1	14.100	92,8	14.200	93,4
Meinersen	20.300	100	19.400	95,6	19.000	93,6	19.000	93,6
Papenteich	22.400	100	22.000	98,2	22.200	99,1	22.600	100,9
Wesendorf	14.100	100	13.700	97,2	13.600	96,5	13.500	95,7
LK Goslar	156.200	100	109.500	70,1	106.000	67,9	103.700	66,4
Bad Harzburg Stadt	23.100	100	23.200	100,4	23.200	100,4	23.400	101,3
Braunlage Stadt	5.500	100	4.400	80,0	4.100	74,5	3.900	70,9
Goslar Stadt	44.300	100	41.600	93,9	40.600	91,6	39.800	89,8
Langelsheim Stadt	13.600	100	11.900	87,5	10.800	79,4	10.200	75,0
Liebenburg	9.700	100	8.700	89,7	8.100	83,5	7.800	80,4
St.Andreasberg Bergst.	2.300	100	1.800	78,3	1.500	65,2	1.400	60,9
Seesen Stadt	22.500	100	22.800	101,3	22.700	100,9	22.500	100,0
Vienenburg Stadt	11.600	100	10.500	90,5	9.800	84,5	9.400	81,0
Lutter am Barenberge	4.600	100	3.900	84,8	3.600	78,3	3.400	73,9
Oberharz	19.100	100	17.400	91,1	17.000	89,0	16.400	85,9
LK Helmstedt	100.000	100	71.100	71,1	69.100	69,1	68.200	68,2
Büddenstedt	3.300	100	2.500	75,8	2.200	66,7	2.100	63,6
Helmstedt Stadt	26.100	100	26.500	101,5	25.800	98,9	24.800	95,0
Königsutter am Elm Stadt	16.500	100	13.400	81,2	12.140	73,6	11.600	70,3
Lehre	11.600	100	10.300	88,8	9.900	85,3	10.000	86,2
Schöningen Stadt	14.000	100	11.100	79,3	9.700	69,3	9.100	65,0
Grasleben	5.100	100	4.700	92,2	4.600	90,2	4.500	88,2
Heeseberg	4.500	100	3.900	86,7	3.600	80,0	3.400	75,6
Nord-Elm	6.300	100	4.900	77,8	4.400	69,8	4.200	66,7
Velpke	12.400	100	10.800	87,1	10.300	83,1	10.400	83,9
LK Peine	132.200	100	103.300	78,1	105.500	79,8	106.600	80,6
Edemissen	12.300	100	10.900	88,6	10.600	86,2	10.700	87,0
Hohenhameln	9.700	100	8.900	91,8	8.500	87,6	8.300	85,6
Ilse	12.200	100	10.100	82,8	9.500	77,9	9.400	77,0
Lahstedt	10.800	100	9.300	86,1	8.800	81,5	8.800	81,5
Lengede	12.100	100	10.900	90,1	10.700	88,4	11.100	91,7
Peine Stadt	49.500	100	56.000	113,1	57.500	116,2	56.200	113,5
Vechede	16.100	100	15.500	96,3	15.400	95,7	15.700	97,5
Wendeburg	9.500	100	9.100	95,8	9.000	94,7	9.100	95,8
LK Wolfenbüttel	126.700	100	97.600	77,0	99.100	78,2	100.100	79,0
Cremlingen	12.300	100	11.400	92,7	11.100	90,2	11.300	91,9
Wolfenbüttel Stadt	54.700	100	59.200	108,2	60.900	111,3	60.800	111,2
Asse	10.100	100	10.100	100,0	10.200	101,0	10.300	102,0
Baddeckenstedt	11.400	100	9.500	83,3	8.900	78,1	8.900	78,1
Oderwald	7.300	100	6.500	89,0	6.200	84,9	6.100	83,6
Schladen	9.800	100	8.800	89,8	8.200	83,7	8.000	81,6
Schöppenstedt	10.600	100	8.900	84,0	8.200	77,4	7.900	74,5
Sicke	10.500	100	10.100	96,2	10.000	95,2	10.100	96,2

* Differenzen zwischen den Summen der Gemeindeverte und den Landkreiswerten sind durch Rundungen bedingt

Quelle: Datengrundlage NLS, IES; Darstellung ZGB

Schriftenreihe "Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig"

Herausgeber: Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)

KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover

- Heft 1 Ideenskizze STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig
- Heft 2 Vorhabenbeschreibung STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig
- Heft 3 STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig: Das Projekt stellt sich vor
- Heft 4 Zukunftskonferenz STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig
- Heft 5 Bürgergutachten STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig
- Heft 6 Expertenworkshops STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig
- Heft 7 Leitbilder STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig
- Band 8 STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig - Leitbilder für eine Stadtregion im demographischen Wandel, Gesamtergebnisse des interdisziplinären Forschungsvorhabens
- Band 9 Arbeits-Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse
- Band 10 Wohn- und Versorgungs-Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse
- Band 11 Stadt-Landschaft 2030 - Forschungsergebnisse
- Band 12 Mobilitäts-Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse
- Band 13 Kooperative Stadt-Region 2030 - Forschungsergebnisse
- Heft 14 Zukunftsforum STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig 2030

Bezug über:

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

www.zgb.de