

STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig

Stadt-Landschaft 2030

Forschungsergebnisse

Walter Ackers

Roland Hasenstab

Henning Kahmann

Johannes Schwarzkopf

Braunschweig 2004

TU Braunschweig

Institut für Städtebau & Landschaftsplanung



Das Vorhaben STADT+UM+LAND 2030

Region Braunschweig wurde gefördert durch:



Impressum

Stadt-Landschaft 2030 - Forschungsergebnisse

Beiträge zu STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig, Band 11

1. Auflage Braunschweig 2004

Bearbeitung:

Prof. Dipl. Ing. Walter Ackers

Dipl.-Ing. Bass. Roland Hasenstab

Dipl.-Ing. RBM Henning Kahmann

Dipl.-Ing. Johannes Schwarzkopf

Studentische Mitarbeit:

Mathias Hille, Mathias Köster, Christian Schwedtler

Technische Universität Braunschweig

Institut für Städtebau und Landschaftsplanung

Mühlenpfordtstraße 23

38106 Braunschweig

Telefon: (0531) 391-3537/38

Telefax: (0531) 391-8103

E-Mail: isl@isl.bau.tu-bs.de

Herausgeber:

Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB)

KoRiS - Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover

Das Vorhaben STADT+UM+LAND 2030 Region Braunschweig wurde durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

Inhalt

1	Projektbeschreibung	7
1.1	Die Zukunft wächst aus der Gegenwart	7
1.2	Prämissen des Forschungsprojektes	10
1.3	Methodik	11
1.3.1	Räumliches Grundgerüst	11
1.3.2	Vernetzende Lebensräume	11
1.3.3	Die Rolle von drei Szenarien	11
1.4	Stand von Wissenschaft und Forschung	15
1.5	Wissenschaftlicher Träger	16
1.6	Interdisziplinäre Zusammenarbeit im Forschungsverbund	17
1.7	Kooperation mit zeitgleichen Veranstaltungen	17
2	„Architektur der Region“: Ordnungen und Wahrnehmungen	19
2.1	Morphologische Qualitäten als Entwicklungspotenzial	19
2.1.1	Charakteristische naturräumliche Konstanten	22
	Topographie	22
	Gewässer	24
	Wälder	26
2.1.2	Die visuelle Wahrnehmbarkeit	28
	Äußere „Grenzen und Tore“	28
	Naturräumliche Gliederung	30
	Die „Zimmer“ der Region	34
	Die räumlichen Schwerpunkte	36
	Übergeordnete visuelle Zusammenhänge	38
2.1.3	Die sichtbare innere Vernetzung	40
	Verkehrswege	40
	Feinstruktur der Straßen und Wege	42

	Besondere Qualifizierung: Touristische Straßen.....	44
2.1.4	Siedlungsschwerpunkte	46
2.1.5	Sichtbare und unsichtbare historische Konnotationen	48
	Identitätsstiftende historische Anlagen.....	48
	Markante Zeugnisse der Industriekultur	50
	Mental Maps – Beispiel territoriale Entwicklung	52
	Mental Maps – Beispiel „Poetische Räume“	54
2.2	Zusammenfassende Bewertung.....	56
2.2.1	Strukturelle Stärken.....	56
2.2.2	Strukturelle Schwächen.....	57
2.2.3	Gefährdungen	58
	Wertvolle Landschaftsräume unter Siedlungsdruck.....	58
	Landschaftliche Monotonie durch industrielle Landwirtschaft	60
2.3	Stabile und atmosphärisch starke „Architektur der Region“	61
2.3.1	Perspektiven „Regionale Gartenstadt“ als offenes System.....	61
	Profilierung regionaler Teilräume	65
2.3.2	Prinzipien.....	67
	Stärkung des Öffentlichen Raumes.....	67
	Regionalgestaltung.....	69
	Impulsgebende Entwicklungen.....	69
	Offene Landschaft	71
	Siedlung und Landschaft.....	74
3	Lebensräume der Region: Siedlung und Land(wirt)schaft.....	79
3.1	„Ordentliche Zersiedlung“ auf Kosten von Stadt und Land.....	80
3.1.1	Neue Industriestädte in einem historisch gewachsenen Raum.....	80
	Kommunale Gewichte verlagern sich.....	80
	Staatliche Strukturpolitik prägt die Ökonomie der Region	81
3.1.2	Regionalentwicklung an den Ortsrändern	83
	Neue Siedlungen kontra Bestandspflege und Innenentwicklung	83
	Siedlung kontra Landwirtschaft und Erholung.....	85
	Abschottung kontra Vernetzung und Wahrnehmung	87
3.1.3	Wie viel Bauland braucht die Region?.....	87
	Steigende Raumansprüche.....	88
	Automobile Siedlungsexpansion	88
	Bestandsgefährdende Destabilisierung.....	88

	Interessengeflecht Zersiedlung	89
3.1.4	Gesellschaftliche Grenzen der Siedlungsexpansion	89
	Nicht kompensierbare Ressourcenverschwendung	90
	Bedrohte Daseinsvorsorge	91
	Übermäßige Mobilitätskosten	91
	Schwindende Kraft des Städtischen.....	92
3.2	Potente regionalstädtische Entwicklung	93
3.2.1	Problem: Funktionalisierte Stadt-Landschaften.....	93
	Verkehrsschneisen und Ränder	93
	Akzeptierte Brachen	99
	Simplifizierte Zentren.....	100
	Isolierte Baugebiete.....	101
3.2.2	Perspektive: Region voller urbaner Evolutionskraft.....	104
	Innovation durch kulturelle Eigenentwicklung	104
	Neue Arbeit für regionales Wirtschaftswachstum.....	105
	Saubere Umwelt, dauerhafte Qualität, größere Vielfalt.....	105
	Zukunftsoffene Entwicklung	106
3.2.3	Prinzip: Bestand mit nutzungsoffenen Strukturen ergänzen	107
	Wegenetz mit Netzkarte	107
	Entwicklungsfähige Bebauungskonzepte	108
3.3	Neue Landwirtschaftskultur	114
3.3.1	Problem: Verselbständigte Landwirtschaften	114
	Übernutzung und Brachen	114
	Nachwachsendes Petroleum als industrieller Ausweg?.....	115
3.3.2	Perspektive: Landwirtschaft als Nutzgarten der Region.....	118
3.3.3	Prinzip: Ökologische „Dreifelderwirtschaft“	119
4	Ergebnisse	123
4.1	Leitbild: „Regionale Gartenstadt“	123
4.1.1	„Architektur der Region“	123
	Ziele.....	123
	Strategien	123
4.1.2	Lebensräume der Region	125
	Ziele.....	125
	Strategien	126
4.2	Maßnahme: Gründung einer „Gartenstadtgesellschaft“	129

4.2.1	Magisches Viereck der Lebensgrundlagen	129
4.2.2	Stabilisierendes urbanes Gleichgewicht.....	130
4.2.3	Schönheit	130
5	Einordnung der Ergebnisse im Gesamtvorhaben	133
5.1	Bedeutung der Ergebnisse für die Region.....	133
5.2	Übertragbarkeit für andere Regionen	134
5.3	Verwertbarkeit der Ergebnisse	135
5.4	Weiterer Forschungsbedarf und Ausblick.....	135
	Quellenverzeichnis	137

1 Projektbeschreibung

1.1 Die Zukunft wächst aus der Gegenwart

Immer, wenn gesellschaftliche Probleme verstärkt auftreten, wenn es nicht mehr so weiter gehen kann wie bisher, wenn die Existenzbedingungen im Wandel sind, wird die Zukunft thematisiert. Die erwarteten und geforderten „Visionen“, früher „Utopien“ haben sich oft genug als Trugbilder und Fehlplanungen entpuppt. Künftige Planungsaufgaben liegen vielmehr im Erkennen und Verbessern gegenwärtiger Lebensbedingungen – in kleinen Schritten, aber mit klaren Perspektiven, hier „Leitbild“ genannt. Planung sollte dabei ihren Ziel und Rahmen gebenden Beitrag leisten; weniger, wie allzu oft geschehen, als „fertiges“ Ergebnis von nutzungsbestimmenden Baumaßnahmen, vielmehr als zukunfts offene und zugleich stabilisierende Strukturen, die alle vorhandenen, insbesondere auch organisatorischen Ressourcen einbezieht. Ausgehend von den Konsequenzen der Zersiedlung werden in dieser Arbeit Potenziale urbaner und ländlicher Landschaft herausgearbeitet.

Für das erste Kapitel haben wir den Begriff „Architektur der Region“ gewählt: Hier wird eine Analyse der regionalen Wahrnehmungsräume durchgeführt, wie sie bisher freilich nur ansatzweise ausgebildet sind. Es stellt einen ersten Versuch dar, regionstypische räumliche Landschaftselemente, Zusammenhänge und „Alleinstellungsmerkmale“ zu identifizieren.

Im zweiten Kapitel, den „Lebensräumen der Region“ thematisieren wir konkurrierende lokale Teilräume als Resultat sichtbarer baulicher Lösungen und unsichtbarer gesellschaftlich-organisatorischer Zusammenhänge.

Somit spiegeln wir den kulturellen Bestand in seinen historischen Dimensionen und den oftmals virulenten Entwicklungen. Mit der damit erst sichtbaren Entwicklungsdynamik und Dialektik von „Bauen und Nutzen“ werden denkbare, stets interdisziplinär zu lösende Impulse der Stadt- und Landschaftsplanung aufgezeigt. Im Raum befindende, aber zu aktivierende Kraftreserven sind maßgebliche Anknüpfungspunkte für eine verstärkt nachhaltig angelegte und räumlich qualifizierte „Regionalstadt“.

Dieses vom Bundesministerium für Bildung und Forschung finanzierte Forschungsprojekt ist der Beginn eines überkommunalen Dialoges mit Bürgergutachtern, regionalen Akteuren und dem Forschungsverbund mit fünf beteiligten Instituten. Die in den vergangenen 18 Monaten durchgeführte Öffentlichkeitsarbeit und die damit ausgelöste kommunikative Dynamik bildet eine wichtige thematische und inhaltliche Grundlage und Anregung dieses Berichtes, formuliert als Argumentation zur ökonomischen, ökologischen und zivilisatorischen Wertschöpfung insbesondere vernachlässigter regionaler Landschaften mit ihren Lebensweisen.

Das Nachdenken über die Zukunft bedeutet Konfrontation mit drei Problembündeln oder Herausforderungen:

1. Unsere Gesellschaft befindet sich in einer strukturellen Krise, die weit über die temporäre wirtschaftliche Situation hinausgeht: die fordistische Massenproduktion ist begrenzt und ihre Produktionsstätten wandern in Niedriglohnländer ab. Selbst der Dienstleistungssektor wächst nicht wirklich und kann deshalb die gesellschaftliche Krisenerscheinung nicht hinreichend kompensieren. Mittlerweile verlagern laut Wolfgang MÜLLER (2003) die „Konzerne über die Informationstechnologie nun auch qualifizierte Arbeitsplätze aus den Industrieländern in so genannte Niedriglohn-Länder“.

2. Planungsprobleme sind „böartig“. Nach Jean-Pierre PROTZEN (1995, S. 179 ff) lassen sie sich weder eindeutig noch endgültig formulieren. Zu jedem Problem gibt es entweder viele untereinander inkompatible Lösungen oder gar keine. Zudem sind viele Benutzer oder Entscheidungsträger mit unterschiedlichen Wertvorstellungen an Planungsproblemen beteiligt. Das Wagnis Design ist begleitet von unwiderruflichen Konsequenzen, oft schlimmer als die vorausgegangene planerische Behandlung von Symptomen, zum Beispiel der unwiederbringliche Verlust genetischer Diversität (BMVEL 2002, S.15f), sauberer Trinkwasserquellen, breitgefächerter Produktions- und Versorgungsmöglichkeiten oder effizienter Mobilität. Sollen also bei Planungen unabsehbare Fernwirkungen möglichst ausbleiben, darf die grundsätzliche „Bösartigkeit der Planungsprobleme“ heute weniger denn je übersehen werden, auch vor dem Hintergrund, dass zum ersten Mal seit Bestehen der Menschheit fatale, globale Wirkungsketten ausgelöst werden können.

Als theoretische Grundlagen für den Umgang mit „böartigen Planungsproblemen“ helfen vor allem die Arbeiten von Horst RITTEL (1960-1990) methodisch weiter, die das Lösungsverhalten von Planern, Architekten und Designern zum Gegenstand systemtheoretischer Betrachtungen machen. Nach RITTEL (Dilemmas in einer allgemeinen Theorie der Planung, 1973, S.13-35) beginnt die Schwierigkeit von Gestaltungsaufgaben bei der Problemdefinition als dem Wissen, was den Unterschied zwischen einem beobachteten und einem erwünschten Zustand ausmacht. Darauf folgt die Problemrealisierung, nämlich herauszufinden, wo im komplexen kausalen Netzwerk die Schwierigkeit wirklich liegt. Noch diffiziler wird „die Identifikation von Handlungen, welche die Lücke zwischen dem, was ist, und dem, was sein soll, wirkungsvoll verkleinern könnten.(...) Wenn wir versuchen, die Effektivität von Handlungen im Hinblick auf wertvolle Ergebnisse zu verbessern, wenn die Grenzen der Systeme ausgedehnt werden, und wenn sich unsere Einsicht in die komplexe Wirkungsweise offener gesellschaftlicher Systeme immer weiter verfeinert, wird es immer schwieriger, die Planungsidee zu operationalisieren (S.19).“

3. Planung beschäftigt sich mit Zukunftsfragen, dabei wissen wir, dass Zukunft nicht bekannt - und auch nicht vorhersehbar ist. Es ist nicht voraussagbar, welche Akteure, die ihr Zukunftsbild zu verwirklichen trachten, wann und wie und mit welchen Vorstel-

lungen eingreifen. Zukunft findet nach BURCKHARDT (1987, S. 11 ff) „in unseren Köpfen“ statt. Die Reaktionen von Menschen oder Gesellschaften sind auch keine unmittelbaren Reaktionen auf Tatsachen, sondern Reaktionen auf Abbildungen des Tatsächlichen in den Köpfen. Die Interpretation erfolgt im Wesentlichen nach den kulturellen Voraussetzungen der Gruppenzugehörigkeit. Schließlich bleibt die Analyse von Zukunftsfragen immer eine Analyse der Gegenwart. Das Ergebnis wird als Diskrepanz zwischen dem Soll-Zustand und dem Ist-Zustand der Welt individuell interpretiert.

Einige methodisch-planerische, aber unzulängliche Zukunftsbeschreibungen werden immer wieder versucht: Zum Beispiel führt die „Extrapolation“ von vergangenen Entwicklungen schnell ins absurde, weil die Zukunft nicht als gleichmäßiger Wachstums- oder Schrumpfungsprozess verstanden werden kann. Auch können Probleme nur selten über die „Vollendung“ eines einmal eingeschlagenen Weges gelöst werden: Das Verkehrsproblem lässt sich kaum über die Vollendung einer Autobahn lösen, die Umwelt- und Biodiversitätsprobleme nicht über Vernetzung von Naturschutzgebieten im Biotopverbund oder unsere Energieprobleme sehr unwahrscheinlich über den Ersatz von Nahrungsmittelproduktion durch Agrardiesel. Schließlich gibt es selbst bei noch so ausgeklügelten „Szenariovarianten“ ein methodisches Unbehagen, indem man mögliche Zukünfte aus der gegenwärtigen Entwicklung aufspaltet und damit wohl auch immer teilweise recht hat. Gleich wie die Soll-Zustände unserer Zukünfte ermittelt werden, es bleibt nach RITTEL (1992) immer das Entscheidungsproblem der Akteure, wie sie die gegenwärtige Entwicklung interpretierten und welche Schlüsse sie daraus ziehen (Vgl. insbesondere Aufätze zur Planungstheorie und (politischen) Entscheidungsfindung).

Vor dem Hintergrund der strukturellen gesellschaftlichen Krise, der grundsätzlichen „Bösartigkeit“ unserer Planungsprobleme und dem Dilemma der Zukunftsprophezeiung bieten wir für die Auseinandersetzung um die Sollzustände und die zu ihnen hinführenden Wege keine Lösungen über isolierte Einzelmaßnahmen an, sondern vernetzende Strategien: Angesichts weitreichender und langfristiger Entscheidungsaufgaben sind Zielgrößen wie „Stabilität“ oder „Anpassungsfähigkeit“ urbaner gesellschaftlicher Systeme handlungsleitend.

1.2 Prämissen des Forschungsprojektes

Die erste Voraussetzung des Forschungsvorhabens ist die bestehende institutionelle Verankerung der Regionalplanung beim Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB). Er wurde 1992 gegründet und ist Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr, Träger der Regionalplanung und mittlerweile untere Raumordnungsbehörde. Der Untersuchungsraum bezieht sich hauptsächlich auf das Verbandsgebiet des Zweckverbandes Großraum Braunschweig. Außerdem wurde das Forschungsprojekt durch den ZGB maßgeblich initiiert und koordiniert.

Das geltende Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) wurde 1995 erarbeitet und 1999 um den Landkreis Goslar erweitert. Mit den Ergebnissen dieses Forschungsvorhabens besteht die Chance, die Fortschreibung des RROP auf breite Erkenntnis- und Diskussionsbasis zu gründen.

Die für das gesamte Forschungsprojekt wichtigste Vorgabe ist die Trendprognose zur demografischen Entwicklung der Region bis zum Jahre 2030, erstellt im Auftrag des ZGB und im Heft 8 dieser Schriftenreihe veröffentlicht. In Kapitel 3.1.3 „Wie viel Bauland braucht die Region?“ werden diese Prognoseergebnisse in Bezug auf die zu erwartende siedlungsstrukturelle Entwicklung in der Region erörtert.

1.3 Methodik

1.3.1 Räumliches Grundgerüst

Der Themenkomplex „Architektur der Region“ beschäftigt sich in Kapitel 2 schwerpunktmäßig damit, inwiefern vorhandene naturräumliche und anthropogene morphologische Eigenschaften der Region zum räumlichen „Grundgerüst“ ihrer weiteren Entwicklung werden können. Dies soll im Rahmen einer systematisch gegliederten Analyse geklärt werden, der eine zusammenfassende Bewertung folgen wird. Beide zusammen bilden die Basis für das Leitbild zur weiteren Entwicklung einer starken „Architektur der Region“, für eine offene Regionalentwicklung.

1.3.2 Vernetzende Lebensräume

Im Themenfeld „Lebensräume der Region“ werden aktuelle Entwicklungszusammenhänge unserer Landschaften aufgezeigt. Dabei sollen 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, erfolgversprechenden Strategien steht im Vordergrund.

1.3.3 Die Rolle von drei Szenarien

In den zahlreichen Austauschtreffen des Forschungsverbundes hat eine fortwährende Diskussion über die Szenarienmethodik stattgefunden. Primäres Ziel war, dass möglichst viele Forschungspartner ihre Forschungsergebnisse in Form von Leitbildaussagen zur nachhaltigen Regionalentwicklung über drei Szenarien ermitteln. Im Trend- oder Status-quo-Szenario („Ordentliche Zersiedlung“) sollten die derzeitigen staatlichen und kommunalen Rahmenbedingungen zugrundegelegt werden, im Alternativszenario 1 („Kooperative Region“) die gesetzlichen Veränderungen zur Stärkung regionaler Steuerungsmöglichkeiten zur Anwendung kommen und schließlich mit Hilfe staatlicher und überstaatlicher Regelungsänderungen die optimale Umsetzung von Nachhaltigkeit in der Region im Alternativszenario 2 („Nachhaltige Region“) diskutiert werden.

Die Beschreibung raumstruktureller Konzepte mit zahlreichen Einzelzielen, sortiert in staatliche und kommunale Regelungsebenen kann zwar grundsätzliche Wechselwirkungen der Steuerungsebenen deutlich machen. Eine vernetzende Untersuchung einzelner Wechselwirkungen zwischen den Ziel- und Maßnahmenbündeln der Szenarien ist jedoch nicht möglich. Gleichungen mit mehr als zwei Unbekannten lassen sich nicht einmal mathematisch lösen. Selbst wenn wir rein qualitative Aspekte zugrundelegen,

werden die Grenzen der Erforschbarkeit über diese Methode schnell überschritten. Denn die große Bandbreite der Szenarienziele lässt sich nicht operationalisieren.

Nichtsdestoweniger werden die teilweise widersprechenden staatlichen Steuerungsinstrumentarien – soweit begründbar – in unserem Forschungsansatz verfolgt. Nicht in Form von Szenarien, sondern als Beschreibung komplexer Problemzusammenhänge. Und damit wird deutlich, dass gestaltende Strukturveränderungen im regionalen Gefüge nur in Abstimmung mit privaten, kommunalen und staatlichen Institutionen gelingen können.

Trendszenario – „Status quo“

Prämissen

Das Trendszenario kann zur Anwendung kommen, um die voraussichtliche Entwicklung der Region BS-SZ-WOB bis 2030 unter Beibehaltung der momentan wirkenden kommunalen und staatlichen Einflussphären darzustellen. Die Durchspielung dieses Trendszenarios reicht nach allgemeiner Übereinkunft aus, um die Gefährdungen gemeinsamer regionaler Interessen durch interkommunale Konkurrenz und widersprüchliche staatliche Rahmenbedingungen aufzuzeigen.

Diesem Szenario liegt auf regionaler Ebene das geltende regionale Raumordnungsprogramm (RROP) mit begrenzten Wirkungsmöglichkeiten zugrunde, während auf Landes- und Bundesebene keine veränderten planungsrechtlichen und fiskalischen Weichenstellungen angenommen werden.

Umsetzungsmöglichkeiten

Bereits für die gegenwärtige Situation ist hier allerdings zu konstatieren, dass selbst die Umsetzung des geltenden regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) nur begrenzt möglich ist. Wird im Sinne dieses Trendszenarios die Konsistenz der derzeitigen Rahmenbedingungen kommunaler und staatlicher Einflussphären mit Blick auf die voraussichtliche Entwicklung der Region Braunschweig bis 2030 angenommen, ist mit einer zunehmenden Verschlechterung der nachfolgend thematisierten morphologischen und Lebensbedingungen zu rechnen.

Eine Umsetzung der hier formulierten Leitbildvorstellungen, zumal mit Hilfe einer neu zu etablierenden „Regionalgestaltung“, erscheint unter diesen Bedingungen in keiner Weise realistisch.

Alternativszenario 1 – „Kooperative Region“

Prämissen

Die erste der beiden Handlungsalternativen benennt als Entwicklungsziel die „Kooperative Region“. Hier sollen mögliche Wege zur Regionalentwicklung durch eine landesplanerisch und politisch gestärkte Region aufgezeigt werden. Dabei wird vorausgesetzt, dass das Land die Region und ihre Planung stärkt und die Kommunen wie auch das Land Aufgaben und Entscheidungskompetenz nach dem Subsidiaritätsprinzip an die Region abgeben.

Von diesen Voraussetzungen ausgehend wird in diesem Szenario angenommen, dass die Stärkung regionalplanerischer Instrumente eine konsequente Umsetzung des im RROP formulierten Entwicklungsziels der „dezentralen Konzentration“ ermöglichen könnte. Einschränkend muss auf die derzeitige Bestandsentwicklung hingewiesen werden, die dem Entwicklungsziel der dezentralen Konzentration teilweise entgegenläuft. Aufgrund hoher Bauinvestitionen und dem generell langwirkenden Bestandschutz ist die vorhandene Suburbanisierung, die der dezentralen Konzentration zuwiderläuft, nicht mit vertretbaren Mitteln aus der Welt zu schaffen.

Als denkbare Ziele im Rahmen dieser Szenarienstruktur sind von Seiten unterschiedlicher Forschungspartner u.a. zu nennen:

- Aufstellung eines regionalen Flächennutzungsplans
- Siedlungsentwicklung an zentralen Standorten und an wichtigen Haltepunkten des (insbesondere schienengebundenen) ÖPNV
- Ausweisung von Vorranggebieten für Freiraumfunktionen
- Einzelhandel nach zentralörtlichem Konzept, konkretisiert durch ein regionales Einzelhandelskonzept
- Sicherstellung sozialer Infrastruktur an integrierten Orten
- verbindliche Festlegung von „Siedlungsgrenzen“ und Entwicklungspotenzialen in der Region
- Aufbau regionaler zukunftsweisender Verkehrsinfrastruktur (RegioStadtBahn, attraktive regionale Rad- und Fußwegenetze)
- Aufgabenverlagerung von Kommunen, Bezirksregierung und Landkreisen zur Region mit entsprechendem Kompetenzbereich
- direkte Wahl von Regionalrat und regionalem Exekutivorgan
- Verteilung der Mittel aus kommunalem Finanzausgleich durch die Region nach Ortsfunktionen und besonderen örtlichen Aufgaben
- Verbesserung des regionalen Planungsinstrumentariums, z.B. Vorstrukturierung der Siedlungsentwicklung nach punktaxialem Prinzip, Definition zentralörtlicher Einzugsbereiche, Vorgabe quantifizierter Entwicklungsziele

Umsetzungsmöglichkeiten

Im Sinne der Stärkung regionalplanerischer Instrumente könnten mit dieser Szenarienvariante vor allem die „Aufgabenverlagerung von Kommunen, Bezirksregierung und Landkreisen zur Region mit entsprechendem Kompetenzbereich“ sowie das „Aufzeigen möglicher Wege zur Regionalentwicklung durch eine landesplanerisch und politisch gestärkte Region“ entwickelt werden.

Davon ausgehend, dass das hier vorgeschlagene Instrument einer querschnittorientierten und ressortübergreifenden „Regionalgestaltung“ genau diesen Forderungen entsprechen würde und zudem die Maßgaben des RROP greifen würden, erscheint unter den in diesem Szenario gegebenen Bedingungen die Realisierung der in dieser Arbeit formulierten, unter dem Motto der „Regionalen GartenStadt“ subsumierbaren Leitbildvorstellungen am ehesten möglich.

Alternativszenario 2 – „Nachhaltige Region“

Prämissen

Die zweite grundsätzliche Handlungsoption mit dem Ziel, die „nachhaltige Region“ zu begründen, lenkt den Focus auf Bundes- und EU–Einflusssphären. In diesem Szenario werden die Prämissen vom Alternativszenario 1 – Kooperative Region ebenfalls zugrundegelegt.

Im Interesse nachhaltiger Entwicklungspotenziale werden rechtliche und steuerliche Rahmenbedingungen reformiert. Prinzipien dieser Reformen sind, Umweltkosten konsequent auf Verursacher umzulegen und damit auch die steuerlich-rechtlichen Bau- und Infrastrukturförderungen auf die Entwicklung gut versorgter Stadt- und Ortskerne zu konzentrieren. Ziele in diesem Zusammenhang sind u.a.:

- Abschaffung der Kilometerpauschale
- Straßenbenutzungsgebühren nach Bau-, Unterhalts- und Umweltbelastungskosten
- Reform der Grundsteuer zur Inanspruchnahme baureifer Grundstücke
- Verteuerung des Bauens auf nichtbesiedelten Flächen
- Konzentration des Bundes auf umweltverträgliche, überregionale Verkehrswege
- alleinige rechtlich-steuerliche Förderung und Privilegierung von Innenentwicklung und verdichteter Bebauung
- Planungswertausgleich für Neubaugebiete
- rechtliche und steuerliche Privilegierung kleiner und mittlerer Betriebe in Kernlagen
- Förderung ökologischer Landwirtschaft durch bäuerliche Betriebe
- zielgerichtete Umsetzung ökologischer Steuerreformen zum Zweck eines nachhaltigen Umgangs mit Energie und Ressourcen

Umsetzungsmöglichkeiten

Wichtige Prinzipien der „nachhaltigen Region“ sind, Umweltkosten auf Verursacher umzulegen und damit auch die steuerlich-rechtlichen Bau- und Infrastrukturförderungen auf die Entwicklung gut versorgter Stadt- und Ortskerne zu konzentrieren.

Abgesehen von der Persistenz, also dem Beharrungsvermögen einer einmal etablierten Siedlungsstruktur, sind in letzter Konsequenz von diesem Ansatz für die zukünftige Siedlungsentwicklung räumliche Konzentrationsprozesse zu erwarten. Konzentrationsprozesse können zwar der weiteren Suburbanisierung konsequent entgegenwirken; ein (nicht durchführbarer) radikaler Umbau jedoch, birgt bereits wieder die Gefahr, die räumliche und auch wirtschaftliche Gesamtstruktur der Region zu destabilisieren.

1.4 Stand von Wissenschaft und Forschung

Im Gegensatz zum eingefahrenen politischen und planerischen Alltag ist die theoretische Diskussion im Umgang mit den Planungsproblemen schon weit 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 Planungsidee zu operationalisieren.

Wegweisend beschrieb der Schweizer Soziologe LUCIUS BURCKHARDT (1925-2003) die sozioökonomischen Grundlagen urbaner Systeme und ihrer Wechselwirkungen. Mit sehr dicht formulierten Theoremen zum sichtbaren und unsichtbaren Design der gestalteten urbanen und ländlichen Landschaften bietet BURCKHARDT auf theoretischer Ebene – wie kein anderer - der gesamten Planungszunft 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 Ingenieurschulen 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 reich illustriert 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 mittlerweile die Publikation „Zwischenstadt“ des Stadtplaner 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 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“ (2002) mit einer Typologie historischer Kulturlandschaftsteile auseinandersetzt.

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, gestalterorientierter Herangehensweisen an die Kulturlandschaft nach wie vor „Die Liebe zur Landschaft“ von Gert GRÖNING und Joachim WOLSCHKE-BULMAHN (1986) unerlässlich.

1.5 Wissenschaftlicher Träger

Das Institut für Städtebau und Landschaftsplanung der Technischen Universität Braunschweig arbeitet interdisziplinär an der Entwicklung urbaner Räume sowie städtischer und landschaftlicher Freiräume. Ziel ist die Gestaltung erlebbarer und strukturell tragfähiger öffentlicher Räume auf der Grundlage europäischer Traditionen. Besonderes Anliegen der Forschung ist die Kultivierung und Zivilisierung des Spannungsfeldes zwischen Stadtentwicklung und Landschaftsnutzung im Interesse nachhaltiger Entwicklungsmöglichkeiten sowie die Auseinandersetzung mit der Problematik der Zersiedelung im Umfeld der Städte und Ballungszentren.

1.6 Interdisziplinäre Zusammenarbeit im Forschungsverbund

Das gesamte Forschungsprojekt ist interdisziplinär angelegt. Dabei hat die Diskussion innerhalb der zahlreichen Forschungsverbundtreffen die Themenfindung herausgefordert. Zu erwähnen sind auch die Veranstaltungen zum demographischen Wandel in der Region Braunschweig mit dem Institut für Entwicklungsplanung und Strukturfor-schung (IES) aus Hannover.

Daneben sorgten drei durchgeführte Expertenworkshops für frühe Zielformulierungen der Forschungsverbundpartner und anschließend für anregende Fachgespräche mit den eingeladenen Spezialisten. Beeindruckend war die Arbeit mit den Bürgergutach-tern als Stellvertreter einer erfahrenen, engagierten und mitdenkenden gesellschaftli-chen Basis. Ihre Fragen und Kommentare haben zumindest in unserem Forschungs-feld eine Modifikation der Themen ausgelöst.

In den Arbeitskreissitzungen führten darüber hinaus zahlreiche Diskussionen mit den regionalen Experten oftmals zu vernetzenden Denk- und Argumentationsweisen bei der Erarbeitung regionaler Leitbilder. Die durchaus unterschiedlichen Rollen und Auf-fassungen haben die Thematisierung regionaler Probleme und Potenziale ein gutes Stück vorangebracht. Resümierend darf gesagt werden, dass ein gutes Stück Über-zeugungsarbeit zwischen den Disziplinen und Vertretern unterschiedlicher gesell-schaftlicher Rollen geleistet wurde; jedoch sollten die Wege zu Zielen und „Leitbildern“ der grundsätzlich problematischen Planungsmaterie in stetigen, interdisziplinären Pro-zessen präzisiert und modifiziert werden.

1.7 Kooperation mit zeitgleichen Veranstaltungen

Kooperationen mit wichtigen Institutionen wurden während der gesamten Laufzeit des Projektes gesucht beziehungsweise vom Zweckverband Großraum Braunschweig an-geboten. Dabei ging es insbesondere um Informationen zu regionalen Aktivitäten, aber auch um regionsübergreifende Veranstaltungen auf Landes- und Bundesebene zu den Themenbereichen nachhaltiger Entwicklung von Stadt und Land.

Im September 2002 fand ein Fachforum „Regionales Radverkehrskonzept“ in der Braunschweiger Stadthalle statt. Auftakt- und Folgeveranstaltungen zur Entwicklung eines regionalen Radwegenetzes wurden und werden vom Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) ausgerichtet.

Von großem Interesse war die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Interessen-gruppen zu den Fragen spezifischer regionaler Identität. Als sehr aufschlussreich er-wies sich der fachliche Austausch zur „Zukunft der Vergangenheit“ bzw. der „nachhaltigen Inwertsetzung kulturlandschaftlicher Potenziale in marginalisierten Räumen“, auf einer Tagung im Oktober 2002, ausgerichtet von den „Schöninger Speeren“.

Der Trägerverein Energiekompetenzzentrum Salzgitter e.V. präsentierte im November 2002 Teile einer Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Energiekompetenzzentrums in Salzgitter mit Beiträgen zum Thema „Energie aus Biomasse“.

Eine Veranstaltung zur angestrebten effizienteren Nutzung von Bioenergie fand im September 2002 in den Räumen des Solaranlagenherstellers Solvis in Braunschweig statt. Angekündigt wurden eine Studie zur „Bioenergieoffensive für die Region Braunschweig“ und eine Akteurskonferenz zur Vernetzung von Biomasse-Initiativen in der Region Braunschweig, unterstützt und gefördert von ZGB, RESON und Bezirksregierung Braunschweig.

Die Tagung „Wandern in Deutschland“, ausgerichtet im November 2002 von der Akademie Frankenwarte in Würzburg, den Wanderverbänden aus Deutschland und der Schweiz und dem Fachverband Fußverkehr Deutschland verdeutlichte u.a. an Beispielen aus Großbritannien und der Schweiz, dass eine engmaschige und attraktive Vernetzung von Fuß- und Wanderwegen mit Siedlungsgebieten und öffentlichem Verkehr wichtige Potenziale für die Entwicklung weicher Standortfaktoren für Naherholung und Tourismus aufweist.

Im Juli 2003 fand eine Auftaktveranstaltung mit ZGB, Vertretern des Landes (Naturschutz, Hochwasserschutz) und der Landwirtschaft zum regionalen Freiraumsicherungskonzept beim ZGB statt. Unter anderem ging es um die Entwicklung eines regionalen Biotopverbundsystems mit Hochwasserschutzfunktion und der möglichen Errichtung eines Pools für städtebauliche oder verkehrliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Errichtung und Pflege vormals oder zukünftig nicht mehr landwirtschaftlich genutzter Flächen.

2 „Architektur der Region“: Ordnungen und Wahrnehmungen

2.1 Morphologische Qualitäten als Entwicklungspotenzial

Wenn es darum geht, diese Region zu benennen, fällt traditionell zunächst der Name der Stadt Braunschweig, die sie dominiert – mittlerweile ergänzt durch die in den Oberzentrenverbund aufgerückten Städte Salzgitter und Wolfsburg. Oder es ist die Rede vom Land zwischen „Harz und Heide“.

Was aber qualifiziert sie als Lebensraum, Heimat oder auch nur als vermarktbare Gebilde, außer dass sie zwischen zwei populären, traditionellen Erholungslandschaften liegt, das „Hinterland“ bestimmter Städte darstellt bzw. schlicht eine Verwaltungseinheit bildet?

Wir wollen hier versuchen, Qualitäten herauszuarbeiten, die diese Region prägen bzw. auch gegenüber anderen Regionen charakterisieren. Dies soll in Form einer Analyse des Raums erfolgen, die davon ausgeht, dass es hier eine ganze Reihe bestehender Strukturen bzw. morphologischer Qualitäten gibt, die eine vitale Grundlage für künftige Entwicklungen des Landschaftsraums sein können. Dieser Analyse wird eine bewertende Auseinandersetzung damit folgen, welche strukturellen Stärken, Schwächen und Gefährdungen des Gesamtraums sie erbracht hat – bevor auf Grundlage dieser Voruntersuchungen Leitbildaussagen zur sinnvollen morphologischen Entwicklung der Region auf verschiedenen Ebenen formuliert werden sollen.

Im Rahmen der folgenden **Analyse** wird es zunächst um die Erfassung und Beschreibung der Elemente gehen, die die Morphologie der Region bereits prägen oder in ihrem Sinne herausgearbeitet und verstärkt werden können. Dies kann sich allerdings nicht auf eine summierende Analyse einzelner Aspekte beschränken, sondern wird immer wieder die Wechselwirkungen der Strukturelemente zu betonen haben. Oft sind dies Strukturen, die als selbstverständlich vorausgesetzt und hingenommen werden – und denen in Folge dessen in der Wahrnehmung von Bürgern, Politikern und Planern kein besonderer Wert mehr beigemessen wird. Daher geht es in der folgenden Analyse auch um eine „Inwertsetzung“ des scheinbar Selbstverständlichen. Ihr Anliegen wird aber vor allem sein, „die Region sichtbar zu machen“ und im Ergebnis eine „Architektur der Region“ zu begründen. Eine Architektur, bei der es durchaus im räumlich-physischen und letztlich gestalterischen Sinne um eine systematische Beschreibung und Visualisierung ihrer Strukturebenen und -elemente gehen wird. Im einzelnen sind dies:

- die naturräumlichen Charakteristika der Region. Als Strukturelemente im Sinne dieser Analyse werden sie „naturgemäß“ zuerst zu untersuchen sein – vor dem Hintergrund der Frage, inwiefern sie bereits heute die Basis für die Erlebbarkeit und damit

die Identität der Region bilden oder bei entsprechender Herausarbeitung bilden könnten.

- anthropogene raumwirksame Elemente. Dabei wird diese Annäherung an eine „Architektur der Region“ konsequenterweise in der Weise erfolgen, wie man sich der Architektur eines Gebäudes nähert. Entsprechende Aspekte sind:
 - äußere Präsentation, Grenzen und Tore
 - Anordnung und Charakteristik der inneren Räume
 - Verkehrsräume, ihre Führung und Qualität, Hierarchien und Vernetzung
 - Schwerpunktsetzungen und „Highlights“

Hierzu werden im übrigen auch siedlungsstrukturelle Eigenschaften und Entwicklungstendenzen der Region in Beziehung zu setzen sein, die in einem gesonderten Kapitel zur Siedlungsentwicklung näher untersucht werden.

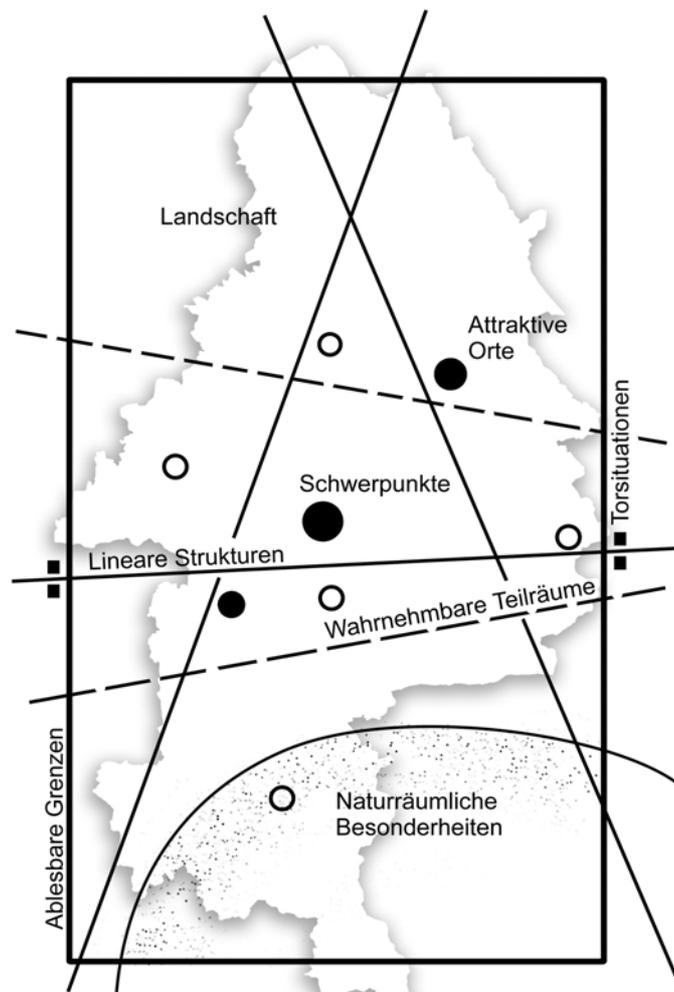
Grundsätzlich wird an diese „Architektur der Region“ derselbe Maßstab anzulegen sein wie an ein Gebäude oder eine Stadt – ob nämlich ihre Strukturen Schutz bieten, dem Austausch dienen oder Orte von besonderer Bedeutung entstehen, wobei die beiden letzteren Begriffe sowohl im sozialen wie im räumlichen Sinne zu verstehen sind. Im Idealfall entsteht dabei „Schönheit“ – ästhetisch vermittelte hohe 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. Idealerweise kann die „Architektur der Region“ folgendes leisten:

- Gestaltung des Gesamtraums als erkennbares Ordnungsgefüge, als vielfältiger Landschafts- und Kulturraum mit ablesbaren Grenzen sowie leistungsfähigen Versorgungs- und Erschließungsnetzen. Nur eine physische Stabilisierung dieser Faktoren kann die Basis für Orientierung und Entwicklung jeglicher Art im Raum sein und das zunehmend konflikträchtige Nebeneinander unterschiedlicher Aktivitäten einer urbanisierten Region organisieren helfen.
- Nur sichtbare Stabilität kann außerdem langfristig eine Steigerung der Lebensqualität und damit Identifikation und „Bindung“ der Bewohner an ihre Region gewährleisten. Dies ist um so entscheidender, da gerade dieser Region durch ihre immer noch wirksame Randlage (Staatsgrenze) und die beiden Werks- und Stadtgründungen in den letzten 50 Jahren unvergleichlich viel abverlangt und zugemutet worden ist. Stichworte hierzu sind: „die Region stärken“ bzw. „die Region sichtbar machen“.
- Auslösung von Entwicklungsimpulsen. Regionsspezifische räumliche Ordnungen können schließlich auch neuen impulsgebenden Kräften Halt und Raum geben. Dabei kann es einerseits um Bildung neuer Entwicklungsschwerpunkte durch Einzelinitiativen oder eine verbesserte Bündelung von Interessen gehen – und letztlich um Erschließung und Ausschöpfung neuer regionaler Potentiale sowie Steigerung einer regionalen Identität.

Der Analyse morphologischer Qualitäten des Gesamtraums und seiner Teile folgt eine **zusammenfassende Bewertung**. Damit werden morphologisch-strukturelle Stärken,

Schwächen und Gefährdungen verdeutlicht – immer vor dem Hintergrund der morphologischen Bedingungen der Region. Analyse und Bewertung gemeinsam werden dann zur Basis für die Entwicklung von **Zielen, Strategien und Maßnahmen** zur weiteren Entwicklung der „Architektur der Region“ auf verschiedenen Ebenen.

Diese Inhalte werden schließlich gemeinsam mit entsprechenden Überlegungen zum Themenkomplex „Lebensräume der Region“ (Kapitel 3) in Kapitel 4 zu gemeinsamen Leitbildaussagen zusammengefasst. Hierbei wird es nicht zuletzt auch um die Frage der Implementierung gehen – unter welchen Voraussetzungen nämlich eine „Architektur der Region“ zum tragfähigen Rahmen regionaler Entwicklung werden kann.



Modell einer „Architektur der Region“: Elemente und Strukturen

2.1.1 Charakteristische naturräumliche Konstanten

Als konstante Vorgaben für die regionale Morphologie sind zunächst die Topographie selbst und im Zusammenhang damit das System der Gewässer zu nennen. Ein weiteres naturräumliches Charakteristikum stellt die raumprägende Verteilung der Waldgebiete in der Region dar, die momentan allerdings in starker Veränderung begriffen ist. Diese Konstanten sollen im Folgenden in Texten und Karten kurz dargestellt, dann aber auch in Hinblick auf ihre morphologischen Qualitäten als primäre Bausteine der „Architektur der Region“ interpretiert und bewertet werden.

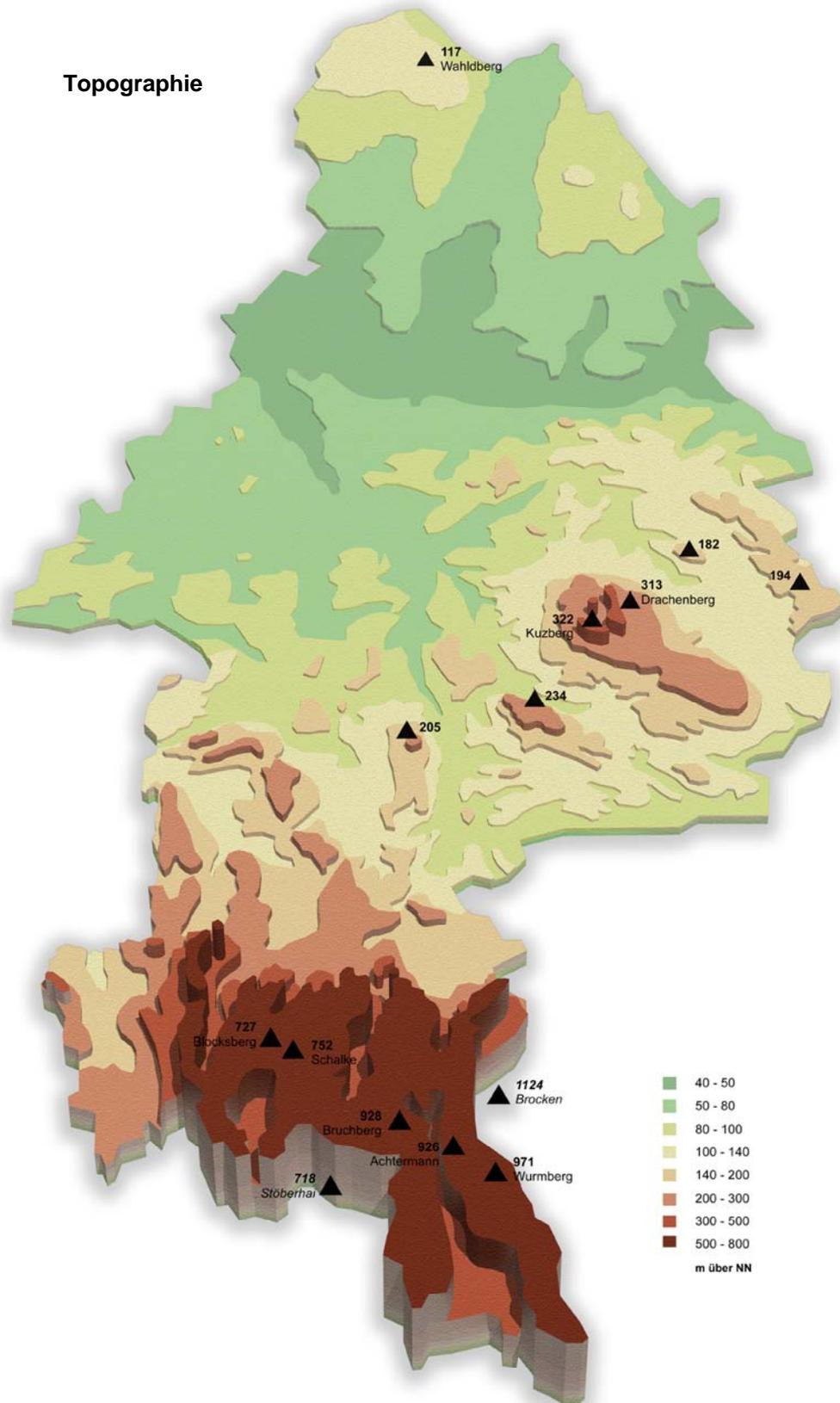
Topographie

Auffallendstes Merkmal ist zunächst die wellenartige Reliefentwicklung in Richtung Harz. Er wird besonders durch seine Ost-West-Ausrichtung und die tief eingeschnittenen Schluchten, die sich nach Norden in die Region hinein öffnen, als deren massive Südgrenze erfahrbar, aber auch als ihr topographischer Ausgangs- und Höhepunkt mit dem Brocken als majestätischer Krönung (außerhalb der Region). Vom Harz aus gesehen vollzieht sich hier sehr eindrücklich der Übergang zwischen dem deutschen Mittelgebirgsraum und der Weite des Norddeutschen Tieflandes (MEIBEYER 1994, 20).

Vermittelt wird dieser Übergang durch die rheinisch von Süden nach Norden streichenden Höhenzüge des Weser- und Leineberglandes sowie die herzynisch nach Nordwesten ausgerichteten Höhenrücken des Ostbraunschweigischen Lößhügellandes. Erdgeschichtlich verdanken diese Landschaften ihre Entstehung den Salzablagerungen flacher Lagunenmeere des Erdalters unter mächtigen Sedimenten des Erdmittelalters (entstanden vor 240 Millionen Jahren), die seit dem Jura in Folge der sogenannten Salztektunik (Auftrieb der Salzstöcke) aufgewölbt wurden oder zerbrachen (MEIBEYER 1994, 15 ff.; PANNACH 1995, 9). Hieraus ergab sich die besondere Reliefbildung vor allem des Ostbraunschweigischen Lößhügellandes und des Ostbraunschweigischen Flachlandes. Erst auf den zweiten Blick erschließt sich die Ästhetik dieser sanft bewegten Landschaften, die zusätzlich durch die Offenheit der landwirtschaftlich geprägten Niederungen und die regelhafte Bewaldung der Höhenzüge betont wird. Die geologische Genese des Raums ist in seiner äußerst differenzierten Reliefenergie spürbar geblieben.

Jenseits der lößbedeckten Börden nördlich von Braunschweig ändern sich die topographischen Verhältnisse grundlegend: „Die Reliefformen gehen nach Norden zu in die sehr sanftwelligen sandig-lehmigen Altmoränengebiete mit ihren weiten Wiesentalungen über.“ (MEIBEYER 1994, 20) Eine besondere Rolle spielen in diesem Zusammenhang die weiten Talräume der Oker und der Aller. Und bei aller menschlichen Überformung ist das Urstromtal der Allerniederung bis heute als topographische Grenze zur nördlich anschließenden Heide erlebbar geblieben.

Topographie



Quelle: ISL

Gewässer

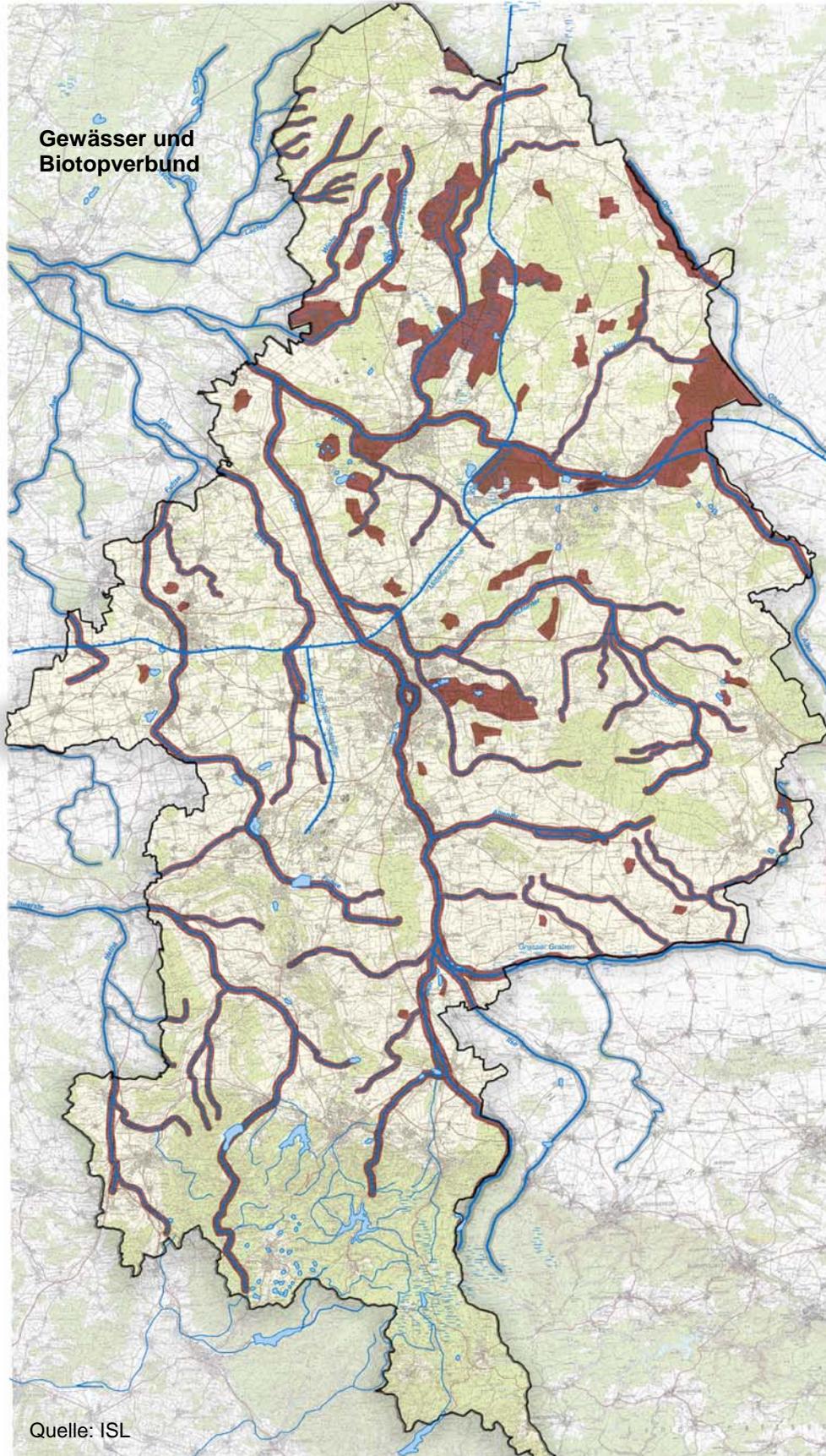
Bedingt durch die Einzugsgebiete des Mittelgebirges und der Höhenzüge im Süden und Südosten der Region wird sie von einem dichten Netz an Gewässern durchzogen. Hydrogeographisch orientiert sie sich dabei fast vollständig zur Aller mit der Ise als wichtigstem nördlichem und der Oker als südlichem Hauptzufluss. Damit ist sie vorwiegend dem Stromgebiet der Weser zuzuordnen (MÜLLER 1952, 62 ff.; MEIBEYER 1994, 21). Nette und Innerste im Südwesten gehören zum Einzugsgebiet der Leine, die sich außerhalb der Region mit der Aller vereinigt. „Lediglich ein begrenzter Abschnitt des südöstlichen Ostbraunschweigischen Lößhügellandes mit einem Teil des Elm entwässert über das Große Bruch und die Bode zur Elbe.“ (MEIBEYER 1994, 21)

Landschaftsräumlich bildet das Tal der Aller eine spürbare Ost-West-Grenze zwischen Hügellandschaften und Heide, wurde aber im Osten der Region durch Allerkanal und Mittellandkanal stark überformt. In Nord-Süd-Richtung wirkt die Oker raumprägend, indem sie den offenen Landschaften südlich von Braunschweig eine räumliche Orientierung gibt, bevor sie sich im Norden stark mäandrierend nach Nordwesten orientiert und schließlich bei Müden in die Aller mündet.

In Braunschweig bringt das Okertal die offene Landschaft mit dem Bürgerpark im Süden und dem Erholungsbereich Ölpersee im Norden dicht an den Stadtkern heran. Ergänzt durch die Parkanlagen entlang der Umflutgräben besteht hier eine enge räumliche Verknüpfung der Stadt mit der umliegenden Landschaft. Im Sinne des Ziels, die „Region sichtbar zu machen“, könnten diese Verbindungen noch stärker herausgearbeitet und so zu symbolischen wie physischen Leitlinien zwischen der Stadt und der Region werden (z.B. „Foyer der Region“ an der Volkswagenhalle). Auch in anderen Städten der Region bieten sich vergleichbare Verknüpfungen mit der Landschaft an, sofern sie im Lauf der Zeit nicht bereits gestaltet wurden.

Dem ausgeprägten Flusssystem der Region wird mittlerweile aber noch einen ganz andere Dimension der Vernetzung zugeordnet: Zur Erhaltung und Entwicklung limnologischer wie naturräumlicher Qualitäten wurde ein „Regionales Fließgewässerschutzkonzept“ erarbeitet, das auf dem Fließgewässerschutzsystem des Landes Niedersachsen basiert und darüber hinaus auf einigen Rahmenkonzepten zur Renaturierung aufbauen kann (RROP 1995, 136 ff.). Zudem hat sich für diese Region als konsequent erwiesen, einen angestrebten Biotopverbund eng an das Netz der Fließgewässer zu knüpfen, da es sich bei der überwiegenden Anzahl schutzwürdiger Naturräume landschaftsbedingt um Ufersäume, Feuchtgebiete in Flussniederungen und Moore handelt (Pannach 1995, 20 ff.).

Dennoch ergibt sich aus den ökologischen Schutzansprüchen von Gewässern ein erhebliches Konfliktpotential, da Flußauen auch als Erholungsgebiete und Siedlungsgebiete stark nachgefragt werden.



Wälder

Es sind keine großen geschlossenen Waldgebiete, die die Region in ihrer Mitte räumlich prägen und gliedern, von der nahezu vollständigen Bewaldung des Harz einmal abgesehen. Dennoch spielen Wälder für die wahrnehmbare Charakteristik unterschiedlicher Teilräume der Region eine erhebliche Rolle.

Im Harz dominieren – überwiegend verursacht durch den frühen Bergbau und die Hüttenindustrie – die geschlossenen Berg-Fichtenwälder, die ihm das düstere Gepräge vieler Mittelgebirge geben, ergänzt durch Eichenmischwälder unterschiedlicher Standorte sowie Auen- und Bruchwälder an Bächen und Flüssen.¹

Einen Raum ganz eigener Art prägen die Wälder, die die Höhenzüge des Harzvorlandes bedecken. Je nach Standort finden sich hier Buchenwälder und Eichenmischwälder, Ahorn-Linden- bzw. Ahorn-Eschenwälder auf Schutthängen sowie Bruchwälder in den Auen. Es sind lichte Wälder, die von erhöhten Standorten Einblicke in das Innerstetal und die offenen Landschaften jenseits der Lichtenberge erlauben.

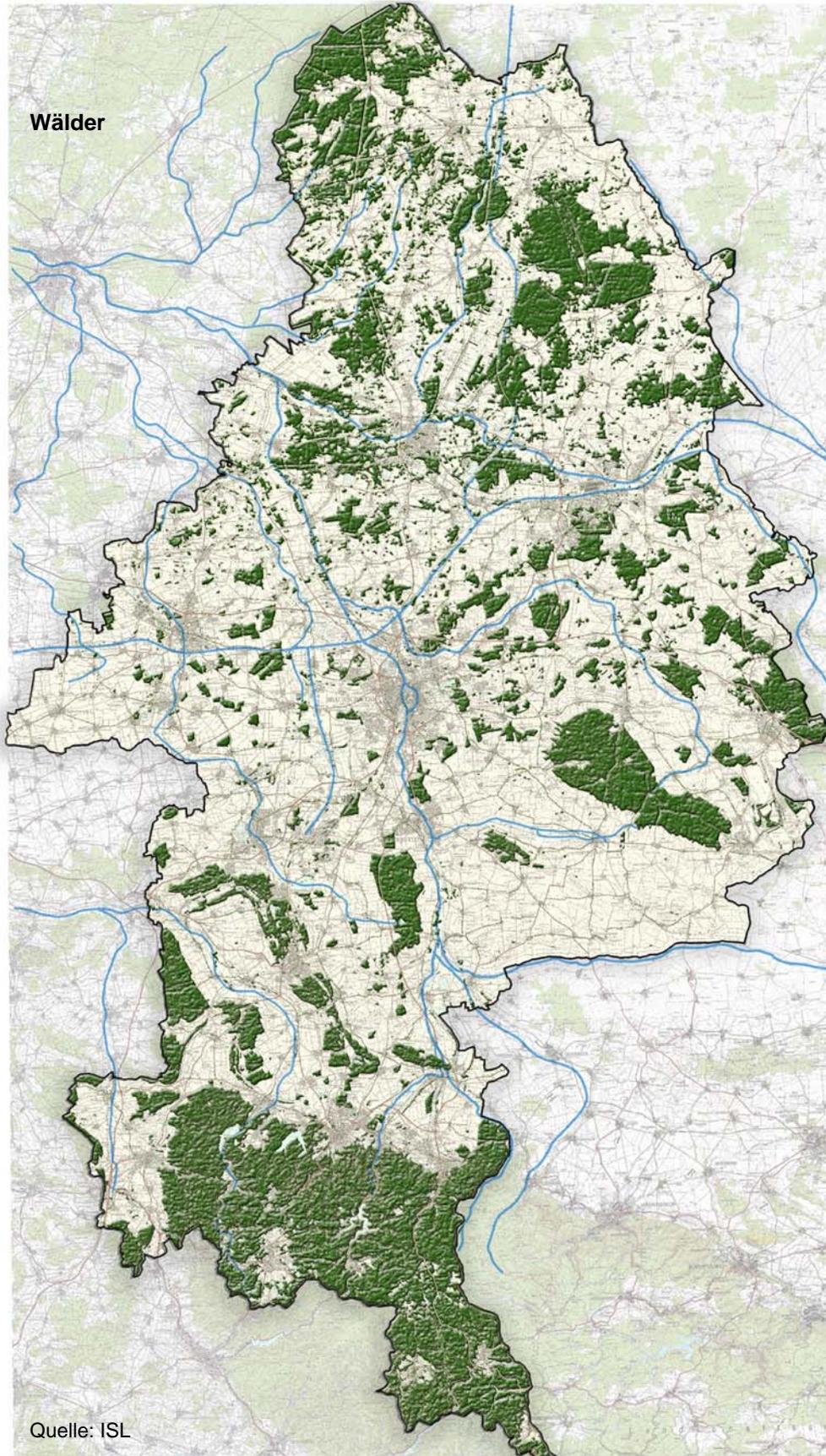
Auch nordöstlich dieses klar abgegrenzten Landschaftsraums beschränken sich standorttypische Eichen-Hainbuchenwälder nahezu ausschließlich auf die Höhenzüge des Oderwaldes, der Asse und des Elm. Sie begrenzen hier allerdings keinen Talraum, sondern geben weiten, sanftwelligen Ackerlandschaften räumlichen Halt. In kleinerem Maßstab wiederholt sich dies noch einmal zwischen Elm, Dorm und Lappwald. Im Vergleich hierzu weist der flache Bördenbereich westlich der Oker nur noch Fragmente von Eichenmischwäldern und Weiden-Auewäldern auf, die diese offene Landschaft allerdings weit weniger prägen als die Alleen entlang zahlreicher Straßen.

Einen etwas größeren Stellenwert nehmen kleinere Eichenmischwälder, Weiden-Auewälder und Bruchwälder in den engräumigeren „Patchworklandschaften“ nördlich Braunschweigs ein, wobei sich deutliche Schwerpunkte nördlich der Schunterniederung sowie im Allertal westlich und östlich Gifhorns abzeichnen (Fahle Heide bzw. Barnbruch).

In der Südheide jenseits der Aller nimmt der Waldanteil schließlich bedeutend zu. Hier entsteht sogar der Eindruck einer engen Kammerung der Landschaft durch Buchenwälder und Eichenmischwälder, der durch Baumsäume entlang vieler Straßen zusätzlich verstärkt wird. Dies verleiht dem Heidegebiet räumliche Intimität, ermöglicht es andererseits aber fast nirgendwo, größere Teile dieses Landschaftsraums zu überblicken und damit zu erfassen.

Was sich hier abzeichnet, ist die verschiedenartige räumliche Dichte und Kammerung unterschiedlicher Landschaftsräume der Region, die als reizvolle landschaftliche Vielfalt aber erst ins Bewusstsein ihrer Bewohner und Besucher gelangen muss. Der Frage nach der visuellen Wahrnehmbarkeit der Region ist das folgende Kapitel gewidmet.

¹ Die Aussagen zu den Waldgesellschaften folgen den Erläuterungen zum RROP 1995, S. 84-96, sowie dem RROP 1999, Ergänzung Landkreis Goslar, S. 28-34.



2.1.2 Die visuelle Wahrnehmbarkeit

In diesem Kapitel soll analysiert werden, ob die Region als Gesamtraum im physischen Sinne überhaupt wahrnehmbar ist – und damit mehr darstellt als eine Verwaltungseinheit. Dabei geht es zunächst um die Frage nach erkennbaren Grenzen, dann aber auch um den inneren Aufbau der Region als landschaftsräumliches Gebilde.

Äußere „Grenzen und Tore“

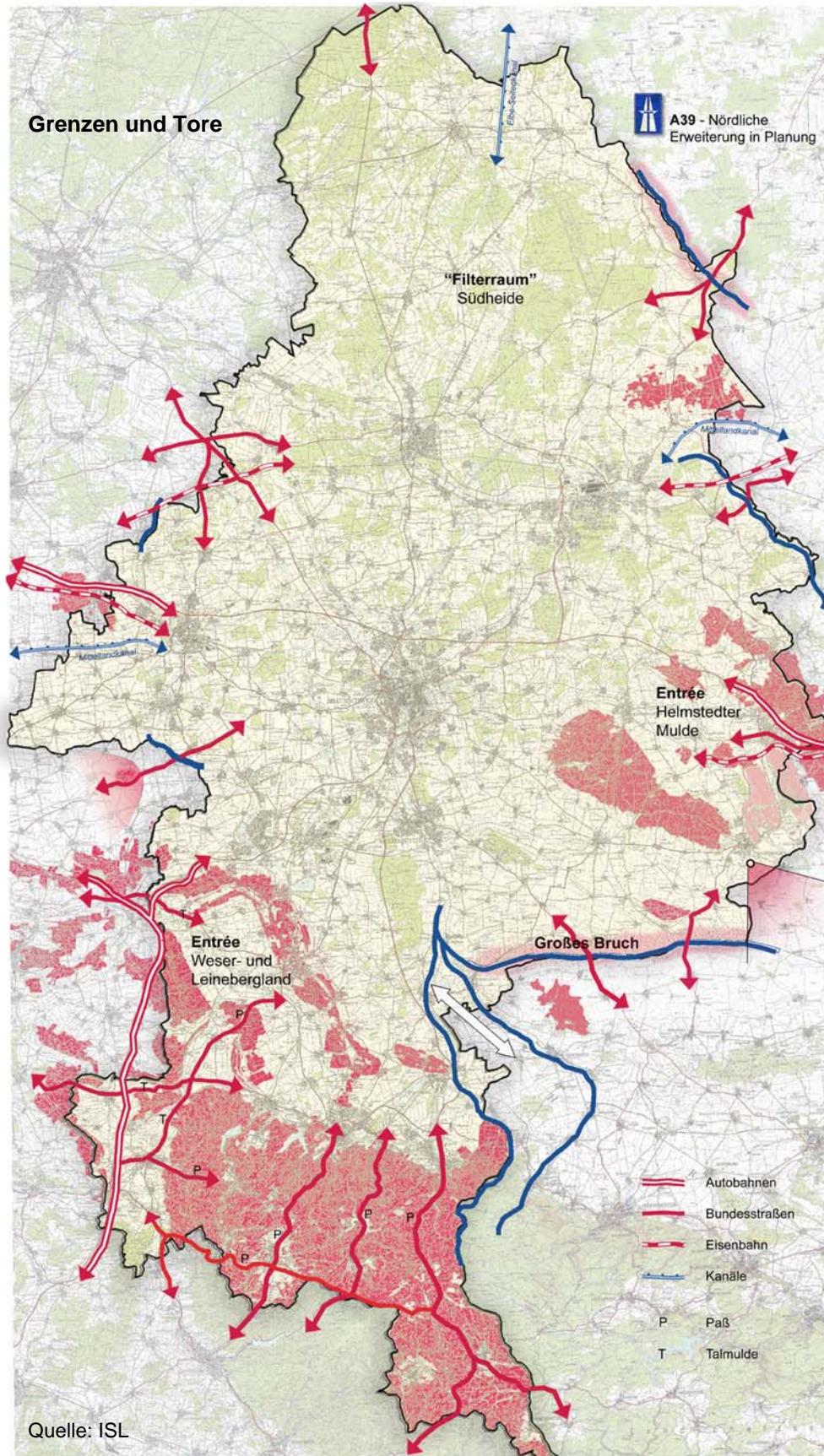
Die eindeutigste Grenze bildet der Harz im Süden der Region, der man sich von hier aus durch Täler und über Pässe nähert. Diese Traversen aber haben verkehrstechnisch bis heute nie übergeordnete Bedeutung erlangt. Zum Übergangsraum von Süden her entwickelten sich im Lauf der Zeit vielmehr die Talräume und kleinräumigen Hügellandschaften des Harzvorlandes, über die der Harz umgangen wird. Im Westen ist hier ein „Filterraum“ mit mehrfach gestaffelten Grenzlinien entstanden, dessen Wahrnehmbarkeit als Entrée der Region aber noch verstärkt werden könnte.

Einen Übergangsraum besonderer Art stellt die Bördelandschaft östlich des Oderwaldes dar, die in Richtung des offenen Landschaftsraums um Halberstadt überleitet. Die Grenze dieser scheinbar so gleichartigen Räume bildet seit Jahrhunderten (auch territorial) das Große Bruch, das bis heute nur an zwei Stellen von übergeordneten Straßen gequert wird. Einen vermittelnden Raum zwischen beiden Landschaften stellt nicht zuletzt optisch das Ilsetal mit dem Großen Fallstein als räumlicher Begrenzung dar.

Die Mitte der Region bilden offene Landschaften, die naturgemäß nach Westen und Osten nur wenige deutliche Grenzen aufweisen. Wo naturräumliche Elemente wie Flussabschnitte der Fuhse (im Westen) oder der Aller (im Osten) die Grenze bilden, ist dies angesichts der landschaftlichen Dimensionen kaum wahrzunehmen. Die deutlichsten Grenz- bzw. Übergangsräume bestehen im Verlauf der wichtigsten Verkehrsstraßen, die die Region in Ost-West-Richtung durchqueren (A 2, Bahnlinie Hannover-Berlin): der Hämelerwald als Tor von Westen und die Helmstedter Mulde mit Lappwald und Dorm als gestaffeltes Entrée von Osten. Müssten diese Grenzsituationen trotz vorhandener naturräumlicher Fassung noch betont werden, gilt dies erst recht für die Bundesstraßen und Bahnlinien in den nördlich folgenden offenen Landschaftsräumen.

In der Südheide jenseits der Aller finden sich schließlich kaum noch wahrnehmbare Grenz- und Torsituationen, von der Ohreniederung im Nordosten einmal abgesehen. Die Heidelandschaft bildet mit ihrem engen landschaftlichen Geflecht offener Räume und Wälder einen Filterraum ohne erkennbare Grenzen, der unmerklich in andere Territorien überleitet.

Ingesamt gesehen finden sich, vor allem durch die topographischen Verhältnisse bedingt, in der südlichen Hälfte der Region weit deutlichere Grenz-, Übergangs- und Torsituationen als im Norden. Will man dort den Übergang in die Region verdeutlichen, ließe sich dies nur durch die Inszenierung von „Toren“ im Zuge mit wichtiger Verkehrsverbindungen realisieren.



Naturräumliche Gliederung

Die Annäherung an die innere räumliche Struktur der Region im landschaftlichen Sinne soll mit der „offiziellen“ Darstellung ihrer naturräumlichen Gliederung beginnen. Die Ausführungen orientieren sich an den aktuellen Erläuterungen zur naturräumlichen Gliederung im Landschaftsprogramm Niedersachsen (ML 1989), die auch in das Regionale Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig übernommen wurden (RROP 1995, 84-96; RROP GOSLAR 1999, 28-34). Bedarfsweise wird auf ältere Darstellungen zurückgegriffen.

Der **Harz** erhebt sich in steilem, 300-400 m hohem Aufstieg über sein Umland und gliedert sich in zentrale Hochflächen und durch tiefe Täler zerteilte Randbereiche. In der Region liegen Teile der naturräumlichen Einheiten „Oberharz“ und „Hochharz“. Der Oberharz besteht geologisch aus Schiefen und Grauwacken. Neben der Hochfläche von Clausthal-Zellerfeld prägen ihn zahlreiche Bergrücken und Plateaus, die Höhen zwischen 500 und 700 m erreichen. Höchste Erhebung der Region ist mit 971 m der Wurmberg im höher gelegenen Hochharz. Auch große Hochmoore sind hier noch erhalten geblieben. Ansonsten prägen mit Ausnahme der ausgelichteten Siedlungsinseln dichte Wälder – heute überwiegend Fichtenforste – das Mittelgebirge.

Der Harz war reich an Erzen wie Kupfer, Silber, Blei, Zink etc., die meist in Zusammenhang mit der Bildung magmatischer Gesteine entstanden und über Jahrhunderte die Grundlage für Bergbau und damit die Besiedelung des Harzes gebildet haben. Als Folge der Erzgewinnung und -verarbeitung weisen die Schotterauen von Oker und Innerste bis heute starke Schwermetallbelastungen auf (RROP 1995, 91 ff.).

Der nordwestlich anschließende, landschaftlich abwechslungsreichste Landschaftsraum wurde in älteren Darstellungen als Nette-Innerste-Bergland bezeichnet und heute dem **Weser- und Leinebergland** zugeordnet. Von Laubmischwäldern bestanden, umschließen hier Hainberg und Salzgitter-Höhenzug drei kleine Beckenlandschaften, die von der Innerste in einem breiten Tal durchflossen werden. Auf seinen Terrassenschottern haben sich fruchtbare Parabraunerden entwickelt, die gute Ackerstandorte bilden (MEIBEYER 1994, 21 f.). Im Zuge der Industrialisierung gingen wichtige wirtschaftliche Impulse von der Eisengewinnung an den Flanken und im Inneren des Salzgitter-Höhenzuges und den Folgeindustrien aus. Auch die Gewinnung des Zechstein-Salzes spielte für diesen Bereich eine große Rolle.

Die Landschaftsräume östlich und nördlich des Weser- und Leineberglandes werden als **Börden** bezeichnet. Sie gliedern sich in den westlichen Teil der „Braunschweig-Hildesheimer Lössbörde“ und den stärker kontinental geprägten Teil des „Ostbraunschweigischen Lößhügellandes“. Die Braunschweig-Hildesheimer Lössbörde fällt wie die nördlich anschließende Braunschweig-Peiner Geest nach Norden ab (100-80 m), ist aber im Unterschied zu ihr leicht hügelig. Salzstöcke, die in tektonischen Störungszonen an die Oberfläche drängen, werden in Oderwald, Thieder Lindenberg und dem Lahberg bei Ilsede reliefwirksam. Die Lössbörde weist bis zu 2 m starke Lössdecken auf, die seit vorgeschichtlicher Zeit zu hoher Ackergunst geführt haben. Daher finden sich hier kaum Waldreste und Grünland nur in den auenlehm-

gefüllten Bach- und Flussniederungen. Heute sind Weizen und Zuckerrüben bevorzugte Anbaufrüchte. Auch mit Bodenschätzen ist die Lössbörde reichlich ausgestattet. Als Merkmal für den Eisenerzbergbau steht der Seilbahnberg von Lengede (Aufschüttung 1917-27), der mit seiner Höhe von 65 m eine Landmarke bildet. Ansonsten spielen hier Kaligewinnung und Erdölförderung eine gewisse Rolle (RROP 1995, 91-93; MEIBEYER 1994, 22 f.).

Das Landschaftsbild des östlich anschließenden Ostbraunschweigischen Lößhügellandes wird durch den Wechsel zwischen laubwaldbedeckten, herzynisch streichenden Höhenzügen und „weit gespannten offenen Ackerlandschaften von altbezeugter Siedlungsgunst“ (MEIBEYER 1994, 23) geprägt. Dominiert durch den teilweise lößbedeckten Elm ist dies der charakteristischste Landschaftstyp der Region. Das Lößhügelland gliedert sich in die Schöppenstedter und Remlinger Mulde beiderseits der Asse sowie die breitere Helmstedter Mulde jenseits des Elm, die durch Abbau und Verstromung der dort lagernden Braunkohle geprägt wird. Den südlichen Abschluss des Lößhügellandes bildet das Große Bruch als Niederungsverbindung zwischen Oker und Bode. Das mehrere Kilometer breite, zwischen den Flusssystemen von Weser und Elbe vermittelnde sumpfige Gebiet bildet als Grünlandregion mit Flachmoortorfen einen ausgeprägten landschaftlichen Kontrast zu seinen Nachbararealen. Typisch sind auch kolonieartige Siedlungsstrukturen entlang des Bruchs (MEIBEYER 1994, 23).

Laut neuerer Darstellung wird den Börden auch das „Harzvorland“ östlich des Salzgitter-Höhenzuges zugeordnet, da die Schotterebene südlich und das Steinfeld nördlich des Harli mit ihren Lößdecken typische Eigenschaften der Börden aufweisen (RROP 1995, 91 ff.; MEIBEYER 1994, 22).

Nördlich der Börden schließt sich das **Weser-Aller-Flachland** an, das nach neuerer Darstellung gleichfalls in einen westlichen und stärker kontinental geprägten östlichen Teil gegliedert wird. Der Gesamttraum umfasst „... neben dem Aller-Urstromtal mit seinen weiten flugsandreichen Talsandflächen die flachwelligen Moränenlandschaften der Burgdorf-Peiner Geestplatten, das vorwiegend hügelige Ostbraunschweigische Flachland, in dem in vielen Teilen der ältere Untergrund in flächenhafter Verbreitung an die Oberfläche tritt, sowie das niedermoorreiche Talsandgebiet des Drömlings und die bereits zur Elbe hin entwässernde Ohre-Niederung“ (RROP 1995, 88).

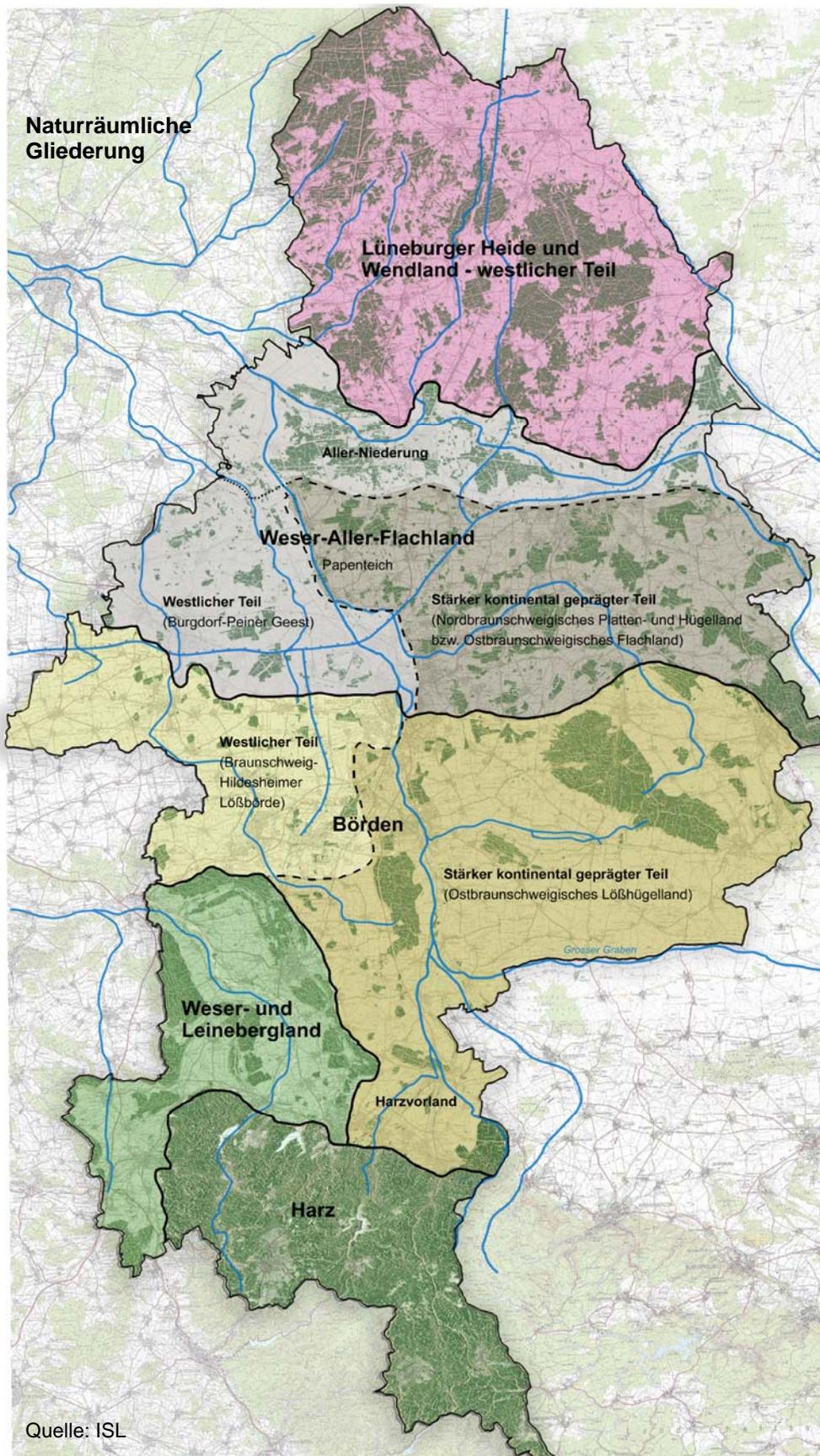
„Aller-Niederung“ und „Burgdorf-Peiner Geest“ – in älteren Darstellungen auch als „Braunschweig-Peiner Geest“ bezeichnet – bilden gemeinsam den westlichen Teil des Weser-Aller-Flachlandes. Das Urstromtal der Aller-Niederung liegt bis zu 20 m tiefer als die benachbarten Geestlandschaften und weitet sich von Ost nach West auf 8 km Breite auf. Historisch stellte sie ein bedeutendes Hindernis für die Nord-Süd-Beziehungen der Region dar, wurde aber schon im frühen Mittelalter an einigen Punkten überwunden. Der östliche Talraum ist mittlerweile stark von Allerkanal, Mittelland- und Elbe-Seitenkanal überprägt worden. Ansonsten wird das Landschaftsbild der Niederung durch ausgedehnte Waldbestände aus Birken und Kiefern auf trockenen sowie Erlen-Birken-Wäldern auf moorigen Nässe-Standorten (vor allem im Barnbruch) bestimmt, ergänzt durch Grünlandnutzung und Ackerbau auf meliorierten Flächen (MEIBEYER 1994, 24 f.).

Die Platte der Burgdorf-Peiner bzw. Braunschweig-Peiner Geest hingegen fällt in Richtung des Norddeutschen Tieflands gleichmäßig von 80 auf 60 m ab und ist als Ebene erlebbar, die nur von wenigen Endmoränenkuppen und den um 10 m eingetieften Flußtäälern unterbrochen wird. Je nach Untergrundverhältnissen „... wechseln landschaftlicher Wert und Nutzungsverhältnisse innerhalb des Gebietes teilweise in kleinräumigem Maßstab. Ackerflächen, Grünlandbereiche, feuchte Niederungsgebiete und Waldanteile kontrastieren als vielfältiges Landschaftsmosaik mit der eher eintönigen Lössbörde“ (MEIBEYER 1994, 23).

Den stärker kontinental geprägten östlichen Teil des Weser-Aller-Flachlandes bildet schließlich das „Ostbraunschweigische Flachland“, früher stark abweichend als „Nordbraunschweigisches Platten- und Hügelland“ bezeichnet, was einen ambivalenten Landschaftstypus erwarten lässt. Zunächst setzt sich hier im Papenteich östlich des 3-4 km breiten talsandgefüllten Okertals auf tonig-mergeligen Sedimenten der Landschaftscharakter der Peiner Geest fort, allerdings mit höheren Waldanteilen. Dabei verläuft der Übergang zur Okerniederung am Westrand des Papenteichs auffällig scharf in einer ausgeprägten Stufe, weniger ausgeprägt dagegen der zur Allerniederung im Norden. Im östlich anschließenden Hasenwinkel ist eine deutliche Zunahme der Reliefbildung festzustellen. Er hat Hügel- bis Berglandcharakter. Konsequenz ist ein abwechslungsreiches Nebeneinander unterschiedlicher Nutzflächen und ein hoher Anteil an großflächigen naturnahen Wäldern mittlerer Standorte, die dem Gebiet seinen landschaftlichen Reiz verleihen (MEIBEYER 1994, 24). Abgesehen von der Erhaltung dieser Wälder muss sich die Region laut der Erläuterungen zum Regionalen Raumordnungsprogramm besonders der Schutzwürdigkeit des überregional bedeutsamen niedersächsischen Drömlings sowie des Riddagshausen-Weddeler Teichgebietes bewusst sein (RROP 1995, 90).

Den Norden der Region prägt der Landschaftsraum **Lüneburger Heide und Wendland – westlicher Teil**. „Schmelzwasser in Folge der Saale-Eiszeit schufen hier teils durch Aufschüttung von Sanden und Kiesen, teils durch Verebnung und Erosion große Sanderflächen, die sich langsam und gleichmäßig zum Aller-Urstromtal hin senken, von dem sie durch eine durchschnittlich 20 m hohe Erosionsstufe getrennt sind.“ (RROP 1995, 85) Auf diesen teils groben und kiesigen Sanden dehnten sich einst durch Schafbeweidung entstandene weite Heideflächen aus, die heute nur noch in Fragmenten künstlich erhalten werden und größtenteils Kiefernwäldern gewichen sind.

Die Sanderflächen werden von der breiten Schmelzwasserrinne der Ise durchschnitten, auf deren Talsanden sich zum Teil Hochmoore gebildet haben. Zu nennen ist hier vor allem das Große Moor nördlich von Gifhorn, dessen südlicher Teil durch die Moorkolonie Neudorf-Platendorf kultiviert wurde. Zwischen Ise und Ohre liegt im äußersten Norden der Region die Wittinger Hochfläche, mit ihren Parabraunerden aus Sandlöß der fruchtbarster Bereich der Heide und demzufolge eine reine Ackerlandschaft. Den Endmoränenzug südlich hiervon bedecken schließlich zu großen Teilen Buchenwälder, Eichenmischwälder, Auen- und Bruchwälder, die ihren Teil zur Kleinteiligkeit der Heidelandschaft beitragen (RROP 1995, 85 ff.).



Die „Zimmer“ der Region

Die offizielle, wissenschaftlich fundierte naturräumlichen Gliederung der Region wurde auf Grundlage geologischer und ökologischer Zusammenhänge vorgenommen. Die weitergehende Frage ist, inwiefern sich die hier getroffene Einteilung wirklich im Raum ablesen lässt – oder welche Landschaftsteile andernfalls tatsächlich wahrnehmbare, voneinander unterscheidbare und klar abgegrenzte räumlichen Einheiten bilden, die hier als die „Zimmer“ der Region bezeichnet werden sollen.

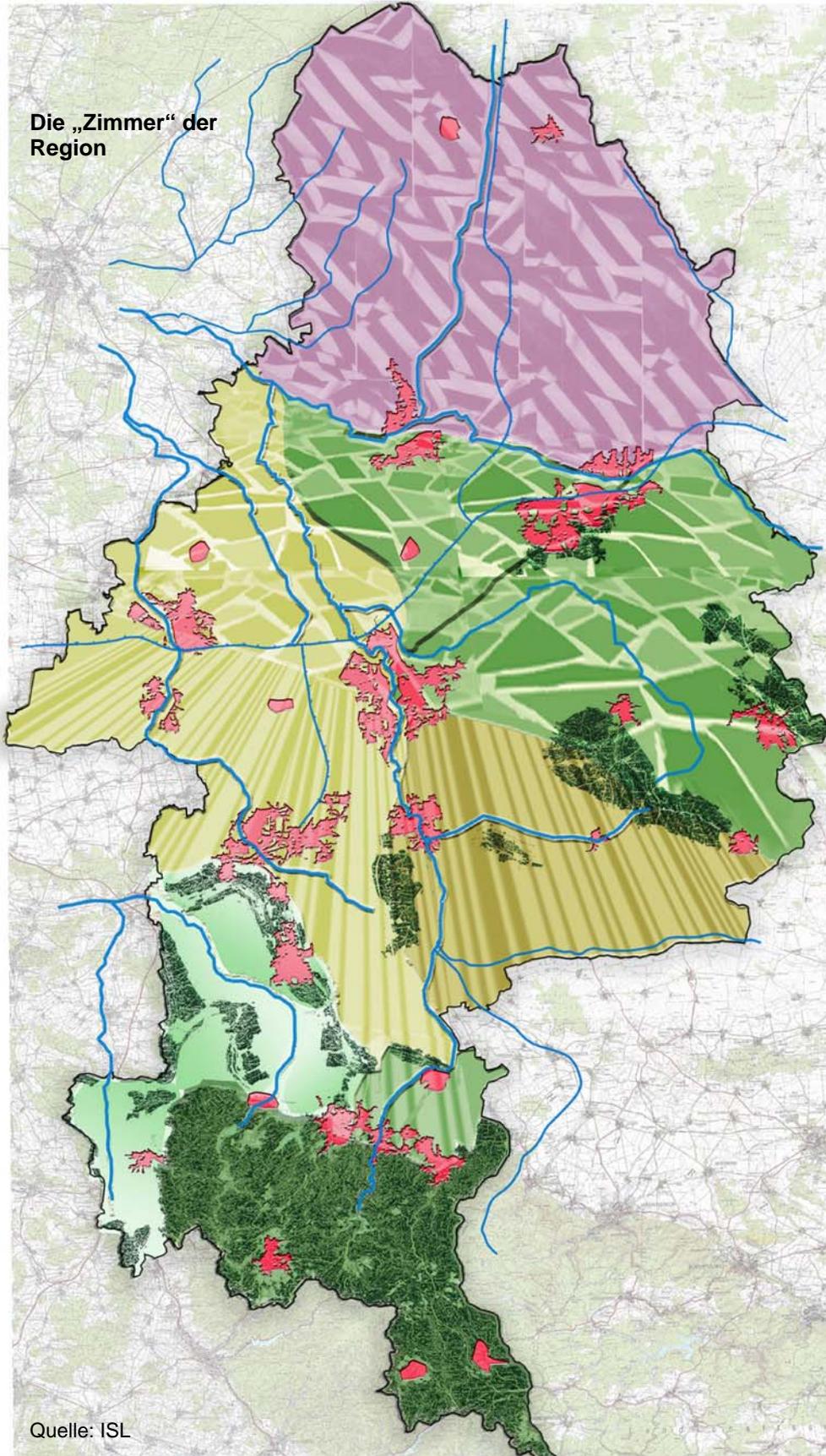
Um wieder mit dem Harz als südlichem Naturraum zu beginnen, steht seine Wahrnehmbarkeit als räumliche Einheit außer Zweifel. Die räumliche Distanz, die der schroffe Mittelgebirgszug gegenüber der nördlich anschließenden flacheren Landschaft einnimmt, wirft allerdings die Frage auf, ob dieses hochgelegene „Zimmer“ in seiner Andersartigkeit und Erhabenheit überhaupt als zur Region gehörig erlebt wird.

Eindeutig ablesbar sind auch die Grenzen des nordwestlich anschließenden Berglandes, soweit seine Höhenzüge das weite Tal der Innerste fassen. Mit seiner klaren räumlichen Orientierung wird dieser Talraum zum „Vorzimmer“ des Mittelgebirges, gerät damit aber auch leicht aus dem Blickfeld anderer Teile der Region, wie an anderer Stelle noch zu zeigen sein wird. Das Nettetal hingegen, offiziell eine räumliche Einheit mit dem der Innerste, wird durch mangelnde Eindeutigkeit räumlicher Begrenzungen zum Transitraum, der allenfalls als „Entrée“ der Region von Südwesten erfahrbar wird.

Die flache, landschaftlich etwas ereignislose Lössbörde findet ihre typologische Fortsetzung in der Geestlandschaft nordwestlich von Braunschweig, offiziell ein eigenständiger Naturraum. Mit ihrem Patchwork aus Äckern, Grünland und Waldresten ist sie zwar kleinräumiger, weist aber wegen Offenheit und Tieflandcharakter letztlich starke Gemeinsamkeiten mit der Lössbörde auf, weshalb beide als gemeinsames „Zimmer“ wahrgenommen werden. Das Hügelland östlich des Oderwaldes hingegen ist mit diesen flachen Landschaften typologisch zwar verwandt, wird wegen seiner spannungsreichen Topographie aber gleichfalls als eigenes „Zimmer“ erlebt. Gemeinsam ist diesen Räumen die Offenheit mit weiten, in Richtung des Mittelgebirges sowie der Hildesheimer und Magdeburger Börde orientierten Blicken. Eine Sonderrolle nimmt in diesem Zusammenhang das Okertal nördlich Goslars ein, das vom Harz begrenzt ein eigenes, zum Harz orientiertes „Zimmer“ im Harzvorland bildet.

Kleinteiliger hinsichtlich des Reliefs und der patchworkartigen, von Wäldern durchsetzten Landschaftsstruktur präsentiert sich der hügelige Raum zwischen Elm und Aller. Überwiegend deckungsgleich mit dem „ostbraunschweigischen Flachland“, erweitert sich dieser Landschaftsraum in der Wahrnehmung doch um die Helmstedter Mulde als wichtiges Entrée der Region von Osten.

Das nördlichste „Zimmer“ der Region bildet schließlich die Heide mit der Allerniederung als nach wie vor naturräumlich wirksamer Südgrenze. Charakteristikum dieses Raums ist seine Kammerung in reizvolle, vielfältige Teilräume. Dies allerdings um den Preis der Unüberschaubarkeit, die die Eigenwahrnehmung als räumliche Einheit und vor allem auch den Blickkontakt in die anderen „Zimmer“ der Region behindert.



Die räumlichen Schwerpunkte

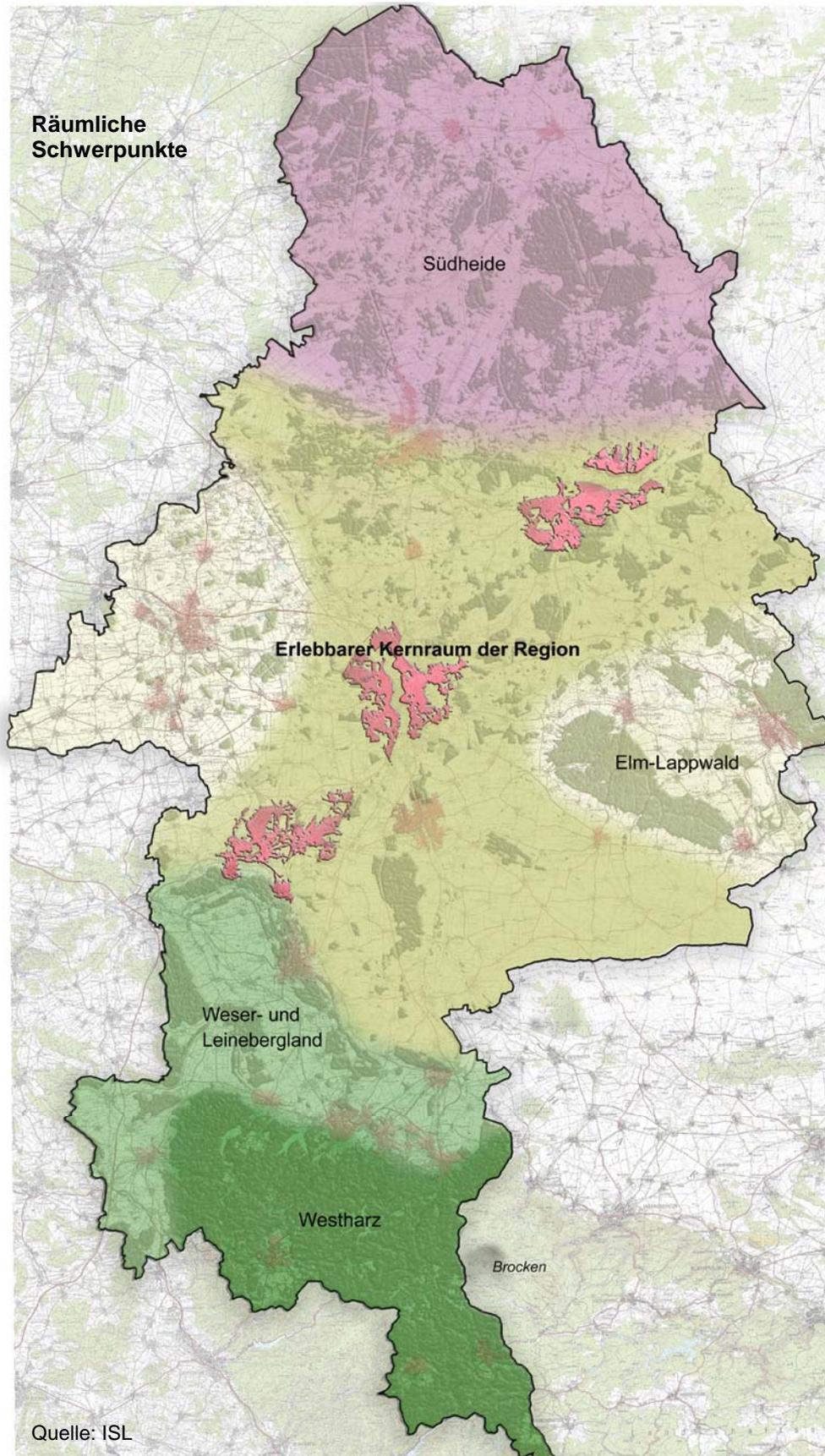
Noch einen Schritt über die Gliederung der Region in erlebbare „Zimmer“ hinausgehend stellt sich die Frage, welche räumlichen Schwerpunkte die Region in der Wahrnehmung ihrer Bewohner und Besucher tatsächlich aufweist – verbunden mit der Frage nach der Bedeutung und Gewichtung der sich dabei herauskristallisierenden Teilräume, die nicht mit den bisher genannten übereinstimmen müssen.

Eindeutigen Schwerpunkt in diesem Sinne bildet der Gesamtraum der tendenziell offenen Landschaften zwischen den Höhenzügen des Harzvorlandes und der Allerniederung im Norden, die noch als Teil dieses regionalen Kernraums wahrgenommen wird. Dominiert wird dieser Bereich auch in räumlicher Hinsicht nach wie vor durch die Stadt Braunschweig. Zu weiteren Dominanten haben sich mittlerweile das Hüttenwerk Salzgitter und die Stadtneugründungen Salzgitter-Lebenstedt und Wolfsburg entwickelt, die auffallenderweise die Südwest- bzw. Nordostgrenze des zentralen Kernraums besetzen. Für die offeneren Landschaften im Süden dieses Areals ist charakteristisch, dass sich hier hauptsächlich Blicke in die benachbarten Bördelandschaften um Hildesheim und Halberstadt eröffnen, vor allem aber der Harz mit dem Brocken zur beherrschenden landschaftlichen Bezugsgröße wird.

Die in der Karte heller dargestellten Räume um Peine und Helmstedt sind dem Kernraum der Region zwar ebenfalls zuzurechnen, tendieren aber dazu, sich auch auf Schwerpunkte außerhalb der Region zu beziehen. Für Peine bedeutet dies eine teilweise Orientierung in Richtung Hannover und Hildesheim, für Helmstedt in Richtung Magdeburg.

Die topographische Dominante der Region bildet zweifellos der Harz, der hinsichtlich seiner Randposition und landschaftlichen Andersartigkeit aber nicht als ihr integraler räumlicher Bestandteil empfunden wird. Ebenso periphere Positionen kommen dem nördlichen Teil des Weser- und Leineberglandes sowie dem Harzvorland zu, die durch Höhenzüge deutlich vom Kernraum getrennt sind und sich mit ihren Talräumen eindeutig in Richtung Harz orientieren. Der räumlich offenere Teil des Weser- und Leineberglandes westlich des Harzes hingegen wendet sich als Übergangsraum von der Region ab, dient ihr aber gleichzeitig als Entrée für einige übergeordnete Verkehrsverbindungen in Nord-Süd-Richtung.

Ein weiterer Raum, der bezogen auf die Region als peripherer bzw. Übergangsraum eingestuft werden muss, ist schließlich die südliche Lüneburger Heide jenseits der Aller-Niederung. Ihre Kleinräumigkeit und Unübersichtlichkeit erschwert die Wahrnehmung dieser Landschaft von innen wie von außen, fördert die Ausprägung überschaubarer räumlicher Intimität und verhindert Schwerpunktbildungen.



Übergeordnete visuelle Zusammenhänge

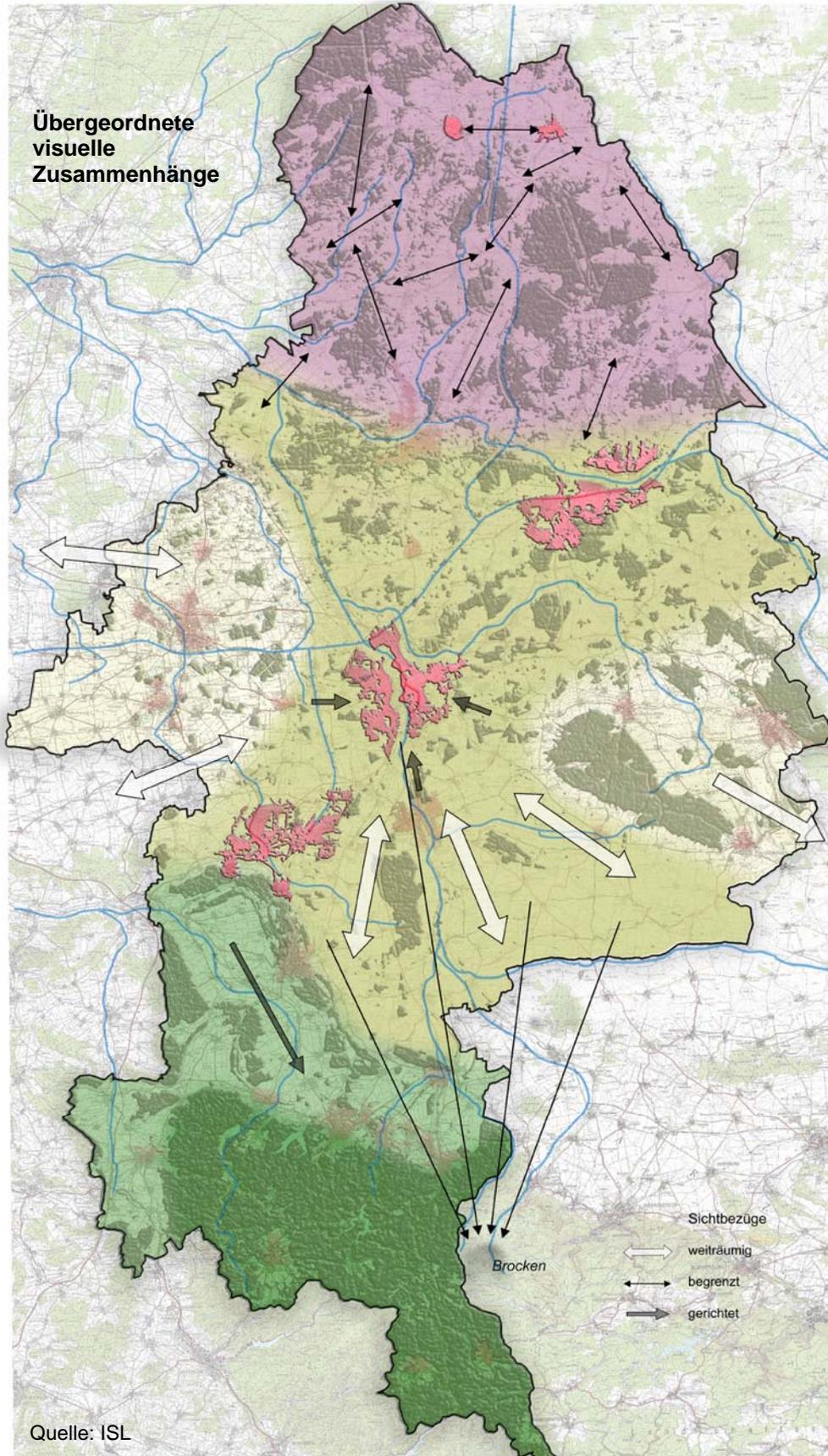
Bedingt durch die besonderen topographischen Verhältnisse bestehen zumindest von Süden her verschiedenste Möglichkeiten, große Teile der Region zu überblicken. Dies ist vor allem von Harz und Brocken aus möglich, aber auch von verschiedenen Aussichtspunkten der Lichtenberge und anderer Höhenzüge.

Umgekehrt eröffnen sich, wie schon mehrfach erwähnt wurde, aus den offenen Landschaftsräumen des Weser-Aller-Flachlands und der Börden weite Blicke auf Harz und Brocken, aber auch in die umliegenden Bördelandschaften außerhalb der Region. Hierin liegt insbesondere der Reiz der offenen Landschaften zwischen Peine und Salzgitter-Lebenstedt, der bisher meist unterschätzt und nur wenig herausgearbeitet wurde. Südöstlich Braunschweigs leiten Oderberg, Asse und Elm den Blick bzw. verdeutlichen kulissenhaft die Raumtiefe, und an besonders exponierten Standorten, wie sie sich beispielsweise in Schöningen bieten, werden weiträumige landschaftliche Zusammenhänge besonders deutlich.

Wenig wahrgenommen wird bislang auch, dass die Stadt Braunschweig, „Kapitale“ der Region im Schnittpunkt der offenen Bördelandschaften und des kleinräumigeren Weser-Aller-Flachlandes, von Westen, Süden und Osten an einigen Stellen als eindrucksvolle Stadtsilhouette in der Landschaft wahrzunehmen ist. Auf andere Städte der Region trifft dies nur bedingt zu, sehr wohl aber auf industrielle Großstrukturen wie die Werke in Wolfsburg und Salzgitter, die Kraftwerke Buschhaus, Offleben und Mehrum am Rande der Region sowie die großen Zuckerfabriken mit ihren herbstlichen Dampfschwaden. Sie alle bilden „Landmarken“, die zumindest im Fall der Werke zu den unverwechselbaren Eigenheiten der Region gehören.

Übergeordnete visuelle Zusammenhänge erschließen sich im übrigen auch bei näherer Betrachtung des Gewässernetzes der Region. Insbesondere mit Oker und Aller, die die Region von Süden nach Norden bzw. von Osten nach Westen durchfließen, weist es zwei stark raumwirksame und raumgliedernde Flussläufe auf, deren weite Täler trotz aller Überformungen nach wie vor deutliche visuelle Leitlinien darstellen. Aber auch kleinere Flüsse wie Innerste, Ilse, Altenau, Schunter, Ise oder Erse stellen visuelle Zusammenhänge her, indem ihre Täler, die auch Einzugsgebiete kleinerer Bäche und Flüsse darstellen, einzelne Landschaftsräume auch im optisch-räumlichen Sinne zusammenfassen.

Besonderheit dieses vielfältigen Netzes ist, dass es einerseits räumliche Zusammenhänge visualisiert, die sich intern auf die Region beziehen. Gleichzeitig aber weist das Gewässersystem – fast ausschließlich in Richtung Nordwesten – über die Region hinaus und verdeutlicht so großräumige landschaftliche Zusammenhänge zwischen Harz und Wesermündung. Das Gewässernetz lässt sich in diesem Sinne selbstverständlich auch um das Netz der Kanäle erweitern, die in ihrer Künstlichkeit – und im Zweifelsfall bei entsprechender gestalterischer Betonung – gleichfalls als ideale räumliche wie optische Leitlinien in der Landschaft dienen können.



2.1.3 Die sichtbare innere Vernetzung

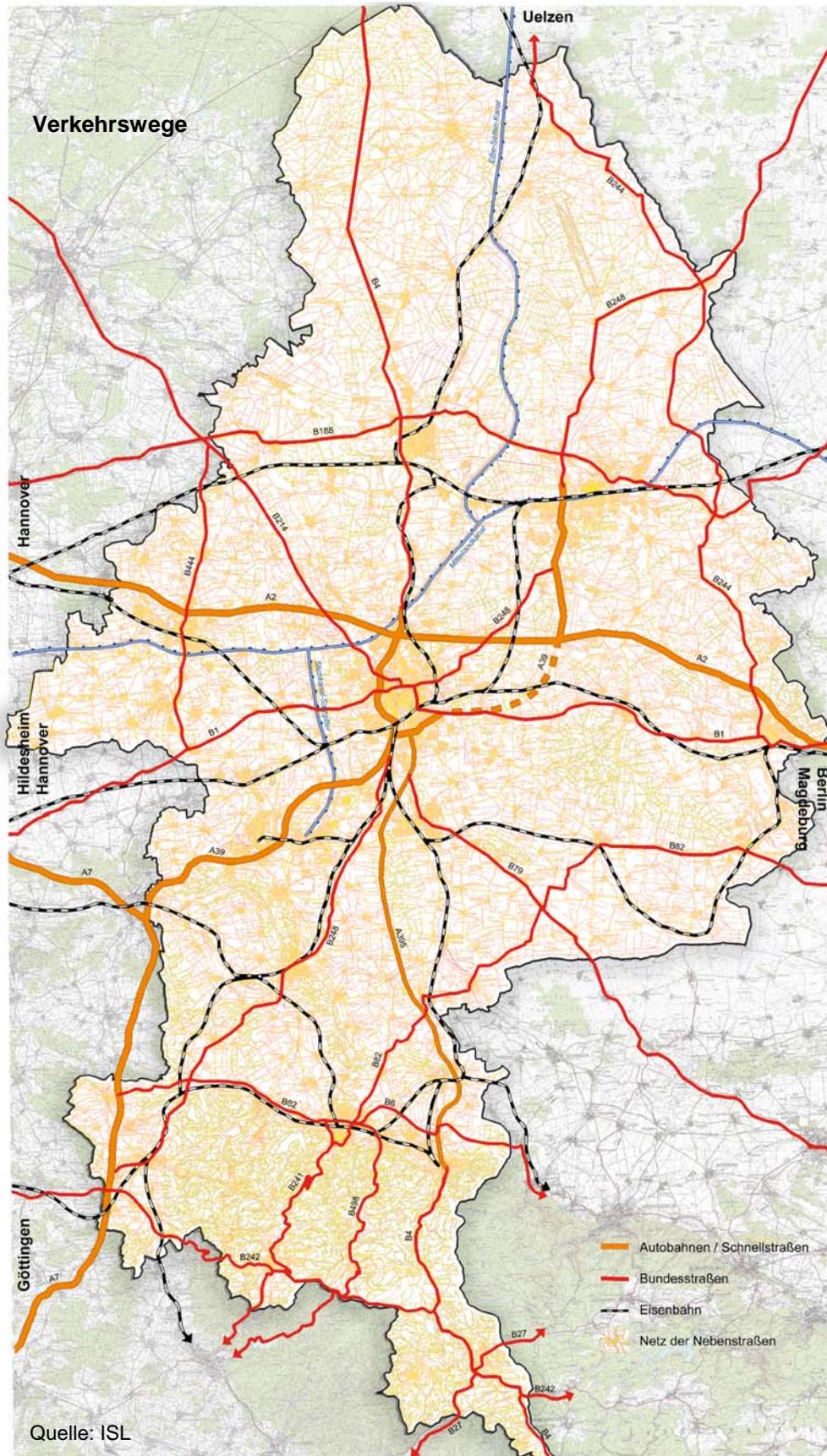
In der Reihe der Elemente, die die „Architektur der Region“ ausmachen, folgt der Untersuchung wahrnehmbarer räumlicher Einheiten folgerichtig die Auseinandersetzung mit den Netzen, die diese Räume durchziehen, gliedern und miteinander verbinden.

Verkehrswege

In die nebenstehende Karte wurden als Verkehrswege von übergeordneter Bedeutung nur Bundesstraßen, Autobahnen, Bahnlinien und Kanäle eingetragen. Dabei zeigt sich, dass sich in der Region zwei Systeme überlagern: Zum einen ist hier deutlich ein zentrisch auf Braunschweig orientiertes Straßen- und Schienennetz erkennbar, das bis unmittelbar in die Stadt hineinreicht und ihre Bedeutung als altes Regierungs- und Handelszentrum verdeutlicht. Mit den Autobahnen A 39 und A 395 haben sich inzwischen auch neuere Fernstraßen in dieses sternförmige System eingegliedert. Wie die B 248 zeigt dabei der Kurzschluss der A 39 zur A 7 ein Charakteristikum der Region, leistungsfähige südorientierte Verkehrsverbindungen westlich am Harz vorbeizuführen. Dies stellt allerdings keine notgedrungene Umgehung des Mittelgebirges dar, sondern wird ganz selbstverständlich durch die Lage der nächsten größeren Städte Göttingen, Kassel und Frankfurt am Main bedingt, die alle südwestlich des Harzes liegen.

Die zweite Ebene übergeordneter Verkehrsverbindungen bilden die Ost-West-Verbindungen einschließlich des Mittellandkanals und zweier „konkurrierender“ Bahnlinien, die das alte sternförmige System überlagern. Neben der B 188 sind dies die Bahnlinien und vor allem die Autobahn A 2 zwischen Berlin und Hannover. Sie stellt zweifellos die wichtigste übergeordnete Verkehrsverbindung quer durch die Region dar. Gerade die Lärmschutzwälle und -wände, die sie mittlerweile auf großen Abschnitten begleiten, verhindern allerdings die Wahrnehmbarkeit der Region von dieser wichtigen Trasse aus. Auf den Aspekt vorhandener oder fehlender Tore in die Region im Zuge dieser Ost-Westverbindungen wurde an anderer Stelle bereits eingegangen.

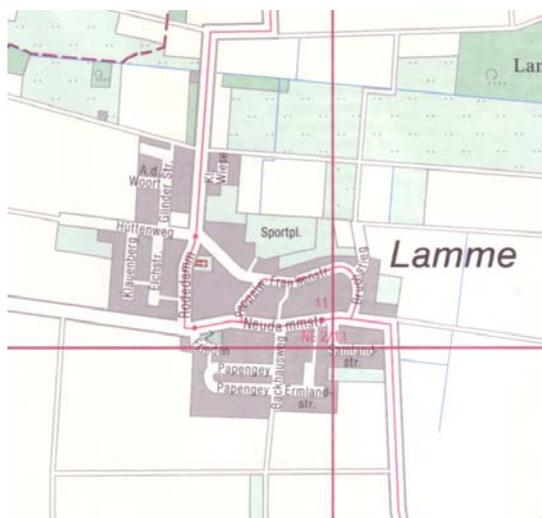
Ein weiteres Phänomen stellt die Herausbildung einer starken Südwest-Nordost-Diagonalen dar, die den erwähnten alten Fernverbindungen nach Südwesten, aber auch der zunehmenden Bedeutung Salzgitters und Wolfsburgs innerhalb der Region Rechnung trägt. Salzgitter wird dabei ganz selbstverständlich durch die südwestorientierten Fernstraßen angebunden. In Richtung Norden aber fehlten bisher Verbindungen zwischen Braunschweig und Wolfsburg. Eine entsprechende Bahnverbindung ist mittlerweile durch die „Weddeler Schleife“ geschaffen worden und ein analoger Lückenschluss der Autobahn A 39 derzeit im Bau. Diese Umgehungsstrategien weisen aber auch auf ein anderes Defizit der Region hin: die fehlende Fernverbindung nach Norden, die künftig durch die Verlängerung der A 39 kompensiert werden soll. In Bezug auf die Wasserstraßen leistet dies mittlerweile der Elbe-Seitenkanal. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Kanäle abgesehen von der (künftig unsicheren) verkehrlichen Bedeutung zunehmend an Freizeitwert gewinnen.



Feinstruktur der Straßen und Wege

Wenn es um die „Architektur der Region“ geht, sind allerdings nicht nur die übergeordneten Verbindungslinien und Netze von Interesse, die großräumige Verbindungen herstellen.

Vielmehr wird die Region, wie jeder andere zivilisierte Raum auch, von einem feinen Netz an Straßen und Wegen überzogen, das zwar ortsbezogene Hierarchien und Konzentrationen aufweist, letztlich aber ein verhältnismäßig gleichmäßiges, rasterartiges „Gewebe“ bildet, in das sich sämtliche Parzellen, Baulichkeiten und Erschließungslinien einordnen lassen. Wie der untenstehende Kartenausschnitt zeigt, gibt es hierfür auch im Raum Braunschweig positive Beispiele aus jüngerer Zeit.



Lamme westlich Braunschweigs

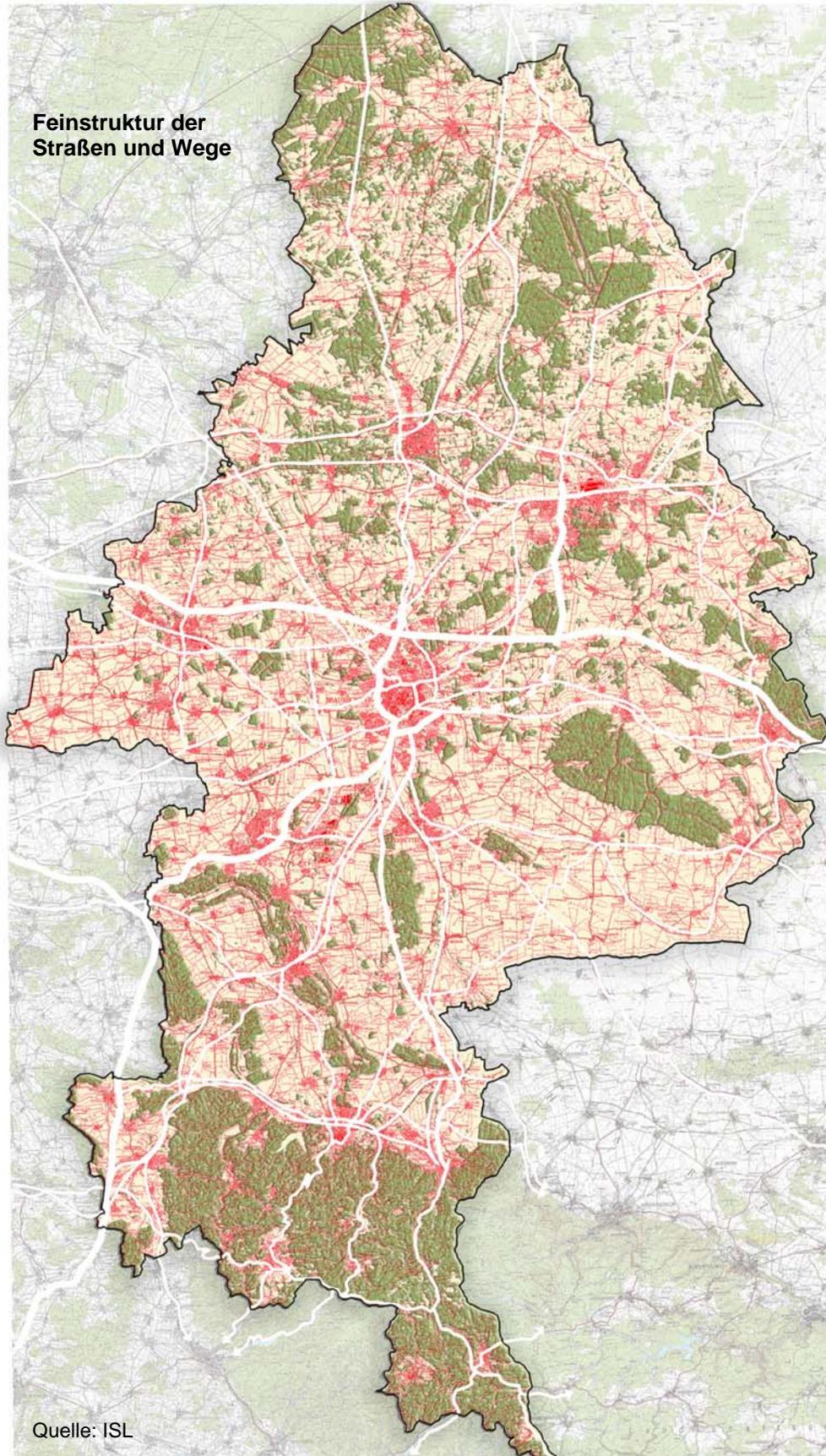
Quelle: Amtliche Stadtkarte Braunschweig

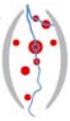
Die Thematisierung dieser Feinstruktur geschieht hier vor allem unter dem Aspekt, dass sie auch künftig ein tragfähiges Grundgewebe für alle möglichen baulichen und strukturellen Entwicklungen unterschiedlicher Dimensionierung bilden kann, dies aber seit einigen Jahrzehnten bei einer Vielzahl baulicher Maßnahmen ignoriert wird. Vor allen Dingen betrifft dies Siedlungsmodelle mit abstrakten, vorwiegend auf sich selbst bezogenen Erschließungsmustern sowie die Trassen übergeordneter Verkehrssysteme.

Dass sie Störungen und Unterbrechungen der zugrundeliegenden Feinstruktur hervorrufen, zeigt sich an deren Überlagerung mit den bestehenden Hauptverkehrsstraßen und Bahnlinien der Region in der nebenstehenden Karte ². Besonders schmerzlich wird dies dort, wo sie wie zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel repräsentativ gestaltete alte regionale Verbindungslinien bis zur Unkenntlichkeit zerschneiden und verformen.

Vergleichbare Störungen zeigen sich auch bei der Trassierung von Stadtautobahnen, die sich in der Regel ebenfalls über das bestehende Straßennetz hinwegzusetzen suchen.

² Im Zusammenhang mit der Festlegung der neuen Bahnstrecken wurde im 19. Jahrhundert von Kritikern oft die Metapher von der Bahn als „Geschoss“ gebraucht, das sich ohne Rücksicht auf örtliche Gegebenheiten auf einer eigenen „Flugbahn“ über die Landschaft hin bewegt. Auf den Großteil der heutigen Fernstraßen ist dieser Vergleich ebenfalls anzuwenden.





Besondere Qualifizierung: Touristische Straßen

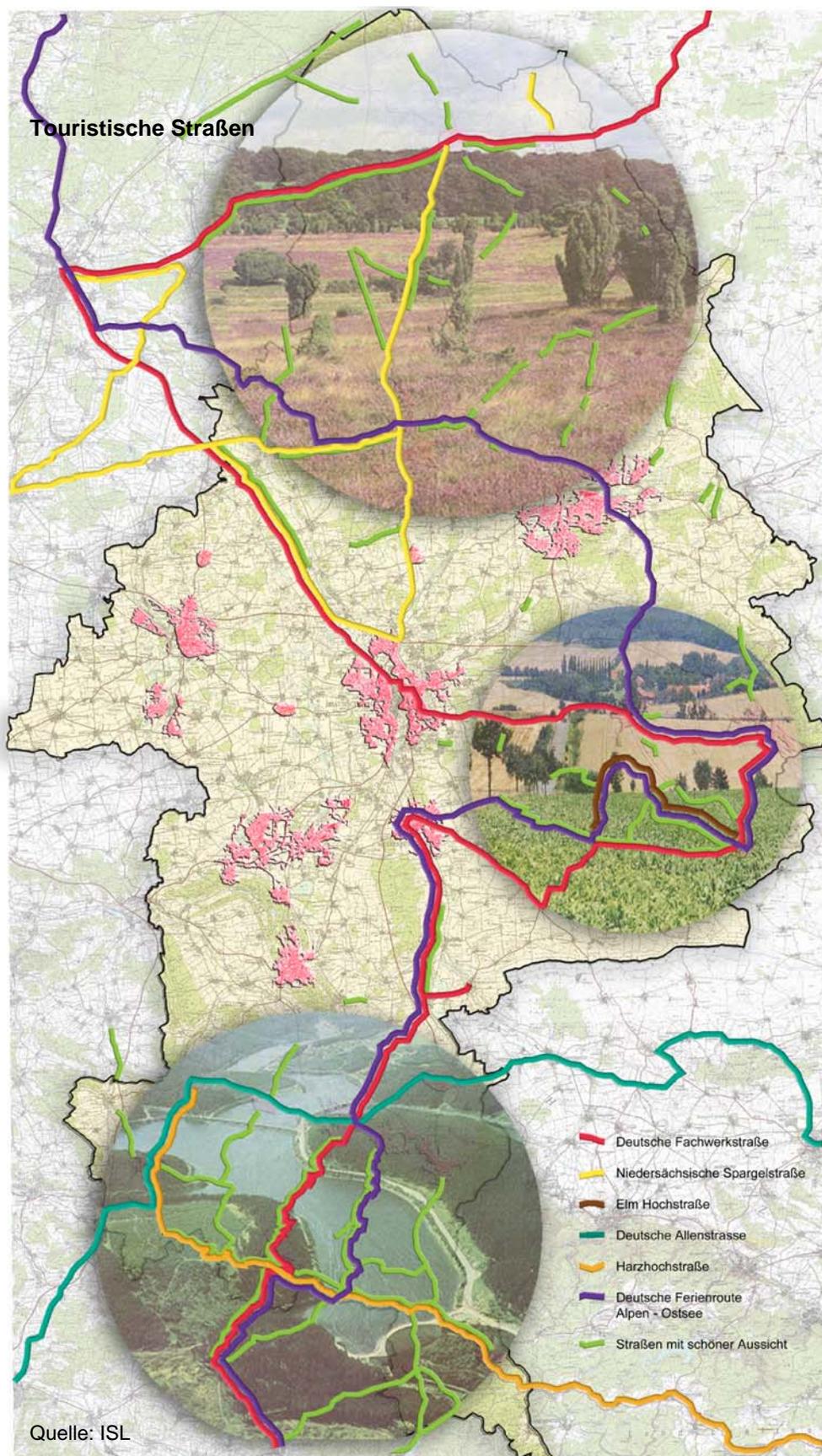
Wenn es darum geht, Verkehrssysteme als verbindende Elemente im Sinne der „Architektur der Region“ zu untersuchen, darf auch eine nähere Betrachtung derjenigen Straßen nicht außer Acht gelassen werden, die marketing- oder fremdenverkehrsorientiert als touristisch interessante Routen ausgewiesen und beworben werden.

Von besonderem Interesse sind dabei die überregionalen Routen, weil sie viel über die Außenwahrnehmung der Region verraten. Die kleineren touristischen Straßen dagegen sind in der Regel besonderen Landschaften oder Spezialitäten gewidmet. Außer den offiziellen touristischen Routen wurden in der nebenstehenden Karte zusätzlich diejenigen Straßenabschnitte aufgenommen, von denen aus man laut Eintrag in üblichen Freizeitkarten „schöne Aussichten“ genießen kann.

Zu den touristischen Straßen mit überregionaler Bedeutung zählen zunächst die „Deutsche Ferienroute Alpen – Ostsee“ und die „Deutsche Fachwerkstraße“. Ihre Routen weisen themenbezogen Übereinstimmungen wie auch Differenzen auf, wobei erstere über Gifhorn und Wolfsburg (Attraktionen Mühlenmuseum und Autostadt) geführt wird, ohne Braunschweig überhaupt zu berühren. Eine jüngere touristische Route von übergeordneter Bedeutung stellt auch die „Deutsche Alleenstraße“ dar. Von Rügen kommend, verzweigt sie sich bei Wittenberg und führt um den Westharz herum nach Süden, um sich schließlich im thüringischen Vogtland wieder zu vereinigen. Sie verläuft bei Seesen ein kurzes Stück parallel zur „Harzhochstraße“, der ebenfalls überregionale Bedeutung zukommt. Dies trifft auch auf die „Romanische Straße“ zu, die die Region allerdings an keiner Stelle berührt, sondern östlich an ihr vorbeiführt. Die zweifellos bedeutenden Zeugnisse der Romanik in Braunschweig, Königslutter, Goslar und anderen Orten wurden in diese Route, weshalb auch immer, nicht mit einbezogen.

Von vorwiegend regionalem Interesse sind im Vergleich zu den bislang genannten Routen die vielfach verzweigte „Niedersächsische Spargelstraße“ im Nordwesten der Region und die „Elmhochstraße“ als besondere Würdigung des beliebten Naherholungsziels.

In der Karte wurde mit Kreisen hervorgehoben, wo sich diese Routen, unabhängig von ihrer regionalinternen oder übergeordneten Bedeutung, sammeln und duplizieren – zusätzlich ergänzt durch Straßen mit „schöner Aussicht“. Konzentrationen sind dabei – wie zu erwarten – in den traditionellen Naherholungs- und Fremdenverkehrsgebieten Harz und Heide sowie um Elm und Lappwald festzustellen. Ausgeklammert blieben dagegen große Teile des regionalen Kernraums um Wolfsburg, Braunschweig, Peine und Salzgitter sowie das Weser- und Leinebergland. Vor allem auf diesen Bereich bezogen stellt sich die Frage, ob hier tatsächlich keine landschaftlichen oder kulturellen Besonderheiten zu finden sind – wenn schon die flacheren, offenen Landschaften westlich Braunschweigs in ihrer Eigenart nicht als „schön“ erachtet werden. Bleibt hinzuzufügen, dass kein einziger Autobahnabschnitt mit der Kennzeichnung „schöne Aussicht“ versehen wurde, obwohl besonders die A 395 als eigentliche regionale Autobahnachse wohl eines der schönsten Fahrerlebnisse in Deutschland bietet.



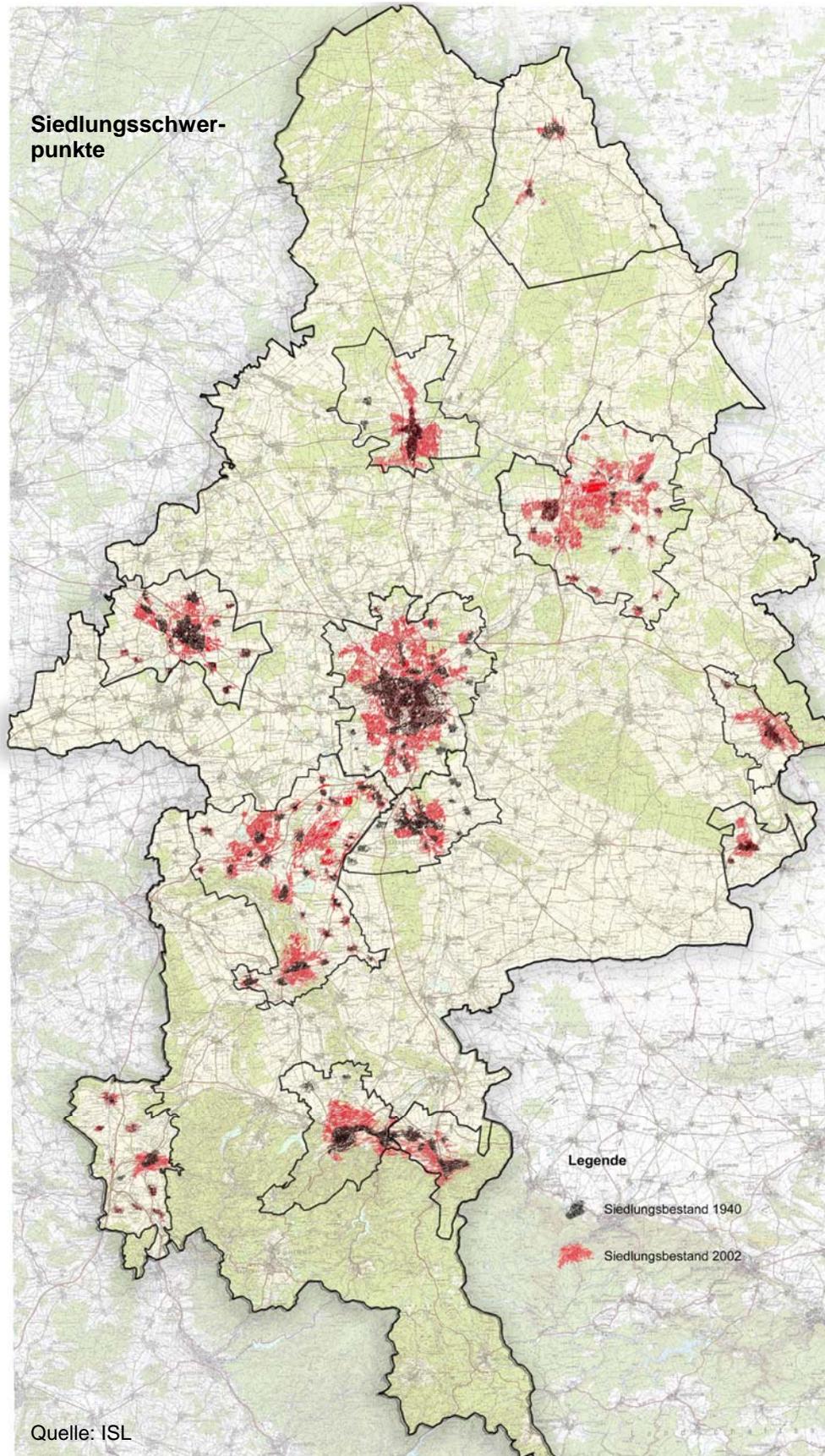
2.1.4 Siedlungsschwerpunkte

Was die Siedlungsstrukturen der Region betrifft, bildet Braunschweig hinsichtlich seiner Lage und Dichte nach wie vor deren Schwerpunkt. Durch neue Straßenführungen und die Nachbarschaft Salzgitter-Lebenstedts nahezu zerstört wurde allerdings die enge, räumlich geradezu Vorbildlich gestaltete und inszenierte historische Verknüpfung Braunschweigs mit Wolfenbüttel, heute eines der Mittelzentren der Region. Mehr Gewicht kommt allerdings Peine und Helmstedt als weiteren Mittelzentren zu, die die West- und Ostgrenze des regionalen Kernraums dominieren, wobei sich um Peine herum größere Siedlungsagglomerationen (z.B. Groß Ilsede) gebildet haben.

Im Süden der Region konzentrieren sich Siedlungsschwerpunkte nach wie vor auf die alten, heute ebenfalls mittelzentralen Harzrandstädte von Seesen über Goslar bis Bad Harzburg. Gemeinsam mit dem Grundzentrum Langelsheim, Astfeld, Oker und Harlingerode hat sich dabei am Nordrand des Harzes ein beinahe durchgehendes Siedlungsband entwickelt. Hinzu kommen die Harzstädte Clausthal-Zellerfeld, Altenau, Sankt Andreasberg und Braunlage selbst mit ihren typischen insularen Lagen inmitten der Wälder und geringem Siedlungswachstum – durchaus vergleichbar mit Wittingens insularer Lage am nördlichen Ende der Region.

Deutlich verschoben hat sich dieses Spektrum der Siedlungsschwerpunkte in den letzten Jahrzehnten durch die verhältnismäßig jungen Stadtgründungen Salzgitter (seit 1942) und Wolfsburg (1938). Aufgrund der wirtschaftlichen Prosperität der Industriekomplexe, um die herum sie entstanden sind, haben sich in ihrem Umfeld weitere „Trabanten“ gebildet. Salzgitter, das sich aus dem älteren Salzgitter-Bad, dem neugegründeten Lebenstedt und 29 weiteren Ortsteilen zusammensetzt, stellt dabei einen (disurbanen) Sonderfall dar, bei dem sich weiteres Siedlungswachstum seit 1942 weitgehend auf dem Gebiet der Kommune selbst abgespielt hat. Im Umfeld Wolfsburgs mit seinem attraktiven Angebot an Arbeitsplätzen dagegen haben sich Gifhorn, Isenbüttel und eine ganze Reihe weiterer Gemeinden mittlerweile zu Pendlerorten und „Schlaf-dörfern“ entwickelt. Von Interesse für die städtebauliche Grunddisposition Salzgitters und Wolfsburgs ist dabei, dass sich die synthetischen Stadtteile, die um 1940 älteren Ortsteilen hinzugefügt wurden, durch eine lockere, gartenstadtähnliche Siedlungsstruktur auszeichnen, wie sie für die 1920er und 1930er Jahre typisch war.³ Sie unterschied sich grundlegend von der dichtgefügteten Struktur der alten Städte, die die Region bisher prägten, und bildete typologisch einen völlig anderen Ausgangspunkt für weitere hinzukommende Siedlungsgebiete. Bleibt zu erwähnen, dass Wolfsburg und Salzgitter, bisher Mittelzentren mit oberzentraler Funktion, seit 2003 gemeinsam mit Braunschweig einen oberzentralen Verbund bilden.

³ Die Idee der Gartenstadt, 1898 von Ebenezer HOWARD formuliert, basierte auf der modellhaften Vorstellung von autarken Landstädten mit eigener Landwirtschaft und industrieller Produktion. Siedlungstypologisch bildeten die gebauten Beispiele in der Regel zentrisch orientierte Gebilde mit ausdifferenzierten Straßennetzen, die den Gartenparzellen mit ihrer (oft seriellen) Bebauung räumlichen Halt gaben.



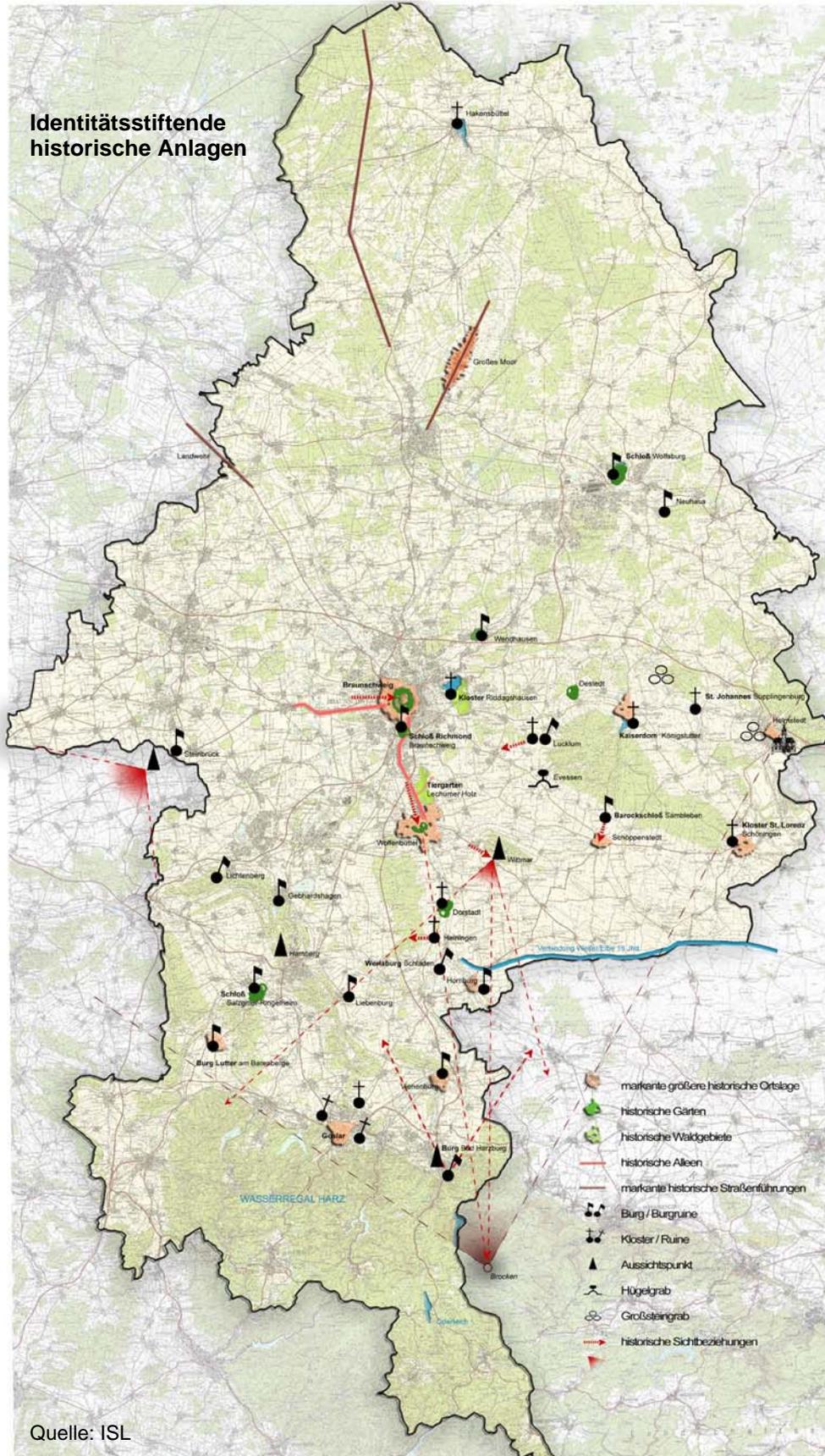
2.1.5 Sichtbare und unsichtbare historische Konnotationen

Es sind nicht zuletzt historische Spuren und Bezüge, die Bild und Selbstbewusstsein der Region prägen und folgerichtig auch für die „Architektur der Region“ eine wichtige Rolle spielen. Es kann sich hierbei um tatsächliche raumprägende Hinterlassenschaften oder auch nur um mentale Erinnerungen handeln – beides Bereiche, die hier anhand ausgewählter Einzelaspekte beispielhaft untersucht werden sollen und vielleicht zu bewusster Spurensicherung und gestalterischer Verfeinerung Anlass geben.

Identitätsstiftende historische Anlagen

Von Interesse für die Wahrnehmung und kulturelle Reputation eines Raumes sind zunächst die „allgemein konsensfähigen“ und oft raumdominierenden historischen Relikte wie Altstädte, Burgen, Klöster etc. Von Romanik bis Barock hat in dieser Hinsicht vor allem die südliche Hälfte der Region viel zu bieten. Und ganz offensichtlich ist, dass viele dieser Anlagen sich aufgrund ihrer Zweckbestimmung oder später aus repräsentativen Gründen weithin sichtbar präsentierten und damit besondere Punkte der Region markieren: z.B. die Stiftskirchen in Königslutter und Schöningen oder die Harzburg.

Zusätzlich wurden hier die zahlreichen Blick- und Wegebeziehungen herausgearbeitet, die viele historische Orte miteinander oder mit ihrem Umland verbanden. Zu nennen ist hier vor allem die heute nur noch partiell erlebbare Straßen- und Sichtverbindung zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel. Auch westlich Braunschweigs vermittelt der mittlerweile „zurückgebaute“ Madamenweg den Eindruck, über eine alte Straßenverbindung in die Stadt zu gelangen. Von hier aus eröffnen sich auch einzigartige Blicke auf die Stadt, die so ungewohnter Weise als Ganzes erfahrbar wird. Ein weiteres Charakteristikum bilden historische Straßen, die im Zusammenhang mit der Melioration ehemaliger Moorgebiete möglichst gerade durch den Norden der Region geführt wurden. In die Karte eingetragen wurden auch historische Gärten und Waldgebiete. Ihre Hervorhebung erscheint uns vor allem deshalb wichtig, weil sie hierzulande meist nur wenig Beachtung finden, sofern sie nicht von herausragender Bedeutung sind. Zum anderen können sie, einmal ins Blickfeld gerückt, wichtige kulturelle Ausgangspunkte für eine differenzierte Wahrnehmung regionaler Kulturlandschaften bilden. All diese raumprägenden historischen Besonderheiten sind momentan bestenfalls jede für sich erlebbar. Zusammenhänge aber erschließen sich kaum. Sie herauszuarbeiten wäre einerseits wünschenswert, weil diese Sehenswürdigkeiten im Kontext miteinander auch wichtige „Bausteine“ für die „Architektur der Region“ bilden können. Auf der anderen Seite aber kann gerade eine zusammenhängende und themenbezogene Präsentation historischer Attraktionen vermitteln, wie reich die Region an derartigen Relikten ist und was ihre Besonderheiten sind – z.B. die „Landschaft“ ländlicher Herrenhäuser. Dies bedarf einer sorgfältigen Aufarbeitung und Darstellung, kann aber sehr zur Stärkung regionalen Selbst-Bewusstseins und der Identifikation mit der Region beitragen – ganz abgesehen von der zu erwartenden Steigerung ihrer touristischen Attraktivität.



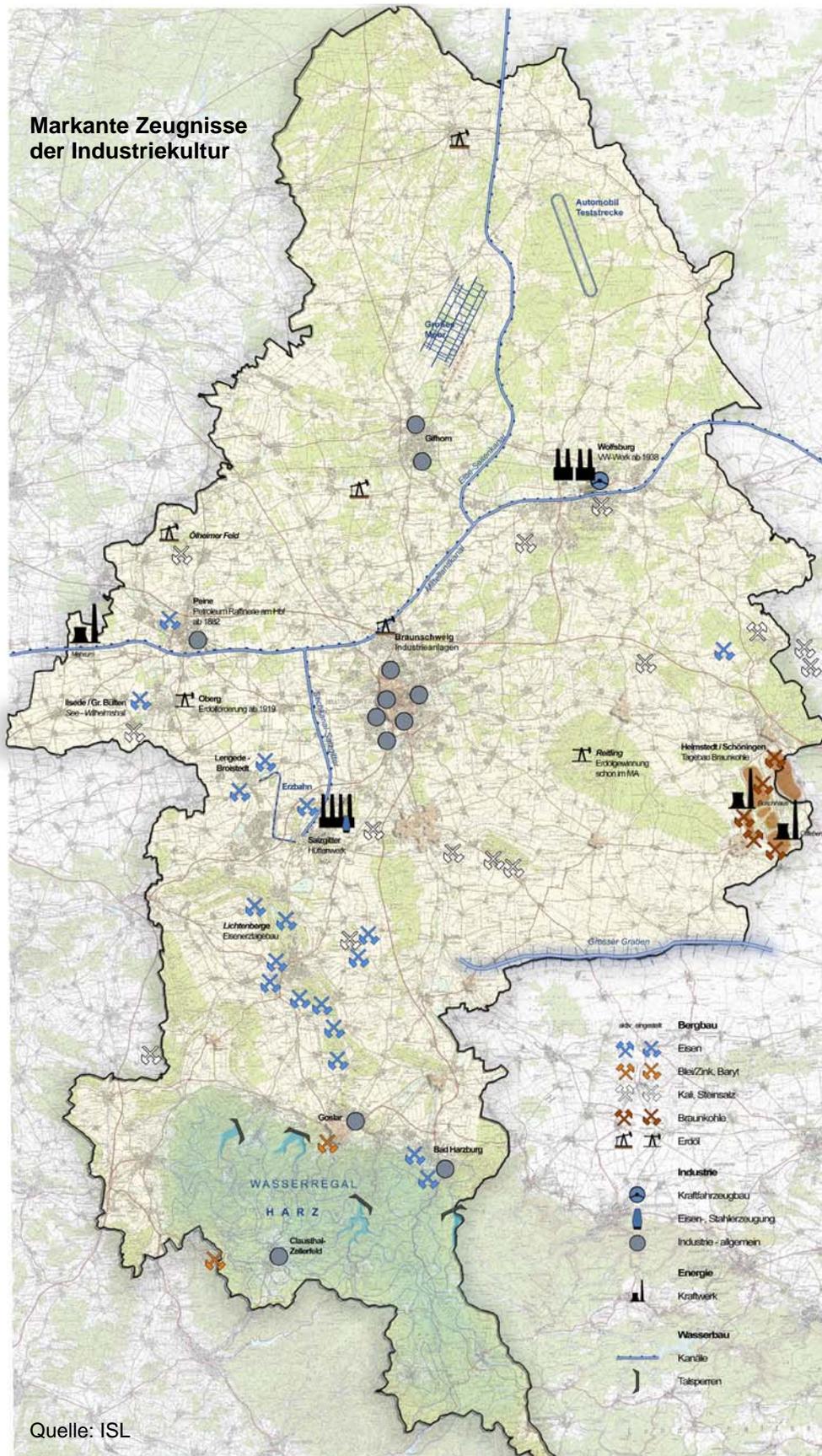
Markante Zeugnisse der Industriekultur

Gerade in dieser Region hat Geschichte aber noch eine weitere Dimension: Bedingt durch ihre Bodenschätze hat sie eine industrielle Kultur aufzuweisen, die bis ins Mittelalter zurückreicht. Zunächst ging es dabei um den Abbau von Bodenschätzen im Harz und unter den vorgelagerten Höhenzügen (WALZ 1993, 17 ff.). Doch auch der Kalibergbau hat in der Region immer eine Rolle gespielt. Als eindrucksvolles Relikt des Bergbaus hat sich bis heute das Oberharzer Wasserregal erhalten, das der Energiegewinnung und Grubenentwässerung diente (SCHMIDT 2000). Von einem ganz anderen Umgang mit Wasser zeugen dagegen vorwiegend im Norden der Region die Spuren der Moorkultivierung. Eindrucksvollstes Beispiel hierfür ist die Moorsiedlung Neudorf-Papendorf nördlich Gifhorns mit ihrem komplexen Netz von Entwässerungsgräben, das sich sogar in der nebenstehenden Karte der Gesamtregion abzeichnet. Vergleichsweise aufwändig gestaltete sich auch die Kultivierung des Großen Bruchs durch den Großen Graben, der über Jahrhunderte die Südostgrenze des Landes Braunschweig bildete – und noch heute die zum Bundesland Sachsen-Anhalt.

Hinzu kamen im Lauf der Zeit metallveredelnde Industrien, wobei im 20. Jahrhundert die umfangreichsten, in der Regel heute noch aktiven Strukturen entstanden sind – vor allen Dingen die metallverarbeitenden Industrien in Peine und Salzgitter, das Hüttenwerk in Salzgitter sowie das Volkswagenwerk in Wolfsburg. Raumprägend wirken auch heute noch die Kanäle, die diese Werke mit Kohle und sonstigen Rohstoffen versorgten und versorgen. Abgesehen von den großen Werken sind seit dem 19. Jahrhundert vor allem in Braunschweig (SCHILDT 1997, 103) und den Harzrandstädten auch kleinere Industriebetriebe entstanden, die den Charakter dieser Städte umzuformen begannen und mit ihrer markanten Architektur bis heute Zeugnis von dieser Phase der Industrialisierung ablegen. Im Zusammenhang mit der allgemeinen Industrialisierung sind im übrigen der Braunkohletagebau bei Helmstedt und die Ölförderung in der Region zu nennen (Raffinerie in Peine seit 1882).

Ein weiterer industrieller Schwerpunkt lag in der agrarisch geprägten Region auf dem Sektor der Nahrungsmittelindustrie und ihrer Zulieferer. So finden sich bis heute in vielen kleineren Gemeinden Konserven- und Zuckerfabriken, die den Ertrag der unmittelbaren Umgebung verarbeiteten, heute aber meist stillgelegt sind und verfallen (SCHILDT 1997, 103 f.; WIEGAND 2002, 145). Obwohl von vielen als störend empfunden, gehören zweifellos auch die Windkraftanlagen zu den raumprägenden technischen Elementen, die in der Region zahlreiche historische Vorgänger hatten. Und bei sorgfältiger Standortauswahl kann gerade ihre Raumwirksamkeit dazu beitragen, die Charakteristik der Wind und Wetter ausgesetzten offenen Landschaften zu verdeutlichen.

Viele der hier genannten Zeugnisse einer vielfältigen Technikgeschichte zeichnen sich dadurch aus, dass sie bis heute in vielfältige Produktionsprozesse eingebunden und damit Teil einer aktuellen Industriekultur sind. Ihre zusammenhängende touristische Präsentation könnte verdeutlichen, dass die Wirtschaft der Region auf den reichsten Bodenschätzen in Deutschland basierte und sie dies auch heute noch prägt.



Mental Maps – Beispiel territoriale Entwicklung

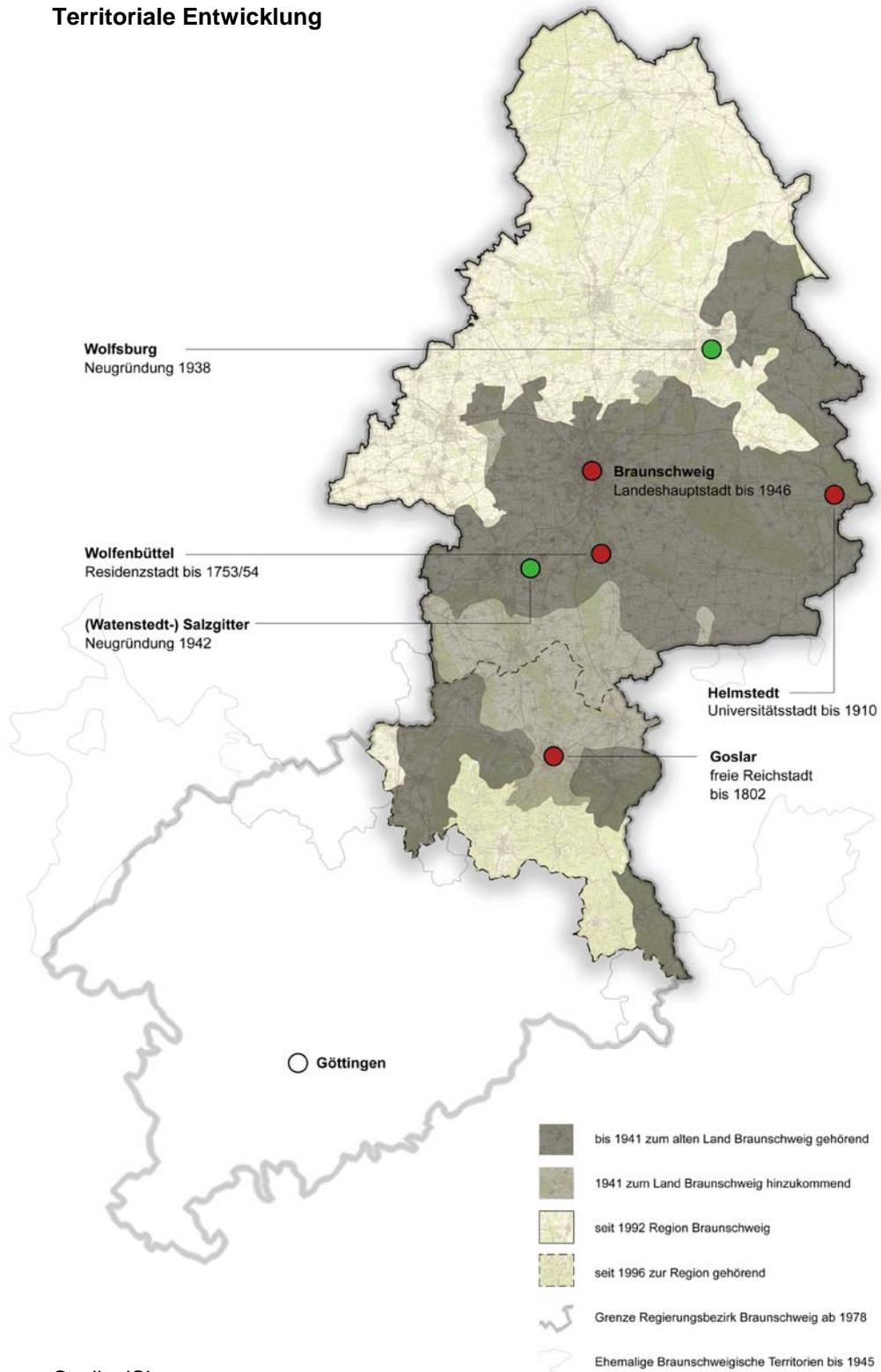
Die Region Braunschweig als spezielle Verwaltungseinheit gibt es erst seit 1992, erst seit 1996 gehört auch der Landkreis Goslar dazu. Die bisherigen Untersuchungen haben sich damit auseinandergesetzt, welche physisch-räumlichen Elemente dazu beitragen können, dieses Gebilde im Sinne einer „Architektur der Region“ zu festigen und so zu einer erfahrbaren räumlichen Einheit werden zu lassen – also die „Region sichtbar zu machen“. Hier soll es nun darum gehen zu überprüfen, inwiefern auch unsichtbare, mentale Konnotationen für die Wahrnehmung dieses Raums eine Rolle spielen. Beispielhaft herausgegriffen wird zunächst die historische territoriale Entwicklung, da sie möglicherweise „Grenzen und Zusammenhänge in den Köpfen“ hinterlassen hat, die nicht mit den heutigen übereinstimmen. Dabei ist zur nebenstehenden Karte anzumerken, dass sie sich bei der Darstellung territorialer Überlagerungen auf das Gebiet der heutigen Region konzentriert.

Mit der ältesten Zeitphase beginnend ist festzustellen, dass dem alten Land Braunschweig, wie es bis 1941 bestand, große Teile der heutigen Kernregion angehörten, wobei sich das Gebiet entlang der heutigen Ostgrenze auffallend weit nach Norden vorschob. Hier und entlang des Großen Bruchs sind seine Grenzen mit den heutigen bereits nahezu identisch gewesen. Ergänzt wurde dieses Kerngebiet um Teile des Harzes, des Harzvorlandes sowie des Weser- und Leineberglandes. Der Kernraum wurde deutlich vom Städtepaar Braunschweig – Wolfenbüttel und der ehemaligen Universitätsstadt Helmstedt an seiner Ostgrenze geprägt. Die Arrondierungen, die dieser Braunschweiger Landesteil 1941 erfuhr, vergrößerten vor allen Dingen sein Kerngebiet nach Süden bis zum Harz und machten Goslar zum südlichen Pendant seiner bisherigen städtischen Dominanten. Unübersehbar deutete sich bereits die Konkurrenz der Stadtneugründungen Salzgitter (1942) und Wolfsburg (1938) an, wenn letztere auch außerhalb der damaligen Landesgrenzen lag.

Bei Betrachtung dieser alten Grenzen fällt vor allem auf, dass, große Teile des Weser-Aller-Flachlandes mit Peine und Gifhorn bis in die jüngste Vergangenheit nicht zum Land Braunschweig gehörten, ebenso wenig die Heide und Teile des Oberharz. Sie alle kamen erst 1978 mit der Gründung des Regierungsbezirks Braunschweig zum heutigen Gebiet der Region hinzu.

Inwiefern alte territoriale Zugehörigkeiten heute noch eine Rolle für die Identifikation mit dem neuen Gebilde Region spielen, bleibt Spekulation. Außer Frage steht jedoch, dass große Teile ihres heutigen Kernraums schon seit wenigstens 1941 den Schwerpunkt des Landes Braunschweig gebildet haben. Und ebenso auffallend ist das Fehlen des Peiner Raums sowie von Harz und Heide in diesem alten Schwerpunktbereich – letztere zwar als Attraktoren der Region wahrgenommen, aber in ihrer räumlichen Andersartigkeit nicht notwendig als integrale Bestandteile dieses Gebildes.

Territoriale Entwicklung

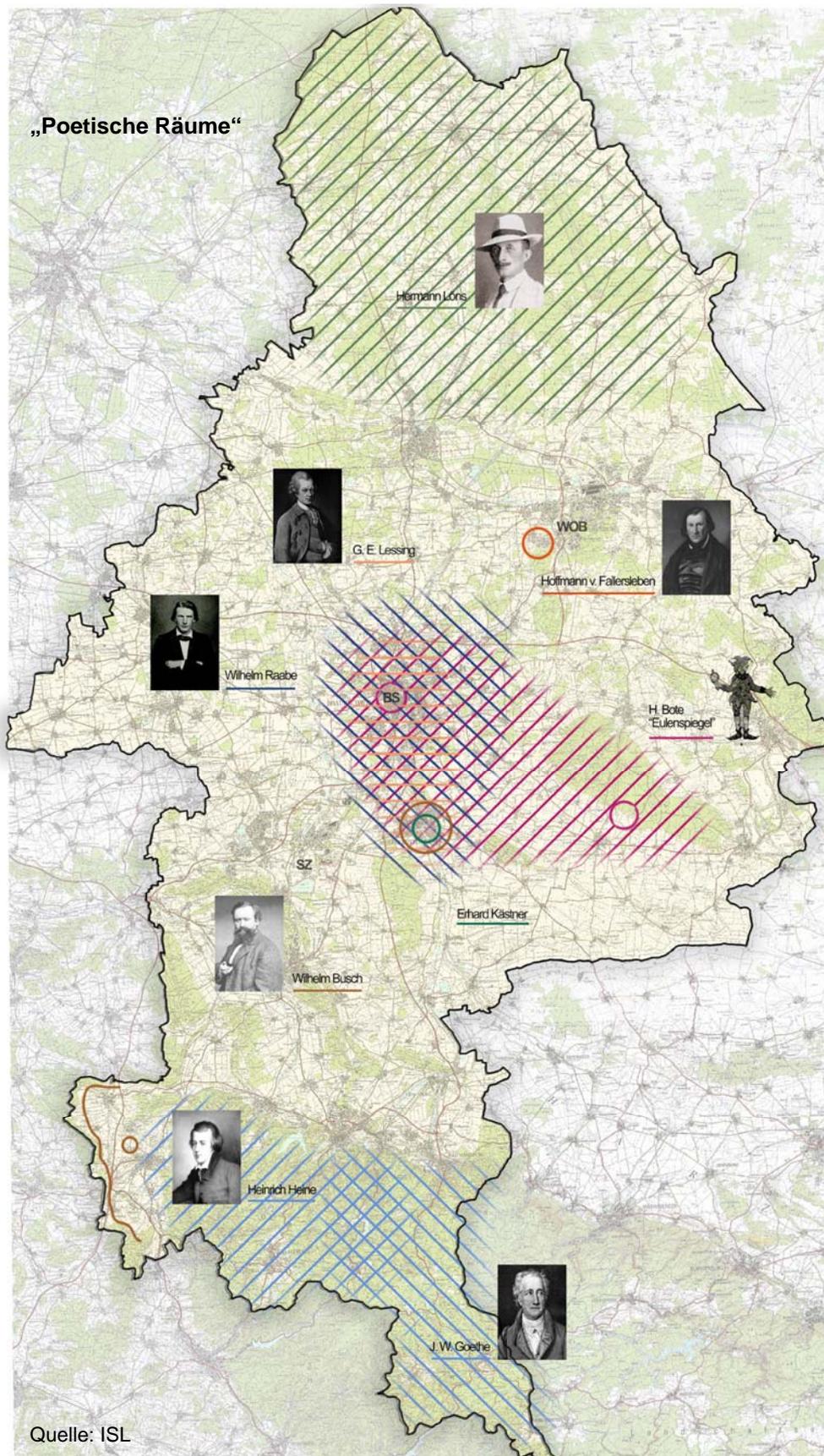


Quelle: ISL

Mental Maps – Beispiel „Poetische Räume“

Unsichtbar in den Raum eingeschrieben sind, teilweise im wörtlichen Sinne, die Lebensstationen und Werke namhafter Dichter und Schriftsteller, die in der Region ihre Spuren hinterlassen haben oder sie sogar zum Gegenstand ihrer Werke gemacht haben. Zu nennen sind hier:

- Hermann Bote (1467- ca. 1520). Er war Sohn eines Braunschweiger Schmiedemeisters, Zolleschreiber seiner Vaterstadt, um 1493 niederer Landrichter und danach vermutlich Verwalter des Braunschweiger Altstadt-Ratskellers. Sein Volksbuch vom Till Eulenspiegel war der einzige Welterfolg der Dichtung Niedersachsens und zugleich das berühmteste und langlebigste aller deutschen Volksbücher.
- Gotthold Ephraim Lessing (1729-1781). Er gilt als wichtigster deutscher Dichter der Aufklärung, der mit seinen Dramen und theoretischen Schriften die weitere Entwicklung der deutschen Literatur wesentlich beeinflusste. 1770 wurde er Bibliothekar der Herzog-August-Bibliothek in Wolfenbüttel, wo er bis zu seinem Tode lebte.
- Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832). Einer der bekanntesten Harzreisenden war Johann Wolfgang von Goethe, der zwischen 1777 und 1805 drei Harzreisen unternahm. Diese Reisen inspirierten ihn literarisch, verschafften ihm aber auch bergbauliche Kenntnisse und weckten seine Liebe zu Mineralogie und Geologie.
- Heinrich Heine (1797-1856). Er erkundete den Harz im Jahre 1824. Seine Impressionen, die sich in seinem literarischen Werk „Die Harzreise“ wiederfinden, haben weder an Aktualität noch an Ausdruckskraft verloren.
- Hoffmann von Fallersleben (1798-1874). Eigentlich als August Heinrich Hoffmann in Fallersleben bei Braunschweig geboren, hat der Dichter des Deutschlandliedes sein Leben allerdings weitgehend außerhalb der Region verbracht.
- Wilhelm Karl Raabe (1831-1910). Er wurde in Eschersleben bei Braunschweig geboren, studierte in Berlin und lebte als Schriftsteller zunächst in Wolfenbüttel und seit 1870 in Braunschweig.
- Wilhelm Busch (1832-1908). In Wiedensahl bei Hannover geboren, studierte er erst Maschinenbau und später an den Kunstschulen in Düsseldorf, Antwerpen und München. Durch seine Bildergeschichten weltberühmt geworden, lebte er ab 1864 zurückgezogen in Wiedensahl und später in Mechtshausen im Harz.
- Hermann Löns (1866-1914). In Westpreußen geboren, kam er 1890 nach dem Bruch mit dem Elternhaus in den Westen Deutschlands und lernte als Journalist beim „Hannoverschen Anzeiger“ die Heide kennen, deren Pflanzen- und Tierwelt ihn nicht mehr losließ und sein dichterisches Werk prägte.
- Erhart Kästner. In der ersten Aufbauphase (1950-68) Direktor der Herzog-August-Bibliothek in Wolfenbüttel, schrieb Kästner nicht nur anspruchsvolle Belletristik, sondern verstand sich zeitlebens als ein an Zeitproblemen kritisch engagierter Schriftsteller.



2.2 Zusammenfassende Bewertung

Der Analyse morphologischer Qualitäten des Gesamttraums und seiner Teile in Kapitel 2.1 folgt auf den kommenden Seiten die bewertende Auseinandersetzung damit, welche strukturellen Stärken, Schwächen und Gefährdungen sich bei dieser Analyse abgezeichnet haben – immer vor dem Hintergrund, inwiefern sich auf Grundlage der morphologischen Qualitäten eine tragfähige „Architektur der Region“ entwickeln lässt.

2.2.1 Strukturelle Stärken

Die besondere, charakteristische Stärke der Region ist, wie vieles in diesem Raum, 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 hieraus entwickelt haben und durch ein verzweigtes Flusssystem miteinander verbunden werden. Dabei hat sich bei der vorangegangenen Analyse gezeigt, 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 erst der Entdeckung und Entwicklung bedarf. Gemeint ist damit nicht das Lößhügelland zwischen Oderwald, Elm und Lappwald, dessen Reiz mittlerweile viele entdeckt haben, sondern die unpräzise, aber grundsätzlich wohlstrukturierte Geest- und Bördelandschaft westlich der Oker. Doch auch das Weser- und Leinebergland leistet einen bisher kaum wahrgenommenen Beitrag zu dieser Vielfalt. Was die Region besonders auszeichnet, ist der Kontrast weiter, offener Räume, die mit Harz und kleineren Höhenzügen regionalspezifische Orientierungsmöglichkeiten im Raum bieten, gegenüber der Begrenztheit kleinräumiger, „intimer“ landschaftlicher Gegebenheiten in Heide, Weser-Aller-Flachland sowie Weser- und Leinebergland.

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 Höhepunkten (z.B. Burgen und Pfalzen). Aus dem historischen Erbe der Region sind allerdings auch die Hinterlassenschaften einer vielfältigen Industriekultur nicht wegzudenken, die diesen Raum aufgrund seines außerordentlichen Reichtums an Bodenschätzen seit dem Mittelalter geprägt haben und wesentlich zu seiner Identität beitragen.

Insgesamt gesehen liegen die Stärken der Region in der Dichte gefestigter und selbstverständlicher naturräumlicher, kultureller und baulicher Strukturen. Einer Dichte, die wenige absolute Höhepunkte bietet, wohl aber die substanzielle Grundlage einer hohen Lebensqualität auf allen Ebenen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, die Bandbreite, Vielfalt und Schönheit der vorhandenen morphologischen Qualitäten zu

erkennen, zu pflegen und zu entwickeln. In vielen Fällen wird es dabei allerdings zunächst um die Herstellung von Zusammenhängen und Zugehörigkeiten gehen müssen.

2.2.2 Strukturelle Schwächen

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 – beziehungsweise auf die Analyse der „räumlichen Schwerpunkte der Region“ in Kapitel 2.1.2 – 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 Helmstadt 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. Ein ähnliches Phänomen landschaftsräumlich bedingter Abgrenzung zeigt sich auch im zum Weser- und Leinebergland gehörenden Südwesten, der sich vorwiegend auf den Harz und die offenen Räume südwestlich des Mittelgebirges orientiert.

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 des Gebildes 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.

Beim Blick auf die „offizielle Darstellung“ touristischer Attraktionen der Region ist festzustellen, dass hier große Teile des regionalen Kernraums um Wolfsburg, Braunschweig, Peine und Salzgitter ausgeklammert bleiben, erstaunlicherweise aber auch der landschaftlich vielfältige Bereich des Weser- und Leineberglandes.⁴ Im Fall der offenen Landschaften stellt sich hier die Frage nach ihrer ästhetischen Bewertung, wohingegen das fraglos reizvolle Bergland offenbar noch der „Entdeckung“ bedarf.

Der Region gehören damit neben einem gestärkten Kernraum große periphere Räume an, die aufgrund landschaftlicher Andersartigkeit, starker innerer (topographischer) Grenzen bzw. fehlender äußerer Grenzen nur geringe Bindungen an den Gesamttraum aufweisen. Hier müssen im Interesse des engeren Zusammenhalts die sichtbaren „regionalen Bande“ gestärkt werden. Hinzu kommt die mangelnde Wertschätzung einzelner Räume, die gleichfalls einer Aufwertung bedürfen.

⁴ Siehe hierzu den Abschnitt „Besondere Qualifizierung: Touristische Straßen“

2.2.3 Gefährdungen

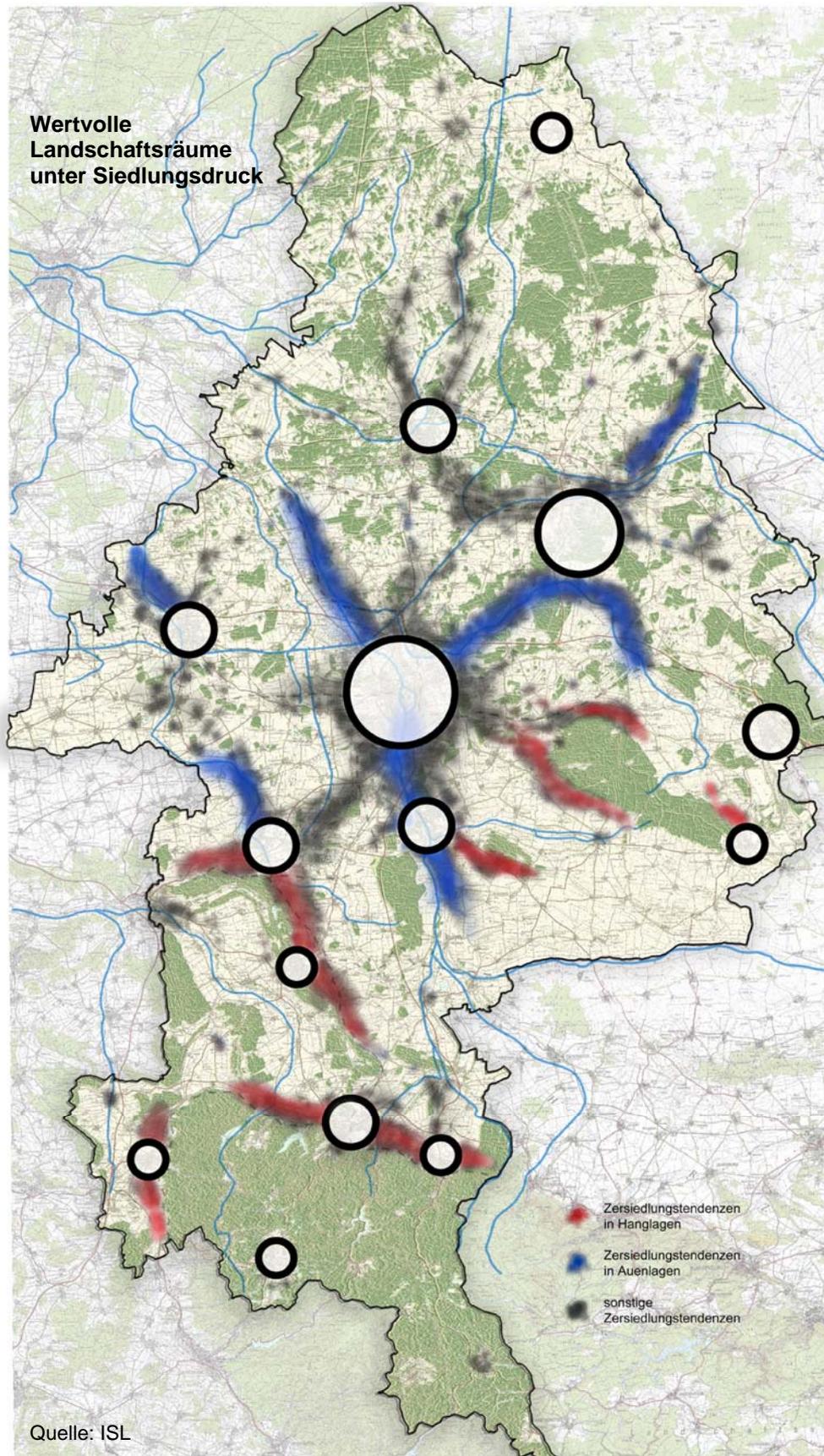
Im Folgenden soll die Bewertung morphologischer Qualitäten des Gesamttraums als Grundlage einer „Architektur der Region“ durch die Benennung konkreter Gefährdungen ergänzt werden, die vor allem mit Spezialisierungen und Privatisierungen zu Lasten der Allgemeinheit sowie Ignoranz z.B. gegenüber historisch geprägten Situationen und Beziehungen in Zusammenhang stehen. Wir konzentrieren uns dabei auf die bauliche Tätigkeit in der Landschaft und die monostrukturelle, andere Nutzungen ausschließende Art der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung.

Wertvolle Landschaftsräume unter Siedlungsdruck

Die nebenstehende Karte veranschaulicht, dass die allgemeine Tendenz der letzten Jahrzehnte, mehr und mehr Bauland außerhalb bestehender Ortschaften auszuweisen, auch in der Region zu einer Inanspruchnahme großer Landschaftsräume geführt hat. Entsprechend zersiedelte Bereiche sind besonders im Umfeld Braunschweigs und der Mittelzentren des Kernraums (Wolfsburg, Salzgitter und Peine) zu finden. Das grundsätzliche Problem der Zersiedelung liegt dabei, wie mittlerweile vielfach beschrieben, nicht in einem vollständigen „Verbrauch“ der Landschaften. Problematisch sind vielmehr die überwiegend anspruchslose Strukturlosigkeit sowie die additive und wahllose räumliche Zuordnung der Siedlungen, die wiederum zum Struktur- und Wertverlust periphererer stadtnaher und ländlicher Räume führt. Unterstützt wird dies oft durch dürrtliche Gestaltung von Siedlungsrändern zugunsten einer optimalen Landschaftsorientierung der Gebäude, die von außen wiederum als Aneignung der Landschaft erfahren wird. Dabei liegt die Besonderheit dieser Tendenzen in einer bevorzugten Besetzung landschaftlich besonders reizvoller Standorte, und zwar in:

- Gewässernähe, die gerade in den offeneren landschaftlichen Räumen der Kernregion mit verhältnismäßig großer landschaftlicher Geschlossenheit und Vielfalt gleichzusetzen ist. Es bleibt abzuwarten, inwiefern ihre latente Hochwassergefährdung die Gunst dieser Lagen mittelfristig beeinträchtigt.
- Hanglagen, die in den letzten Jahrzehnten – entgegen traditioneller Siedlungsgewohnheiten – wegen unverbaubare Ausblicke in die Landschaft verstärkt besiedelt wurden, vorzugsweise an Südwesthängen mit Harzblick. In der topographisch begünstigten Region wird mittlerweile ein großer Teil entsprechenden Lagen des südlichen Kernraums und des Harzrandes in Anspruch genommen. Dies betrifft vor allem die Flanken des Elm, der Asse, der Lichtenberge und des Salzgitter-Höhenzuges sowie den westlichen und nördlichen Harzrand.

Diese Tendenz einer Privatisierung der Landschaft durch Bau- und Siedlungsstrukturen, die meist schon durch ihre Anspruchslosigkeit (zer)störend wirken, steht in scharfem Konflikt mit dem Interesse der Allgemeinheit, Landschaft als Erholungs- und Betrachtungsraum zu genießen bzw. als Schutzraum natürlicher Ressourcen freizuhalten.



Landschaftliche Monotonie durch industrielle Landwirtschaft

Ein weiterer Aspekt landschaftlicher Gefährdung soll hier nur kurz angerissen werden, da er im Themenkomplex „Lebensräume der Region“ ausführlich zu besprechen sein wird: die strukturelle Verarmung und Vereinheitlichung von Landschaften durch monostrukturelle, industrialisierte landwirtschaftliche Prozesse.

Auch diese Problematik ist mittlerweile hinlänglich bekannt, soll hier aber unter dem besonderen Aspekt betrachtet werden, dass die ausschließliche und rein wirtschaftlich orientierte landwirtschaftliche Widmung weiter Landesteile eine Aneignung und Privatisierung von Landschaften darstellt, die mit der Problematik der Zersiedelung durchaus vergleichbar ist. In diesem Zusammenhang sind vor allem zwei Gesichtspunkte hervorzuheben:

- Durch „Entpersönlichung“ und Ausräumung von Landschaften Gefährdung dessen, was hier im Interesse einer Stärkung der „Architektur der Region“ erreicht werden soll: die Herausbildung nach ihrer landschaftsräumlichen Zugehörigkeit differenzierter und je nach ihrer Grunddisposition (Böden, Klima, Wasserhaushalt) unterscheidbarer agrarisch geprägter Kulturlandschaften. Außer diesen individuellen Eigenschaften verlieren industriell bewirtschaftete Agrarlandschaften im allgemeinen vor allem ihre Feingliederung durch Hecken und Alleen, deren Erhaltung aber auch im Interesse einer nachhaltigen Landnutzung unabdingbar ist. In diesem Zusammenhang sind vor allem die Faktoren Erosion, Beschattung und Artenvielfalt, aber auch landschaftliche Ordnung und Schönheit zu nennen.
- Verlust der Zugänglichkeit weiter Landesteile bei entsprechend einseitiger, andere Nutzungen tendenziell ausschließender Bewirtschaftung. Dies betrifft einerseits die Betretbarkeit der Landschaft an Ortsrändern, die meist nicht mehr gegeben ist, weil Wirtschaftswege sich zunehmend auf Straßennetze beziehen. Andererseits ist mit der Größe der Schläge das Netz dieser Wege immer weitmaschiger geworden und genügt nur noch technischen, nicht aber ästhetischen Ansprüchen. Dies steht vor allem im Widerspruch mit dem Bedürfnis, umfassende regionaler Netze an Rad- und Fußwegen anzulegen – verbunden mit dem Wunsch nach ästhetischer Aufwertung dieser Wege durch Hecken oder Alleen, die zugleich zur Gliederung der Landschaft beitragen.

Auch diese Tendenzen einer Privatisierung der Landschaft durch eine industrialisierte Landwirtschaft stehen – analog zu deren Zersiedelung – in scharfem Konflikt mit dem Interesse der Allgemeinheit, Landschaft als Erholungs-, Bewegungs- und Betrachtungsraum zu erfahren oder zu erlaufen.

2.3 Stabile und atmosphärisch starke „Architektur der Region“

2.3.1 Perspektiven „Regionale Gartenstadt“ als offenes System

Wir gehen davon aus, dass die gegenwärtige „Architektur der Region“ trotz feststellbarer struktureller Schwächen und Gefährdungen durchaus eine gute Basisstruktur zur weiteren Entwicklung der Region darstellen kann. Durch konsequente gesellschaftliche, politische und planerische Konzentration auf die Entwicklung der Region – d.h. die kontinuierliche Sicherung, Herausarbeitung, bewusste Sichtbarmachung und weitere Ausgestaltung ihrer „Architektur“ ist nach dreißig Jahren schließlich eine Regionalstruktur entstanden, die wir als „**Regionale Gartenstadt**“ bezeichnen wollen. In ihr findet eine verdichtete Ausformung der Strukturelemente statt, die die Region bereits heute prägen. Hierbei spielen im übrigen nicht nur „greifbare“ raumprägende Elemente eine Rolle, sondern auch unsichtbare Einflüsse auf die räumliche Wahrnehmung der Region, wie sie oben in Form von Mental Maps zu „territorialer Entwicklung“ und „poetischen Räumen“ exemplarisch untersucht wurden.

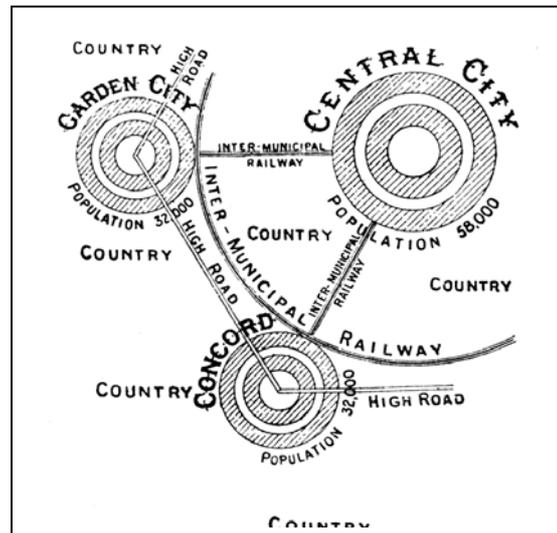
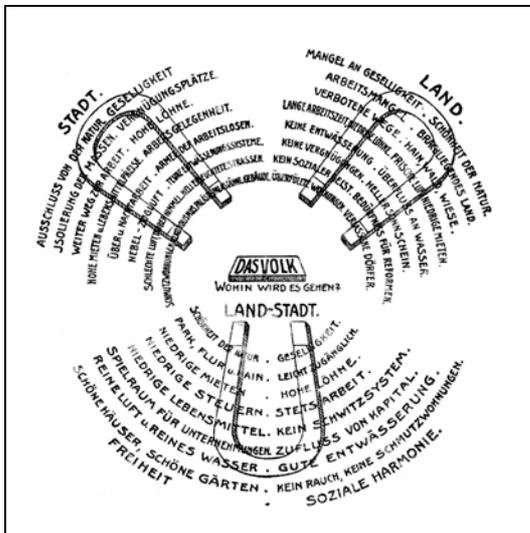
Stadt, Umland und Land gehen in der „Regionalen Gartenstadt“ auf. Sie verschmelzen in einem neuen räumlich erweiterten Stadtbegriff in Übereinstimmung mit dem Aktionsradius ihrer Bewohner. Zusätzlich charakterisiert wird dieses Gefüge durch die Komplexität und Vielfalt an ländlichen, parkartigen, städtischen und industriell geprägten Räumen und Nutzungen.

In Analogie zu den ursprünglichen Gartenstädten des beginnenden 20. Jahrhunderts erhält die „Regionale Gartenstadt“ ein tragfähiges, bewusst mit Freiraumelementen gestaltetes Gerüst, das vielfältigen Raumnutzungen unterschiedlichster Art und Dichte Halt und Raum gibt – nämlich die fortentwickelte „Architektur der Region“. Zum anderen waren diese Gartenstädte in erster Linie als Lebens- und Interessengemeinschaften im genossenschaftlichen Sinne gedacht – ebenfalls eine Grunddisposition, die sich nach Überwindung interkommunaler Konkurrenzen im Jahre 2030 auf die „Regionale Gartenstadt“ als unser Motto für ein **regionales Leitbild** übertragen lässt. Auch die immer wieder gerade in unserer Region neu definierte Kooperation von Gemeinden und Wirtschaft weist in diese Richtung.

Um dieses regionale Leitbild besser verstehen zu können, soll hier kurz auf die Geschichte des Gartenstadtgedankens eingegangen werden. Zu nennen sind hier zunächst die Ideen des philanthropischen Fabrikanten und Sozialreformers Robert Owen, der bereits im Jahre 1817 vorschlug, „... das Land mit Industriedörfern (...) zu besiedeln, um so die – wie viele seiner Zeitgenossen meinten – unheilvolle, sozial polarisierende Entwicklung der schmutzigen Industriestädte zu bremsen“ (ZIMMERMANN 1997, 587). Weitere – und tatsächlich gebaute – Vorbilder für die Gartenstadtidee stellen die

paternalistischen Werkssiedlungen fortschrittlicher englischer Fabrikanten des 19. Jahrhunderts dar, beispielsweise Saltaire, das 1853 in Bradford entstand, oder Port Sunlight, das ab 1889 nahe Liverpool gebaut wurde (ZIMMERMANN 1997, 588-591).

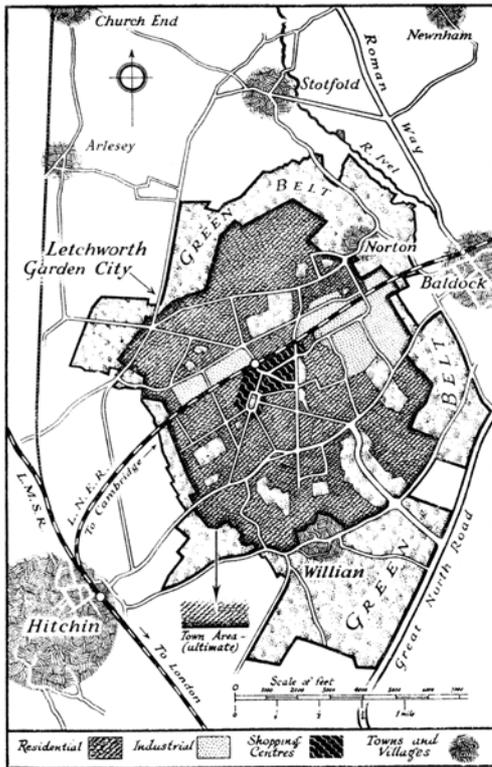
Den eigentlichen theoretische Grundgedanken der Gartenstadt, die Idee einer **Vereinigung der Vorzüge von Stadt und Land**, formulierte 1898 schließlich Ebenezer Howard in seinem Buch „Garden-Cities of To-morrow“. Ihre bildhafte Veranschaulichung fand die Gartenstadtidee in den beiden berühmten Darstellungen der Satelliten und der drei Magneten. 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)



Drei Magneten und Satellitenmodell nach Howard

Quellen: Hartmann1976, 29; Howard 1946, 143

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 EW und, bei weiterem Wachstumsdruck, die **Neugründung von Städten** in einem zentralörtlich geordneten Beziehungsnetz.



Historische Pläne von Letchworth und Welwyn

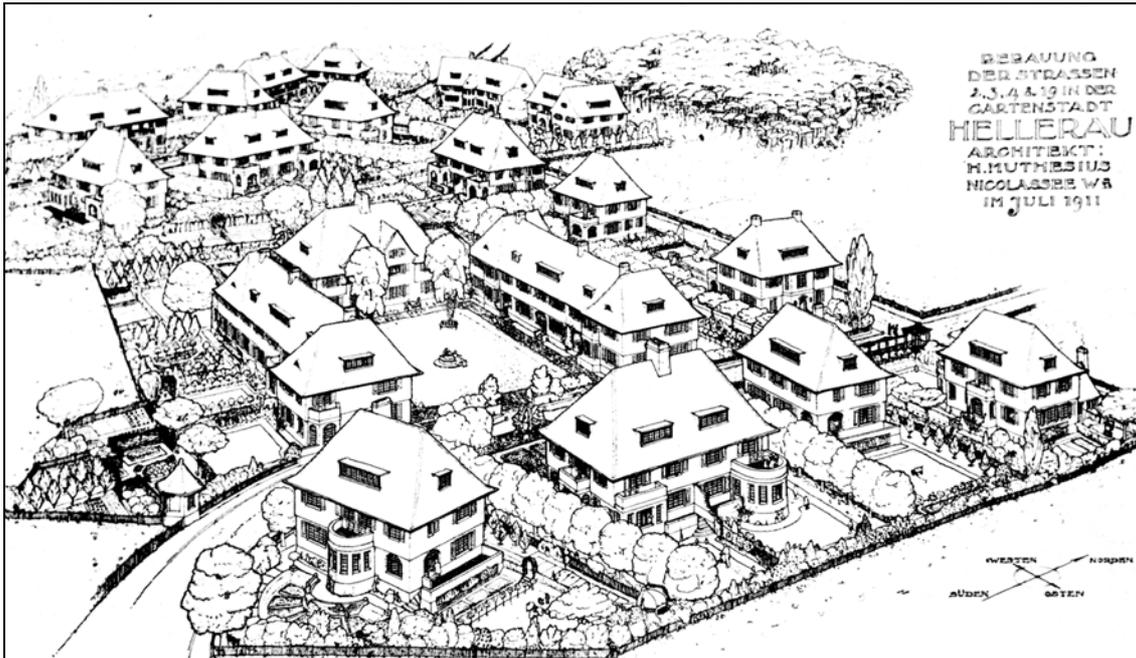
Quellen: Howard 1946, 105; Hegemann 1938, 6



Luftaufnahmen von Letchworth und Welwyn

Quellen: Purdom 1948, Tafel XII; Hegemann 1938, 99

Analog zur Entwicklung in England gründete sich 1902 in Deutschland eine deutsche Gartenstadtgesellschaft (HARTMANN 1976, 28 f.; ZIMMERMANN 1997, 593). Ab 1907 baute die Gartengesellschaft unter ihrem Vorsitzenden Hans Kampffmeyer ihre erste Gartenstadt in Karlsruhe-Rüppurr. Zeitgleich entstand die weit bekanntere Gartenstadt Hellerau bei Dresden auf Initiative des Unternehmers Karl Schmidt, der seine „Deutschen Werkstätten“ hierher verlegt hatte. Verpflichtet wurden so bekannte Architekten wie Theodor Fischer, Hermann Muthesius, Fritz Schumacher, Richard Riemerschmid oder Heinrich Tessenow, der hier sein berühmtes Festspielhaus baute (ZIMMERMANN 1997, 593 ff.).



Planung von Hermann Muthesius für die Gartenstadt Hellerau

Quelle: Hartmann 1976, 101

„Nach Hellerau entstanden in Deutschland weitere Gartenstädte auf rein genossenschaftlicher Grundlage: so in Berlin-Britz die ‚Ideal‘, 1913 die ‚Reform‘ in Magdeburg, während die bekannte ‚Gartenstadt Staaken‘ eine Werksiedlung für Meister der Munitionswerke Spandau und keine Gartenstadt war; sie wurde 1917 von Paul Schmitthenner im Stil einer mittelalterlichen Kleinstadt gebaut.“ (ZIMMERMANN 1997, 599) Zu nennen wären weitere Gartenstädte wie das 1913/14 in Falkenberg bei Berlin von Bruno Taut geplante Falkenberg. Es darf aber auch nicht verschwiegen werden, dass unter dem Etikett der Gartenstadt in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg zahlreiche Siedlungen entstanden, die in Wahrheit lediglich „grün verbrämte“ Vorortsiedlungen darstellten – so auch die „Gartenstadt“ in Branschweig-Rüningen. In diesen Siedlungen war lediglich die Durchdringung städtischer und landschaftlicher Elemente zu spüren. Vom eigentlichen Gartenstadtgedanken, wirtschaftlich autonome urbane Gebilde zu schaffen, war bei derartigen Projekten nichts mehr übrig geblieben.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erfuhr der Gartenstadtgedanke in England eine Renaissance in Form zahlreicher „New Towns“ mit denen man einem zunehmenden Wachstum der Städte zu begegnen suchte. Sehr viel später entwickelte sich in den USA der hierzulande stark umstrittene Trend des „New Urbanism“, der zumindest formal viele Strukturelemente der ursprünglichen Gartenstädte wieder aufgenommen hat (CALTHORPE 1993).

Im Westdeutschland der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg bezogen sich die neuen Leitbilder der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ und der „Stadtlandschaft“ in letzter Konsequenz ebenfalls auf die Gartenstadtidee. Bestimmend wurden eine von der Industrie entlehnte Funktionalität, die modernistische Ästhetik des formlosen Fließraumes und der Siegeszug des privaten Automobils – nach dem martialischen Klassizismus und der spießigen Heimattümelei der Nazi-Zeit zusätzlich ideologisch aufgeladen als Ausdruck eines freiheitlichen, demokratischen und allein an sachlicher Vernunft orientierten Neuanfangs. Das reale Ergebnis jedoch: ein unverbindliches Neutrum, eher einschläfernd als anregend, mehr Zersiedlung als neue Raumordnung, bar jeder Bedeutung für ein öffentliches kommunales Leben, weder Stadt noch Land.

Mit der „Regionalen Gartenstadt“ sollen sich nun in Rückbesinnung auf Howard wirklich **städtische Raumqualitäten und ländliche Strukturen durchdringen**, ohne sich dabei aufzugeben und ihre 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, von den Fesseln begrenzter Siedlungseinheiten befreiter 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.

Profilierung regionaler Teilräume

Die konsequente Herausarbeitung und Differenzierung der charakteristischen Landschaftsräume als konsolidierende Bestandteile der „Architektur der Region“ hat dazu geführt, den einzelnen regionalen Teilräumen auch entsprechend differenzierte

Schwerpunktaufgaben „zuweisen“ zu können – und zugleich eine Basis dafür gelegt, sie auch in diesem Sinne weiterzuentwickeln.

So ist der besonders städtisch geprägte Schwerpunktbereich des Kernraums um Wolfsburg, Braunschweig und Salzgitter, wie er bei der Analyse räumlicher Schwerpunkte der Region definiert wurde, zum urban-industriellen Herz der „Regionalen Gartenstadt“ geworden, ergänzt durch Gifhorn und das Siedlungsband des nördlichen Harzrandes.

Die offeneren Landschaftsräume des nordwestlichen und südöstlichen Kernraums hingegen sind nach wie vor hauptsächlich landwirtschaftlich geprägt. Vor allem im Nordwesten haben sie aber eine deutliche landschaftliche Aufwertung durch konsequente Ergänzung und Herausarbeitung der raumbildenden und verbindenden Landschaftselemente wie Alleen, Hecken oder Wälder erhalten. Kleinere Orte haben durch konsequente Verdichtungen und bestandsorientierte Arrondierungen erkennbare Grenzen zurückgewonnen und klar definierte Übergänge in die angrenzenden Landschaften erhalten.

Der zur Region gehörige Teil der Lüneburger Heide ist einer der Naherholungsschwerpunkte der Region geblieben. Gleichzeitig ist es gelungen, die Qualitäten dieses Landschaftsraums als „intimer“ Wohnstandort beizubehalten und weiter zu erhöhen, ohne seine Kleinräumigkeit zu zerstören. Dabei wurde bewusst auf Qualität gesetzt und der Verdichtung sowie behutsamen, bestandsorientierten Erweiterung bestehender Ortslagen absoluter Vorrang gegeben. Wie überall in der Region wurde dabei größter Wert darauf gelegt, die Wohngebiete landschaftlich zu integrieren sowie Übergänge und Zugangsmöglichkeiten zur Landschaft zu verbessern. Neben privaten Wohnqualitäten wurden dabei immer auch die Erholungsmöglichkeiten der Allgemeinheit berücksichtigt. Das schließt immer auch die Anbindung an großräumige Rad- und Wanderwegenetze mit ein. Eine Qualitätssteigerung, die der „Standorttreue“ der regionalen Bevölkerung sehr zugute gekommen ist. Im übrigen haben die konsequente Entwicklung des Regionalgedankens und ein gezieltes Marketing – Motto „Wacholder, Stahl und Silber“ – dazu beigetragen, dass nun auch die Heide als integraler Bestandteil der Region wahrgenommen wird.

Ebenso verhält es sich mit dem regionszugehörigen Teil des Weser- und Leineberglandes und dem Harz, die gemeinsam zum südlichen Erholungsschwerpunkt der Region entwickelt worden sind. Wie in der Heide wurde auch hier in beschränktem Umfang Wohnen in verdichteten Ortslagen gefördert. Ansonsten aber wurde durch Ausbau von Rad- und Wegenetzen und Betonung der historischen Besonderheiten dieses Raums seine Attraktivität bedeutend erhöht. Hier wie in der übrigen Region wurde dabei große Sorgfalt auf eine zusammenhängende Darstellung der reichen historischen Hinterlassenschaft gelegt, die nicht zuletzt auch die technisch-industrielle Geschichte dieses Raums lebendig macht.

2.3.2 Prinzipien

Auf der Handlungsebene gilt es vor allem, durch eine konsequente Profilierung des regionalen Managements optimale Bedingungen für die konkrete überörtliche Gestaltung der „Architektur der Region“ zu schaffen. Voraussetzung hierfür ist allerdings, sich auf der Ebene der Gesamtregion mit der Schaffung und Kultivierung einer räumlich ausgeprägten und alles vernetzenden Öffentlichen Sphäre der „Regionalen Gartenstadt“ auseinander zu setzen. Erst auf dieser Basis wird die Etablierung einer Regionalgestaltung auch im gestalterisch-ästhetischen Sinne möglich sein, und ebenso die Suche nach räumlichen Ansatzpunkten für impulsgebende Entwicklungen.

Stärkung des Öffentlichen Raumes

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 vor allem

- die Qualifizierung und Differenzierung des Netzes an Straßen und Wegen als öffentliche Räume der „Regionalen Gartenstadt“. Das bedeutet z.B. auch bei ländlichen Wirtschaftswegen, den Gemeingebrauch gegenüber dem Landwirtschaftsverkehr stärker zu betonen.
- eine weitgehende Definition von offener Landschaft als Allgemeingut. Entsprechende Begegnungs- und Erholungsräume können im übertragenen Sinne die „Plätze“ der „Regionalen Gartenstadt“ bzw. eine neue Form von „Allmenden“ bilden. Bürgerwiesen oder Parks am Rand von Ortschaften werden Foyers zur Landschaft.

Als Vorbilder für entsprechende räumliche Maßnahmen bieten sich die Fremdenverkehrsgebiete der Region an, in denen Erschließungsnetze und Parkanlagen in der Regel bereits heute einladende Gesten bilden.

Als exemplarisch kann hier im übrigen ein regionaler Park bezeichnet werden, dessen experimentelle und äußerst moderne Konzeption viel zu wenig gewürdigt wird: der Westpark in Braunschweig. Er umfasst 240 ha und wird seit 1980 schrittweise als Naherholungsgebiet im Westen Braunschweigs ausgebaut. Grundlage hierfür ist die Gesamtplanung des Landschaftsarchitekten Prof. Nagel aus Hannover:

„Ziel ist es, neben einer weiterhin intensiven landwirtschaftlichen Nutzung eine stadtnahe Landschaft mit abwechslungsreichen Erholungseinrichtungen wie Rad-Fußverbindungen, ausgewiesenen Reitwegen, Kleingartenanlagen einschließlich Sport- und Spielflächen zu gestalten. (...) Als wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des Westparks wurde ein erstes Flurerneuerungsverfahren vom Amt für Agrarstruktur durchgeführt, um die städtischen Grundstücke für die Anlage von öffentlichen Grünflächen zusammenfassen zu können.“⁵ Damit kann er im übertragenen Sinne modellhafte Referenz für die gesamte „Regionale Gartenstadt“ und ihre Ordnung durch die „Archi-

⁵ Text der Informationstafel im Westpark Braunschweig (auszugsweise)

tektur der Region“ sein. Denn hier wurde nichts weiter getan als ein bestehendes Raumgerüst an Straßen und Wegen auszubauen, zu komplettieren und so zum Rahmen für alle möglichen denkbaren Nutzungen zu machen.



Ansichten aus dem Westpark Braunschweig

Regionalgestaltung

Strategisch gesehen wird das angestrebte Ziel einer kontinuierlichen Sicherung, Herausarbeitung, bewussten Sichtbarmachung und weiteren Entwicklung der „Architektur der Region“ als strukturelle und gestalterische Grundlage 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 vor allem der konsequenten Etablierung einer neuen, querschnittorientierten und ressortübergreifenden **Regionalgestaltung**, die Ziele und Kriterien in die Projekte aller Maßnahmenträger im Raum einbringt. Dabei sollte das Schwergewicht auf das **räumliche Gesamtgerüst der Region** gelegt werden.

Ausgestattet mit entsprechend qualifiziertem Personal würde sie die erforderliche Erweiterung und Ergänzung der bisherigen vorwiegend kurzlebig-funktionalen Regionalplanung gewährleisten und vor allem für die oben erwähnte systematische Weiterentwicklung morphologischer Qualitäten und Zusammenhänge im Sinne der „Architektur der Region“ verantwortlich zeichnen. Und da sie letztlich die Gestaltung der „Regionalen Gartenstadt“ leistet, ist „Regionalgestaltung“ in letzter Konsequenz mit Stadtgestaltung gleichzusetzen.

„Regionalgestaltung“ muss aber auch ganz konkret Aufgaben projektorientierter Planung übernehmen, die die Aufgaben des Zweckverbands Großraum Braunschweig um entsprechende Projekte erweitert. Und schließlich geht es um die Erarbeitung allgemeiner räumlich-gestalterischer Standards für die „Regionale Gartenstadt“.

Impulsgebende Entwicklungen

Um Akzeptanz zu gewinnen, muss sich die „Regionalgestaltung“ neben einer Einmischung in Fachplanungen auch um die Auslösung impulsgebender Entwicklungen bemühen. Das bedeutet eine projektorientierte Konzentration auf Themenschwerpunkte und Zusammenhänge, die stellvertretend für das Ganze stehen. In diesem Sinne sind folgende beispielhafte Ansatzpunkte für impulsgebende Entwicklungen denkbar:

- die Aufwertung und Sichtbarmachung historischer Gärten und Gutsparks, von denen es vor allem in der Südhälfte der Region eine ganze Reihe gibt. Ihre Hervorhebung erscheint vor allem deshalb wichtig, weil sie, abgesehen von herausragenden Beispielen, meist nur wenig Beachtung finden. Gerade hier können aber wichtige kulturelle Ausgangspunkte für eine differenzierte Wahrnehmung regionaler Kulturlandschaften entstehen – und zwar einschließlich ihrer räumlichen Vernetzung, die sich durch die Betonung des Raumzusammenhangs zwischen den einzelnen Parks gut hervorheben lässt. Wie neu zu schaffende Regionalparks oder Bürgerwiesen auch können historische Gärten Foyers zur Landschaft oder Bühnen für kulturelle Ereignisse bilden, aber auch ideale Orte einer Direktvermarktung regionaler Produk-

te. Damit kann innerhalb der „Regionalen Gartenstadt“ das lokale Selbstbewusstsein erhalten und gestärkt werden.

- die Herausarbeitung und Nutzung raumprägender Spuren der Technikgeschichte. Spätestens seit der IBA Emscher Park ist dies zwar zu einem etwas gewohnteren Aspekt regionalen Marketings geworden. Doch gerade in einer Region, deren Charakter ihrer reichen Bodenschätze wegen seit vielen Jahrhunderten von Technik und Industrie geprägt wird, erscheint eine Auseinandersetzung mit entsprechenden historischen Spuren nur konsequent. Einerseits können hier vielfältige räumliche und inhaltliche Zusammenhänge industrieller Prozesse sichtbar werden, beispielsweise das Wechselspiel zwischen Energiegewinnung, Wasserhaltung, Bergbau, Verhüttung und Verarbeitung von Metallen. Zum anderen stellt diese industrielle Geschichte einen regionaltypischen Aspekt dar, der viel zur Steigerung der regionalen Identität beitragen könnte.
- die Aktivierung des regionalen Gewässer- und Kanalnetzes als Erholungsraum. Ergänzt durch den Biotopverbund bietet das dichte System regionaler Flüsse und Bäche ein willkommenes netzartiges Gefüge, das bei entsprechender Gestaltung und Erschließung „Leitsystem“ für das Erlebnis der regionalen Landschaften werden kann. Ergänzt wird es durch das künstliche Netz der Kanäle, das gerade den Norden der Region gut erschließt und vor allem zum Träger neuer Aktivitäten der Kernregion werden kann – so geschehen bei Autostadt, neuem Stadion und Landesgartenschau Gelände in Wolfsburg.

Was „Regionalgestaltung“ im Sinne der weiteren Entwicklung der „Architektur der Region“ auf der konkreten Ebene leisten kann in Form eines kurzen beispielhaften Kataloges erarbeitet werden, die sich zum einen auf den Umgang mit der offenen Landschaft und zum anderen auf das Verhältnis von Siedlung und Landschaft beziehen. Die konkrete Ebene der Formulierung detaillierter gestalterischer Regeln, beispielsweise für Straßenprofile oder Leitbaumarten, kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht geleistet werden, sondern wird Aufgabe der „Regionalgestaltung“ sein.

Offene Landschaft

Landschaftliche Gliederung

Traditionelle Kulturlandschaften werden in der Regel durch ein einfaches, immer wiederkehrendes Repertoire an Elementen wie alleengesäumte Straßen, Gräben, Hecken, Hainen etc. geprägt: integrale Elemente der Landschaft, die im vergangenen Jahrhundert vor allem durch die zunehmende Industrialisierung der Landwirtschaft einschließlich umfassender Flurneuordnungsmaßnahmen, den verkehrsgerechten Ausbau der Straßen und eine allgemein zunehmende bauliche Inanspruchnahme von Landschaft mehr und mehr fragmentiert und zerstört wurden.

Das selbstverständliche, vielerorts zumindest teilweise erhaltene landschaftliche Repertoire sollte systematisch erhalten, gepflegt und ergänzt werden. Viele Landschaften können so wieder mehr Struktur und Ordnung durch Hecken und Alleen erhalten, in deren Gestaltung und Baumwahl sich im übrigen Hierarchien von Straßen und Wegen, aber auch landschaftsräumliche Zugehörigkeiten abbilden können. Voraussetzung hierfür ist die Erarbeitung sauberer, übergeordneter regionaler Typologien als verbindlicher Regeln für die Gestaltung landschaftsgliedernder Elemente.



Landschaft bei Kneitlingen

Integration von Verkehrswegen

An Verkehrswegen ist in diesem Zusammenhang nicht die technische Leistung der Verbindung von Interesse, sondern ihre unmittelbare landschaftliche Integration wie auch die sinnliche Wahrnehmbarkeit räumlicher Beziehungen, die ihre Führung und Gestaltung „erfahrbar“ und erlebbar machen kann. Übersichtlichkeit von Trassenführungen kann Beschilderung ersetzen. Neben verkehrlicher Leistungsfähigkeit sollte sich jede Straße auch durch eine räumliche „Partitur“ auszeichnen.

Auch hinsichtlich der landschaftlichen Integration von Straßen bedarf es der Erarbeitung regional verbindlicher gestalterischer Typologien. Voraussetzung für ihre Formulierung ist die Einteilung von Straßen in Kategorien oder Hierarchien, beispielsweise in zielführende „Prospekte“ und präsentierende „Panorama-Straßen“ oder in örtlich verbindende, die Region verbindende oder die Region durchquerende Straßen.

Grundsätzlich sollte bei Straßen, die dem traditionellen Straßennetz zuzuordnen sind, eine unmittelbare Integration in die Landschaft durch saubere Profilierung angestrebt werden (Bankette, Straßenbäume, Gräben, ggf. begleitende Wege), die sie grundsätz-

lich auch als gliedernde Elemente der Landschaft begreift.



Alleengesäumte Straßen in der Region

Fernstraßen hingegen sollten konsequent als übergreifende Elemente aufgefasst und gestaltet werden, die sich dennoch, wo möglich, in den Raum integrieren können. Trotz des Anspruchs idealer Trassenführung und Auslegung auf hohe Geschwindigkeiten erscheint eine grundsätzliche Distanzierung von der Umgebung nicht per se notwendig und sinnvoll zu sein. Wir halten eine weitest mögliche „Zivilisierung“ neu entstehender Trassen für not-

wendig, wie sie etwa bei älteren Autobahnen anzutreffen ist. Bei bestehenden Trassen sollte möglichst auf eine komplette Abschottung durch (gestalterisch monströse) Lärmschutzwände verzichtet werden, die beispielsweise im Fall der A 2 auf weite Strecken eine Erlebbarkeit der Region verhindern. Beispiele aus den Niederlanden zeigen, dass auch bei Autobahnen die Anwendung eines traditionellen straßentypischen Repertoires wie der Begleitung durch Allees oder der Akzentuierung von Abzweigen durch torartige Pflanzungen durchaus denkbar ist.

Dadurch entsteht eine ganz neuartige Straßen- und Wegegestaltung entsprechend einer nach Geschwindigkeiten differenzierten Raumwahrnehmung.

Technische Bauten in der Landschaft

Gerade bezogen auf die einschlägige Prägung der Region können technische Bauten hier Monumente oder Zeichen in der Landschaft sein, auch im Sinne der Ablesbarkeit ihrer spezifischen Produktivität. Kraftvolle Akzente setzen Stahlwerke, Zuckerfabriken, Talsperren, aber auch Windenergieanlagen in offenen Landschaftsräumen. Auf charakteristische landschaftliche Strukturen wie Kuppen, Achsen, Sicht- oder Horizontlinien bezogen können sie das Wesen der Landschaft verdeutlichen.

Auch neue technische Bauten sollten nicht versteckt, sondern integriert werden. Hierbei geht es um die Verantwortung für geeignete Standorte, die sinnvoll nur auf regionaler Ebene liegen kann. Mögliche Kriterien hierfür sind die Wahrnehmbarkeit industrieller Prozesse in Abhängigkeit von naturräumlichen Gegebenheiten (z.B. Nähe zu Rohstoff- oder Energiequellen), die repräsentative Wirkung technischer Bauten oder die Schaffung bzw. Akzentuierung besonderer landschaftlicher Situationen, die technische Komplexe leisten können (z.B. Torsituationen, Brückenschläge, monumentale Überhöhungen etc.).



Kohle-Kraftwerk in SZ-Hallendorf

Umgang mit ökologisch sensiblen Bereichen

Als landschaftlich sensibel sind besonders Bereiche einzustufen, die aufgrund ihrer hohen ökologischen oder landschaftsästhetischen Bedeutung eines besonders behutsamen Umgangs bedürfen. Meist sind das Bereiche, die wegen ihrer hohen landschaftlichen Attraktivität bevorzugt aufgesucht, touristisch vermarktet – oder auch bebaut – werden.

In diesen Fällen werden bisher in der Regel Schutzmaßnahmen ergriffen, die nur ausgrenzenden und abwehrenden Charakter haben. Dies sind zwar verständliche Versuche, sensible Bereiche gegenüber einseitigem Eigeninteresse zu schützen. Unseres Erachtens aber muss es zunächst gelten, den Konflikt eigen- und gemeinnütziger Interessen offen zu legen und in einem abgewogenen Verhältnis zu gestalten. Dies wird in der Regel bedeuten, Schutz zu gewähren, aber gleichzeitig auch eine allgemeine Begehung oder Nut-



Biotop im Westpark Braunschweig

zung zuzulassen, die den Genuss des Besonderen ermöglicht und im besten Falle zum gestalterischen Höhepunkt wird. Denkbar ist die Anlage von Stegen oder Plattformen, mittlerweile auch die Inszenierung des Schutzes durch künstlerische Überhöhung. Beispiel hierfür sind die kunstvollen Reisigzäune, mit denen auf der Bundesgartenschau Potsdam 2001 empfindliche Ruderalbereiche umfriedet wurden (Konzept Büro B & B, Niederlande). In bestimmten Fällen ist auch eine quasi-museale Präsentation überschaubarer Areale denkbar, die sie nicht gefährden muss.

Siedlung und Landschaft

Lage von Siedlungen

Unter dem Stichwort „Gefährdungen“ ist in Kapitel 2.2.3 bereits darauf hingewiesen worden, dass in der Region ganz bestimmte Landschaftsräume unter Siedlungsdruck stehen. Dies betrifft besonders die landschaftlich sensiblen Bereiche der Niederungen und der exponierten Hanglagen. Aber auch die freie Einbettung von Siedlungen in den offenen Landschaftsraum stellt hohe Anforderungen an ihre Integration.

Abgesehen von der Grundprämisse, eine weitere Zersiedelung der Landschaft weitestgehend zu vermeiden, ist zu fordern, exponierte und Niederungslagen weitmöglichst freizuhalten, da sie vor allem der Allgemeinheit vorbehalten bleiben müssen. Dies betrifft besonders Aspekte des Landschaftsbildes, der Erhaltung naturräumlicher Ressourcen und der Erholung. In Hanglagen sollten Ausblick, Wald- und Siedlungsränder zu gestalterischen Inszenierungen Anlass geben. Auch im „neutralen“ Landschaftsraum gilt wie im Fall der Städte in erster Linie die Maxime der Innenverdichtung vorhandener Ortschaften. Geplante Erweiterungen dürfen nur behutsam und unter Beachtung bestehender Bau- und Erschließungsstrukturen erfolgen. Burgähnliche, städtebaulich wie erschließungstechnisch abgekoppelte „Siedlungsdrusen“, wie sie mancherorts in der Region anzutreffen sind, müssen künftig unter allen Umständen vermieden werden. Die Regionalgestaltung sollte daher ein wichtiger Faktor in der kommunalen Bauleitplanung werden.



Aneignung von Landschaft: Erkerode

Ortsansichten und Ortsränder

Siedlungsstrukturen werden nicht nur in der Fläche wirksam, sondern auch als „Siedlungskörper“ in der Landschaft. Hier wird zum einen die Ordnung des Siedlungsgefüges sichtbar, die sich in Ausrichtung oder Zusammenfassung von Gebäuden bzw. der Gleichförmigkeit oder Unterschiedlichkeit ihrer Kubaturen abzeichnen kann. An derartigen Differenzierungen, vor allem aber auch an der Stadtsilhouette mit vorhandenen oder fehlenden Höhepunkten und Gewichtungen lässt sich gewöhnlich die Bedeutung der Siedlung oder einzelner ihrer Teile ablesen. Dies definiert im übrigen auch ihre Position in der Landschaft und unter Umständen deren Bedeutung als Umland dieser Siedlung. Das hier beschriebene urbane Vokabular sollte in Zukunft anhand neuer Anforderungen erweitert und bedarfsweise neu definiert werden und sowohl bei der Ergänzung als auch bei der Neuplanung von Siedlungen konsequent zur Anwendung kommen.

In Zusammenhang mit dem Gesamtbild der Siedlung spielen aber auch ihre Ränder eine besondere Rolle. Traditionell haben sich Siedlungen durch Wehranlagen oder die Gürtel der Nutzgärten zwar vom Landschaftsraum abgewandt und auf ihre Zentren konzentriert. Zugleich haben sie sich aber auch imponierend nach außen zur Schau gestellt. Man denke an die Merianstiche. Öffnungen in die Landschaft fanden in der Regel an „ausfallenden“, Ortsverbindenden Straßen statt und wurden entsprechend torartig ausformuliert. Mittlerweile haben Siedlungen ihre Schutzbedeutung verloren und Gärten ihre lebenssichernde Nutzfunktion, was eine Neudefinierung der Ortsränder erforderlich macht. Gerade die Siedlungsränder und damit die Übergänge in die Landschaft sind dabei jedoch vielerorts undeutlich und strukturlos geworden. Vor allem Wohnhäuser orientieren sich gerade an Ortsrändern mit ihrer privaten Seite zur Landschaft. Dies führt zur Auflösung geschlossener Ortsbilder, da sich viele Strukturen von



Beispiel eines mittlerweile typischen Ortsrandes

ihnen abzuwenden beginnen. Auf der anderen Seite entsteht aber auch der Eindruck einer Privatisierung von Landschaft als erweitertem Garten privater Bauherren. Schließlich erscheinen viele Ortsränder als offen und unvollständig, da sie auf Erweiterung angelegt sind.

Um dies zu kompensieren, bietet sich die Ausbildung klarer räumlicher Grenzen wie grundstücksübergreifender Hecken an. Zu empfehlen ist darüber hinaus die Anlage von Randwegen, die durch entsprechende Profilierung und Baumbesatz geordnete Übergänge in die Landschaft bilden können.

Freiräume in Siedlungen

Neben ihren Rändern zur Landschaft macht sich die Qualität von Siedlungen nicht zuletzt an der Ausprägung ihrer inneren Freiräume fest. Als Freiräume in diesem Sinne sind zunächst die Straßen und ergänzenden öffentlichen Räume zu denken. Analog zur Ordnung der Landschaftsräume geht es hier in erster Linie um die Erarbeitung eines einfachen, klar ablesbaren Gestaltungsrepertoires, das vor allem eine Differenzierung



Siedlungsfreiraum Braunschweig-Kanzlerfeld

und Ordnung unterschiedlicher Straßen- und Raumtypen vornimmt und sichtbar macht. Hauptkriterium für die Ausprägung ergänzender größerer Freiräume sollte sein, ordnende Erschließungsstrukturen zu begleiten, zu unterstützen und zu akzentuieren. Daneben bietet sich an, städtebaulichen Schwerpunkten durch fassende Freiräume Gewicht zu verschaffen, die allerdings ebenfalls eine eigenständige, klar ablesbare räumliche Bedeutung haben müssen.

Beziehung zur Landschaft

Selbst wenn sie sorgfältig gestaltet sind, beziehen sich die öffentlichen Freiräume von Siedlungen meist auf deren innere Organisation und selten auf die umliegende Landschaft. Gerade bei Siedlungen in der Landschaft können geregelte und gestaltete Übergänge aber eine erhebliche Steigerung der allgemeinen Lebensqualität bedeuten – nicht nur für privilegierte Randlagen privater Grundstücke.

Auf die Region bezogen wurde dies beispielsweise im „Kanzlerfeld“ am Westrand



Landschaftsausblick Braunschweig-Kanzlerfeld

Braunschweigs versucht, wo seit den 1970er Jahren umfangreiche Siedlungen entstanden sind und noch entstehen. Südwestlich der Bundesallee ist hier ein Baugebiet entstanden, das sich um eine zentrale Achse gruppiert und ihr nicht nur größere interne Freiräume zuordnet, sondern auch einen – mit den Mitteln der Zeit gestalteten – Übergang in die Landschaft inszeniert. Einen Übergang, der zudem nicht im Nichts endet, sondern zu einem Netz ausgebauter

Feldwege überleitet, das in diesem Raum sogar Ortsverbindungen herstellt: Ein Beispiel dafür, wie die Öffentliche Sphäre definiert und kultiviert werden kann, und zwar als System gegliederter, vernetzter und gestalteter öffentlicher Räume, die den Zusammenhalt der „Regionalen Gartenstadt“ verdeutlichen und allgemeine Aufenthalts- und Begegnungsqualitäten aufweisen.

Die Zugänglichkeit der Landschaft hat selbstverständlich auch mit der Gestaltung und Ausprägung der Ortsränder zu tun. Hier können neben fassenden Wegen „Vestibüle“ und Verbindungsräume im Übergang zur Landschaft entstehen – „Bürgerwiesen“ oder kleine regionale Parks, die verhältnismäßig unpräzise landschaftliche Strukturen und Elemente verdichten und künstlerisch überhöhen. Referenzen hierfür sind der bereits beschriebene Braunschweiger Westpark und die Bornstedter Feldflur im Norden Potsdams, die im 19. Jahrhundert nach Vorstellungen des Gartenarchitekten Peter Joseph Lennés als ideale Kulturlandschaft gestaltet und anlässlich der Bundesgartenschau 2001 wieder erlebbar gemacht wurde.

Je nach Standort ist, ebenfalls in enger Verbindung mit Siedlungsstrukturen, auch die Gestaltung größerer regionaler Parks denkbar. Beispielhaft hierfür kann der geplante Gutspark Falkenberg im Nordosten Berlins sein, der sich trotz der Lage zwischen zwei Großsiedlungen auf eine alte Parkanlage bezieht. Dieser Park soll revitalisiert und, ergänzt durch einen Volkspark und gestaltete Übergänge in die Landschaft, zum Fokus eines Naherholungsraums werden.



Schrägluftbild der Bornstedter Feldflur in Potsdam vor der Neugestaltung

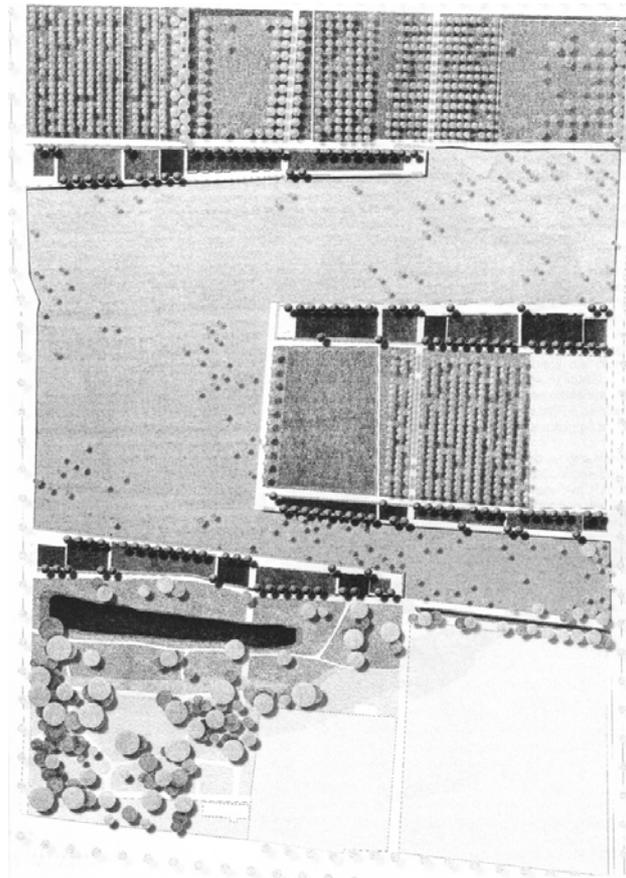


Abb. 37: Atelier Loidl, Berlin:

Konzept Gutspark Falkenberg

3 Lebensräume der Region: Siedlung und Land(wirt)schaft

Die Lebensgrundlagen in der Region Braunschweig bestehen aus soliden naturräumlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen für wirtschaftlich tragfähige, kulturell prägende und „nachhaltige“ 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, dabei noch steigerungsfähige Versorgungssituation. Im Oberzentrum Braunschweig-Salzgitter-Wolfsburg sowie in den Mittelzentren Wolfenbüttel, Peine, Gifhorn, Helmstedt und Goslar bestehen überdurchschnittliche Angebotssegmente.
- Mit seinen großflächigen, sehr ertragreichen Lösserden bietet das Kulturland eine fruchtbare Basis für nachhaltige Entwicklung.
- Tourismus und Naherholung sind im Umbruch. Das klassische Fremdenverkehrsgebiet im Harz, aber auch Harzvorland, östliches Leinebergland, Elm und Südheide leiden unter Stagnationserscheinungen, bieten allerdings lohnende Entwicklungspotenziale.

Trotz dieser bedeutenden Potenziale und Qualitäten manifestieren sich heute sowohl in der Verkehrsbelastung und Kommerzialisierung der Kernstädte als auch in der Dürftigkeit unzureichend gestalteter Siedlungen die Konfliktlinien einer Regionalentwicklung ohne nachhaltige Perspektive. Zugespitzt formuliert treibt ein ressourcenverschwendender Lebensstil mit „eingebauten“ Konfliktverlagerungen zur Flucht aus den Kernstädten, zur steigenden Landschaftsausbeutung und schließlich zur beständigen Infrastrukturvermehrung mit begleitenden Belastungen für Umwelt und öffentliche Finanzen. Dennoch sehen wir Chancen, im Zusammenspiel mit allen gesellschaftlichen Kräften „gemeinwohlverträgliche Nachhaltigkeit“ mit mannigfaltigen individuellen Handlungsmöglichkeiten zu verknüpfen. Die hierfür notwendige gestalterische Strukturanpassung unserer Stadt- und Landwirtschaft könnte mit Hilfe schrittweise stabilisierender planerischer Eingriffe und ergänzender organisatorischer Unterstützung gefördert werden.

3.1 „Ordentliche Zersiedlung“ auf Kosten von Stadt und Land

3.1.1 Neue Industriestädte in einem historisch gewachsenen Raum

Zwei unterschiedlich erfolgreiche staatliche Industriestadtgründungen in den 1940er Jahren haben nicht nur die kommunalen Gewichte im Städtegefüge zwischen Harz und Heide beträchtlich verschoben, sondern auch Suburbanisierung vorangetrieben.

Kommunale Gewichte verlagern sich

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 in den Mittelstädten der Region starke Bevölkerungszuwächse, beispielsweise in Peine und Gifhorn zu beobachten. Helmstedt oder Goslar müssen hingegen mit Bevölkerungs- 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 Automobilisierung und Funktions-trennung 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 Ortswechselln nicht auf die Wohngemeinde begrenzt, sondern erstreckt sich auf mehrere Städte und Gemeinden – zum Teil sogar jenseits der regionalen Grenzen: im Westen bestimmt vom Einzugsbereich Hannovers, im Osten seit Öffnung der innerdeutschen Grenze die Altmark und das Harzvorland einbeziehend.

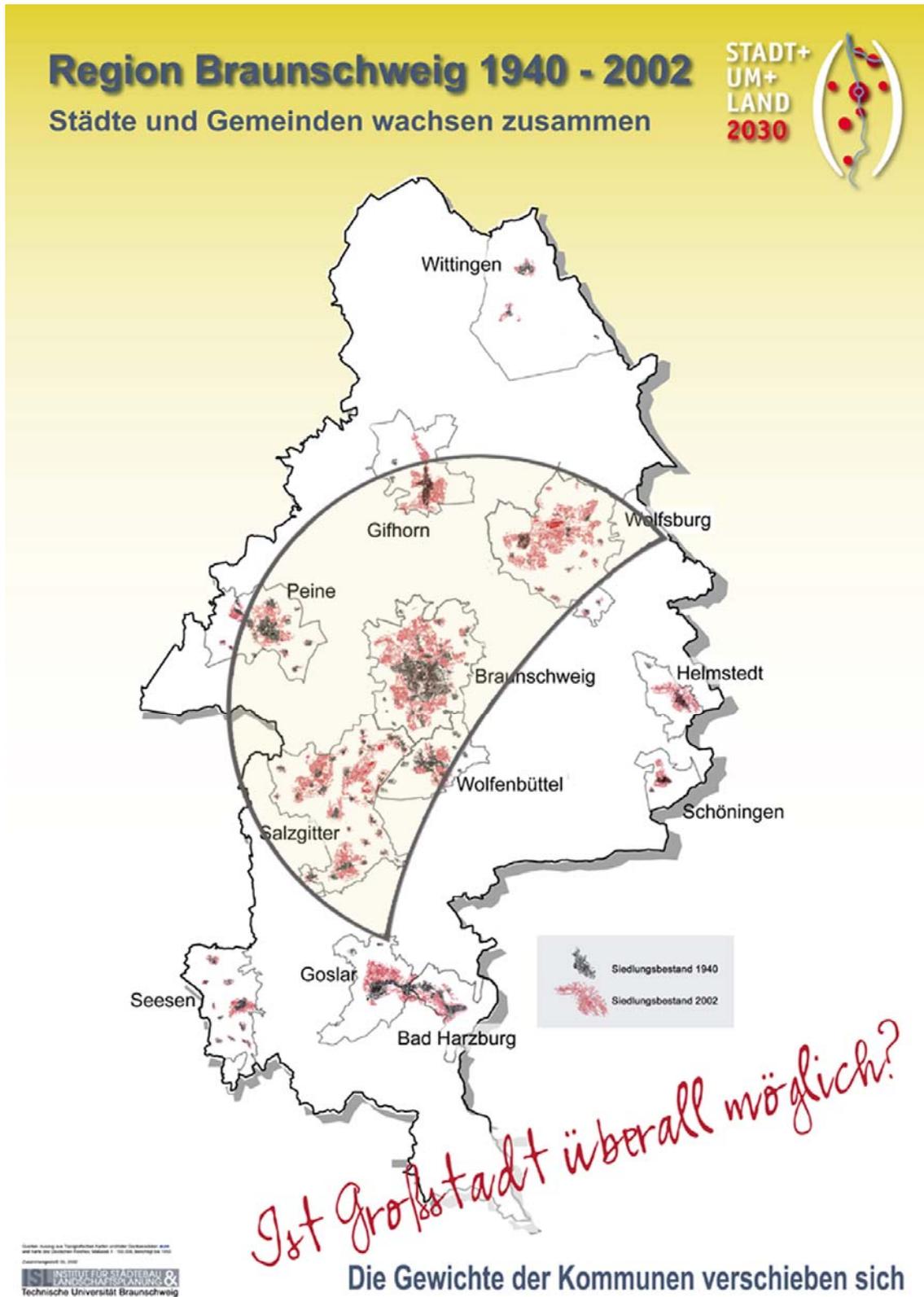
Bei solch breit gestreuter Verlagerung von Alltagshandlungen im regionalen Ballungsraum stellt sich die Frage, ob es Entwicklungsmöglichkeiten für differenzierte Versorgungs- und Angebotsleistungen überhaupt noch geben kann, beispielsweise in Form von Gütern und Dienstleistungen – und zwar, wie es für Großstädte eigentlich charakteristisch ist, jenseits der Produktpalette der Massengüter. 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.

Staatliche Strukturpolitik prägt die Ökonomie der Region

Die Gründungen von Salzgitter, besonders jedoch von Wolfsburg fußen auf der bestehenden Produktionsidee des Fordismus, nämlich Arbeit mit Hilfe maschinengestützter Massenproduktion bei Einsatz von breit verfügbarer technischer Energie mehr und mehr zu standardisieren – und somit die Produktivität zu steigern. Die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist damit durch eine besonders enge Verflechtung von Staat und Großindustrie gekennzeichnet. Hinzu kommt eine schon früher entwickelte Landwirtschaftsindustrie.

Unsere Wahrnehmung der Agrarlandschaft wird von einer vorherrschend industriell betriebenen Landwirtschaft bestimmt, eingebunden in eine hoch organisierte und technische Verarbeitungsindustrie und Vermarktung. Bezeichnend sind die schnellen Entwicklungsschritte, ausgehend von der nur noch marginal vorhandenen Konservenindustrie bis hin zur Kartoffelchippproduktion und von der Getreide- und Zuckergewinnung hin zur forcierten Treibstoffherzeugung aus der Biomasse unserer Wälder und Felder für die Fahrzeugindustrie. Bei allen Entwicklungen der Landwirtschaft wirkt der Staat strukturell nicht unerheblich mit, insbesondere über seine zahlreichen Institutionen, über verschiedene Fördermittel, aber auch über angesammeltes Forschungswissen, wozu beispielsweise die in Braunschweig ansässige Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft (FAL) beiträgt.

Zum anderen gründet die raumprägende Erfolgsgeschichte der Metallindustrie auf Fahrzeugbau von Waggons, Lokomotiven, Bussen und insbesondere Personenwagen, wobei staatliche Grundkapitalbeteiligungen an den weltweit agierenden Konzernen von Volkswagen und Salzgitter-Stahl auch immer besondere staatliche Interessen für Subventionen in die Region hervorrufen - als Versuchsfelder und erhoffter Motor für gesellschaftliche Innovationen: Während von 1940 bis 2000 die strukturellen Schwerpunkte auf den Bau-Sektor, insbesondere Siedlungs- und Verkehrswegebau fokussiert waren, stehen heute „Public Private Partnerships“ zwischen Wirtschaft, Kommunen und Staat, wie Wolfsburg AG und Hartz-Konzept als Qualifizierungs-, Beschäftigungs- und Freizeiteinrichtungen auf der politischen Agenda, modellbildend sogar für die gesamte Bundesrepublik.



Ausstellungstafel zur Zukunftskonferenz am 15.8.2002:

Die Siedlungsdynamik streut Aktivitäten und Märkte in der Regionalstadt.

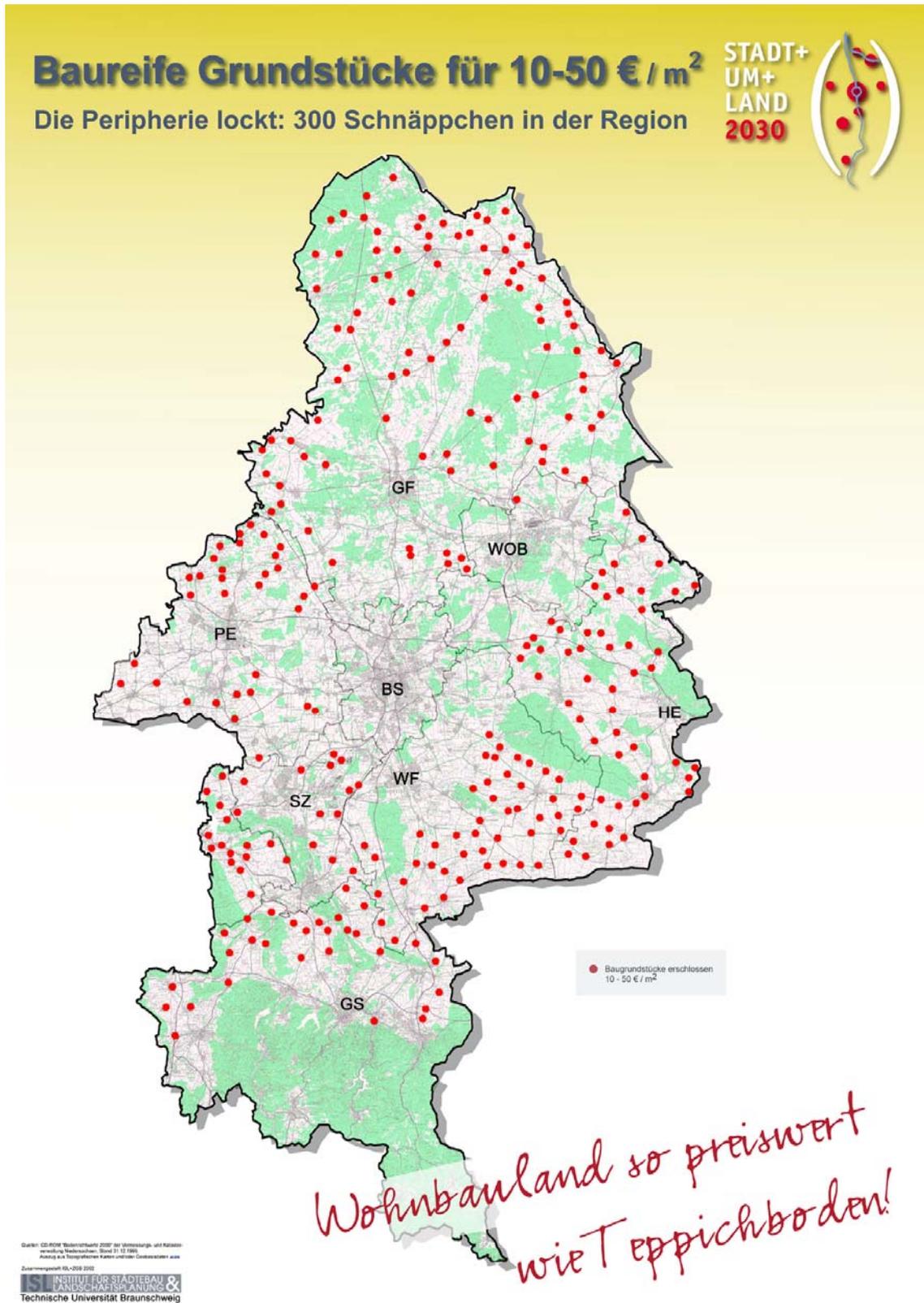
3.1.2 Regionalentwicklung an den Ortsrändern

Neue Siedlungen kontra Bestandspflege und Innenentwicklung

Alle Kommunen bemühen sich als Voraussetzung für ein möglichst hohes Niveau lokaler Daseinsvorsorge um möglichst viele steuerstarke Bewohner und Arbeitsplätze. Baugebietsausweisungen erscheinen als pragmatische, schnelle Lösung. Regionsweit werden besonders 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 und als Zugabe gibt es Sonderkonditionen für Investoren, damit die öffentlich subventionierten Areale auch „volllaufen“. Wie der Siedlungsraum „zerfällt die regionale Wirtschaft überall in mehrere Segmente“ (vgl. ARING 2003, 23ff, LÄPPLE 2003, 18ff).

Weniger beachtet werden die Konsequenzen im gewachsenen und sich ausdünnenden Bestand: Altes Bauland wird in diesem Zuge nicht selten zu Nichtbauland (Straßen, Parkplätze, Brachen, Parkanlagen, Freizeitflächen) und traditionelles Nichtbauland, also landwirtschaftliches Kulturland zu Bauland. Damit einher gehen hohe Kosten, die eine zunehmend disperse Besiedlung bei Straßenunterhaltung, Müllabfuhr, Not- und Versorgungsdiensten usw. Jahr für Jahr verursacht.



Ausstellungstafel zur Zukunftskonferenz am 15.8.2002:

Lockruf von Stadtrand und Peripherie gefährden urbanen Zusammenhalt.

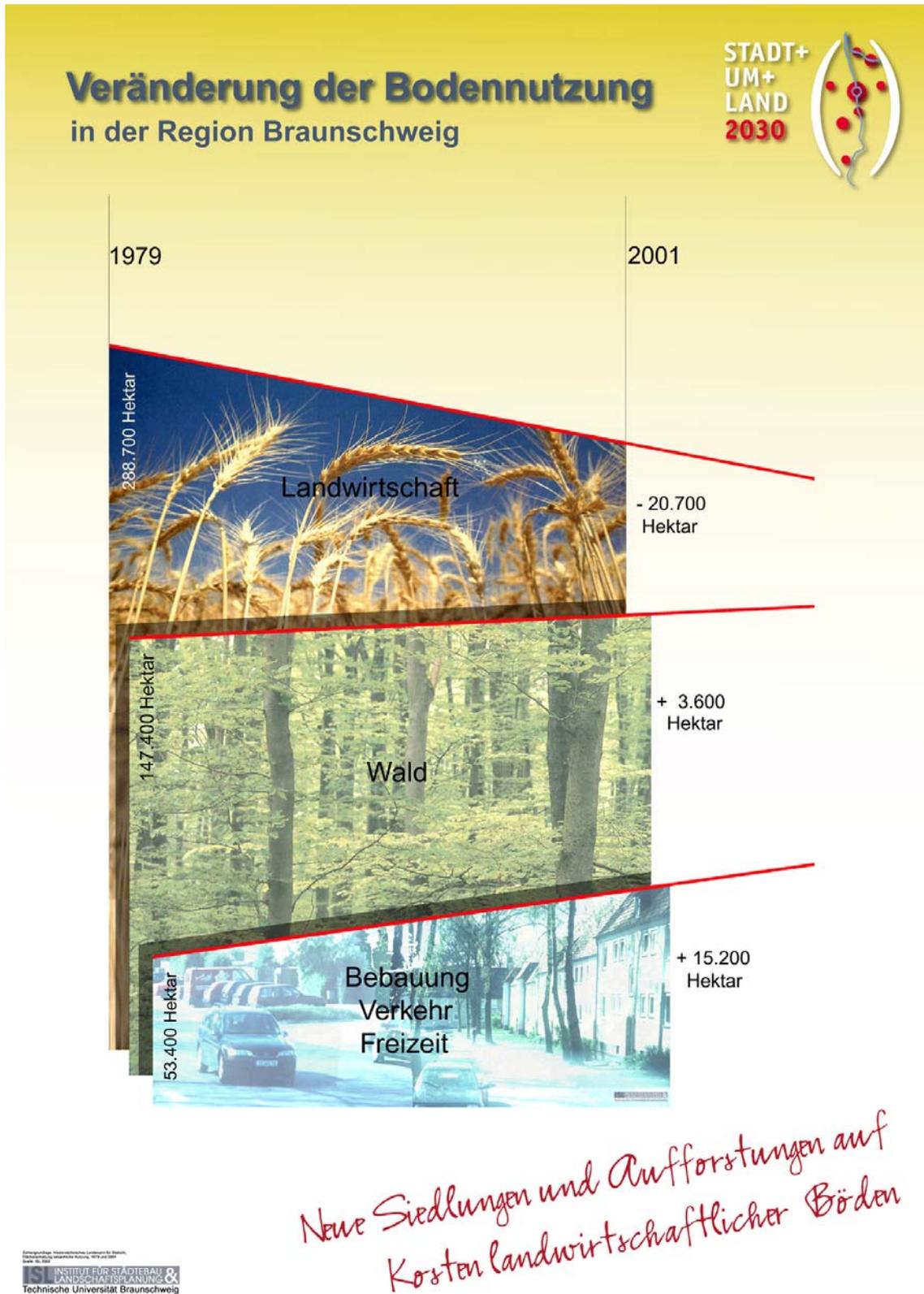


Klein Ilsede: Neuer Ortsrand in der Region: „Leben in der Stadt wie auf dem Lande“, so das Motto eines Neubaugebietes am Rand der Stadt Braunschweig.

Siedlung kontra Landwirtschaft und Erholung

Als Lockmittel für die Neusiedler werden häufig die besten und landschaftlich reizvollsten Lagen der Gemeinden als Neubauland in Anspruch genommen. Klaus HUMPERT (1991, 149ff) hat dieses randsuchende Verhalten für alle Siedlungsexpansionen als weltweites Phänomen festgestellt.

In besonderer Gunst stehen die Baugebiete entlang der zum regionalen Biotopnetz gehörenden Gewässerläufen von Schunter, Oker, Fuhse und Aller, die Süd- und Westhänge von Elm und Asse, die kleinräumlich gekammerten und verborgenen Wald-Wiesen-Feld-Landschaften der Heide oder weitere Baugebiete am Rande immer zahlreicherer Landschafts- und Naturschutzgebiete. Außerdem gehören schnelle Straßen- und möglichst verfügbare Regionalbahnverbindungen zur notwendigen Erschließung. Zwar selbst verursacht, dürfen jedoch die von ihnen ausgehenden Belastungen die private Wohn- und Arbeitsidylle im Grünen nicht stören. Dabei vollzieht sich die Zersiedlung der Landschaft hauptsächlich auf Kosten landwirtschaftlicher Böden und des Erholungswertes für die Allgemeinheit.



Ausstellungstafel zur Zukunftskonferenz am 15.8.2002:

Landwirtschaftlich nutzbare Flächen schrumpfen weiterhin.

In der Region hat die landwirtschaftliche Nutzfläche von 1979 bis 2002 um 20.700 Hektar auf nunmehr 268.000 Hektar abgenommen. Wichtige Ressourcen zur Nahrungsmittelproduktion werden durch die Besiedlung von Kulturland dauerhaft zerstört – ein genereller Widerspruch zu § 1 Abs. 5 (3) BauGB und besonders schmerzlicher Verlust ortsnaher Feldfluren, die besonders für Gartenbau- und Landwirtschaftskulturen geeignet wären.

Abschottung kontra Vernetzung und Wahrnehmung

Als selbstverständliches und rechtlich gesichertes Allgemeingut gilt in unserer Gesellschaft die freie Zugänglichkeit von Feldfluren und Wäldern. Abgesehen vom partiellen Umdenken beim Staatswald wird heute die allgemeine Zugänglichkeit des Kulturlandes von mehreren Seiten bedroht: Zum einen von immer größeren und eintönigeren Feldfluren für die Agrarindustrie mit immer grobmaschigeren, oftmals einseitig für den Landwirtschaftsverkehr ausgebauten Wegeerschließungen, zum anderen von neuen Siedlungen und Siedlungserweiterungen mit abschottender Gestaltung durch Sackgassenerschließungen, Wallanlagen und Distanzgrün.

Schnelle Verkehrsstrassen, aber auch Landschafts- und besonders Naturschutzgebiete widersetzen sich ebenso dem wichtigen Prinzip der engmaschigen, netzartigen Erschließung. Insgesamt entstehen durch speziellere, großflächigere Nutzungen und privatere Gestaltungen unserer Landschaft immer mehr Lücken in der Wegevernetzung, die stellenweise den barriereartigen Wirkungen von Braunkohletagebau oder Autobahnknoten nahe kommen. Damit wird die Landschaft parallel zur Suburbanisierung ihrer Gemeinwohleigenschaft als wichtiger Erholungs- und Freizeitraum sukzessive beraubt (vgl. Kap. 2).

3.1.3 Wie viel Bauland braucht die Region?

Nach Erhebungen des niedersächsischen Landesamtes für Statistik haben die Siedlungsflächen besonders in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich zugenommen. Standen 1979 26.000 Hektar für Wohn- und Gewerbegebiete zur Verfügung, waren es 2001 bereits 36.600 Hektar. Das ergibt einen Siedlungsflächenzuwachs von 41 % im knappen Zeitraum von 21 Jahren! Der massiven Ausdehnung von Siedlungs-, Freizeit- und Verkehrsflächen steht lediglich marginaler Bevölkerungszuwachs von 2,5 % gegenüber. Für 2030 wird eine Abnahme der Bevölkerung in der Region Braunschweig von heute knapp 1,17 Mio. auf gut 1,13 Mio. Einwohner laut Prognose des Instituts für Entwicklungsplanung und Strukturforchung, Hannover (IES) vorausgesagt (vgl. ZGB, Beiträge zu Stadt+Um+Land 2030, Heft 8).

Wie viel neues Bauland wird die Region bei prognostiziertem Bevölkerungsrückgang zukünftig brauchen? Kann unter dem Blickwinkel des großen Bestands an Siedlungsflächen ein geringfügiger regionaler Bevölkerungsrückgang um prognostizierte 33.000 Einwohner die Neubaufächenausweisung beenden? In der Nachkriegsgeschichte gab es Bevölkerungsrückgänge in ähnlicher Größenordnung, trotzdem wurde ständig neues Bauland erschlossen. Selbst unter dem Aspekt der künftigen „Durchalterung“ der Gesellschaft wird vermutlich kontinuierlich neues Bauland für Wohnungen, Gewerbe, Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsflächen in Anspruch genommen – und in der Folge unterhalten werden müssen. Hierfür sprechen folgende vier Annahmen:

Steigende Raumansprüche

Mit zunehmendem materiellen Wohlstand ist der Raumbedarf für Wohnen, Arbeiten, Verkauf, Freizeit usw. in den letzten Jahrzehnten immer größer geworden. Eine Sättigung beispielsweise des Wohnraumbedarfs scheint nicht erreicht, auch 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. Beispielsweise werden viele große Wohnungen älterer Menschen erst dann dem Wohnungsmarkt zur Verfügung stehen, wenn sie in ihren Wohnungen nicht mehr leben können. Für die geburtenstarken Jahrgänge der um 1960-1965 Geborenen dürfte das erst ein Jahrzehnt nach 2030 eintreten, sofern nicht extreme Entwicklungen zum Zusammenrücken zwingen.

Automobile Siedlungsexpansion

Immer mehr Orte unserer Region mit ihren im Raum zerstreuten Zentren und Minizentren sind auf automobilen Individualverkehr ausgerichtet. Solch permanente Verschiebung der Mobilitätsgewohnheiten „bewirkt“ eine schier zwangsläufige Dynamik der Nachfrage nach weiteren Stellplätzen, leistungsfähigeren Fahrbahnen im immer weiträumiger suburbanisierten Geflecht von Wohngebieten, Gewerbezentren und schrumpfenden Kernstädten. Die automobilen Möglichkeiten sind derzeit Hauptmotiv für die Gestaltung unserer Lebensräume (HASENSTAB 1997, 11ff), zumal die politikbestimmenden gesellschaftlichen Gruppen vorwiegend in den Vorstadtsiedlungen und Übergangszonen zur ländlichen Landschaft des Ballungsraumes leben und in der Region auch ökonomisch überproportional mit Autoproduktion und -vermarktung verbunden sind.

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). Deshalb vollziehen sich Expansion und Schrumpfung innerhalb der Region teilweise diametral.

In der Region gibt es Kreise, Gemeinden und vor allem Stadtteile, die zeitweise von Wachstumsdynamik erfasst werden, während selbst benachbarte Quartiere und Gebietskörperschaften ständig Bewohner, Arbeitsplätze und Versorgungsangebote verlieren. Fortschreitende Siedlungsexpansionen und Bevölkerungszuwächse gibt es sowohl im engeren als auch im weiteren Umfeld der Kernstädte von Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg und im Landkreis Gifhorn. Dagegen müssen sich verdichtete Kernstadtgebiete zunehmend mit den Folgen von Bevölkerungsabwanderungen auseinandersetzen – ebenso wie die ländlich oder touristisch geprägten Gebiete in der regionalen Peripherie.

Interessengeflecht Zersiedlung

Wohnungswirtschaft, Bauindustrie, Kapitalgeber und Verwaltung plädieren unisono für eine Fortsetzung der Suburbanisierung und – auch in Westdeutschland! – für staatlich unterstützte Abbruchprogramme. Ziel ist, vorhandene und zu erwartende Wohnungsleerstände abzubauen und schließlich den zu erwartenden Nachfrageeinbruch beim Neubau abzufangen (BRAUNSCHWEIGER ZEITUNG, 22.3.03).

Damit wird ein falsches, abgewirtschaftetes Ideal vom Wohnen in der vollversorgten Großstadt durch ein ebenso fragwürdiges – aber für viele immer noch verheißungsvolles Ideal vom Einfamilienhaus im Grünen ersetzt.

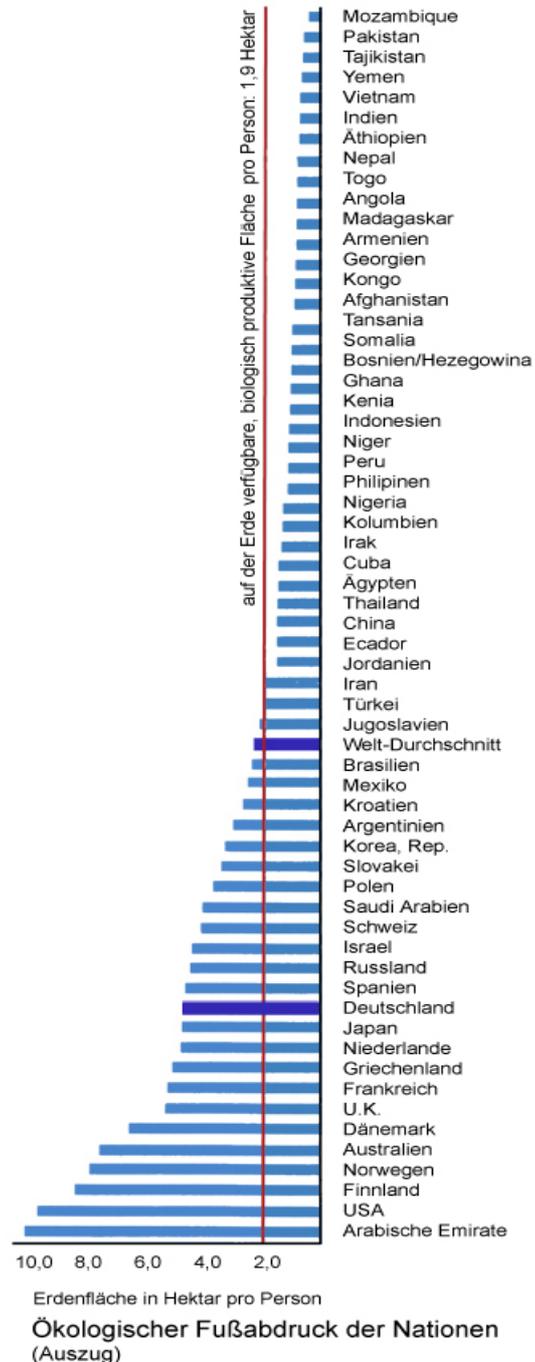
3.1.4 Gesellschaftliche Grenzen der Siedlungsexpansion

Die sich fortwährend quasi naturwüchsig ausdehnende Regionalstadt ist gewollt – aber nur jedes einzelne Gebäude, jede einzelne Straße, jedes einzelne Einkaufszentrum, jeder einzelne Themenpark und jeder Parkplatz – nicht aber das Gesamtergebnis. Das Ergebnis bildet sich in der Stadt-Landschaft ab: als Tendenz einer immer weiträumigeren Streuung der urbanen Kräfte. Eine zersiedelte Regionalstadt schwächt nicht nur zunehmend die ökonomische und zivilisatorische Leistungsfähigkeit der Region. Darüber hinaus gibt sie sich durch visuelle Reizarmut und stellenweise Hässlichkeit zu erkennen. Es zeichnen sich deutliche gesellschaftliche Schranken bisheriger Entwicklungen ab, die eine wirkungsvolle Korrektur unserer regionalen Lebensweise, Siedlungsdynamik und politischen Entscheidungen nahe legen:

Nicht kompensierbare Ressourcenverschwendung

Der „Ökologische Fußabdruck“ zeigt die globalen Grenzen des derzeitigen Entwicklungsniveaus: So droht der Ressourcenverbrauch der Industrienationen die Regenerationsfähigkeit unserer Erde unumkehrbar überstrapazieren. In Deutschland werden heute knapp fünf Hektar biologisch aktive Fläche pro Einwohner beansprucht. 50.000 Quadratmeter Fläche pro Bürger für Ernährung und Kompensation unseres Lebensstils, beispielsweise für Rohstoffgewinnung, Energieverbrauch oder Abfallsorgung. Eigentlich stehen „uns“ aber nur weniger als zwei Hektar zu.

Zur Vermeidung von letztendlich aussichtslosen, weltweiten Verteilungskämpfen um Rohstoffe und Energie ist es gerade in technologisch hochentwickelten Regionen erforderlich, den Ressourcenverbrauch durch Entwicklung von zukunftsbeständigen Produkten und zweckmäßigem Einsatz der Güter zielstrebig zu optimieren: nicht nur zur Sicherung der globalen Überlebensgrundlage, sondern auch als wirtschaftliche Impulse für künftige Absatzchancen (Arbeitsgruppe REDEFINING PROGRESS, O.J., etwa 2000).



Ermutigen übergroße Fußabdrücke zu nachdenklichen Schritten?

Bearbeitete Quelle aus Redefining Progress.

Bedrohte Daseinsvorsorge

Nach den theoretischen Ausführungen von Manuel CASTELLS (vgl. SAUNDERS 1987, 182f) stecken die Gemeinwesen mit ihren Leistungen zur Daseinsvorsorge „als räumliche Einheit kollektiver Konsumption“ wegen der schwer zu fassenden Kostendynamik in einer existenziellen Krise. Sie stoßen an ihre Grenzen – nicht weil sie vorhanden sind, sondern ineffizient eingesetzt werden. Dabei dürfen sich konkurrierende Systeme mit staatlicher Förderung sogar unheilvolle Konkurrenz machen, so dass bei unterlegenen Systemen mangelnde Auslastung und Effizienz vorprogrammiert sind und gleichzeitig dominierende Systeme immer wieder an Kapazitätsgrenzen stoßen:

Zum Beispiel die Verkehrsinfrastruktur, mit ihren oft parallelen Angeboten: Schnellstraßen neben Schienenverbindungen, die unter den derzeitigen Bedingungen unzureichende Auslastung erfahren; selbst der Luftverkehr macht heute den Fernzügen Konkurrenz. Auch sind die Fortbewegungsarten des „Umweltverbundes“ nicht mehr kompatibel mit der Siedlungsflächenexpansion. Weitere Beispiele sind die Flächenzunahme öffentlicher Grünanlagen und des Straßenbegleitgrüns, immer dezentraler verteilte Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen, zumeist großzügig und aufwändig gebaut, so dass für Gebäudeunterhalt und Freiraumpflege hohe Anteile der knappen Haushaltsmittel für Bildung und Soziales gebunden werden.

Mit der oft zu beobachtenden Verschwendung öffentlicher Mittel ist keine Verteilungsgerechtigkeit herstellbar. Deshalb sind neue, richtungsweisende 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.

Übermäßige Mobilitätskosten

Steigende Belastungen durch Steuern und Abgaben und ein oft gewaltiger Anstieg von Transportkosten sind das Ergebnis der Zersiedlung für die privaten Haushalte einschließlich der Wirtschaft. Dabei erhöhen schnelle Verkehrsmittel nicht zwangsläufig die Mobilität: größere Entfernungen korrelieren häufig mit zunehmendem Zeitaufwand für alltägliche Erledigungen. Kinder dürfen und können sich immer weniger eigenständig im öffentlichen Raum bewegen und brauchen das Elterntaxi. Insgesamt belasten übermäßige Mobilitätsaufwendungen die Wirtschaftlichkeit vieler Güter und Dienstleistungen und beschränken auch auf privater Ebene die Budgets für die eigentlich beabsichtigten Dinge, sei es Konsum, Fortbildung oder Investitionen zur Existenzsicherung.

Schwindende Kraft des Städtischen

Kontinuierlich schwindet großstädtische Vielfalt durch nur noch begrenzt leistungsfähige bauliche Strukturen. Urbane Wechselwirkungen, hervorgerufen durch Entmischung, zunehmende Belastung kernstädtischer Lebenszusammenhänge und der Siedlungskonkurrenz vom Stadtrand durch neue Wohngebiete und Einkaufszentren verunsichern ständig die Standortbedingungen von Wohnungen und Geschäften in einem fortschreitenden Verdrängungswettbewerb. Zudem geht die Zersiedlung einher mit marktwirtschaftlich auf Dauer bedenklichen betrieblichen Konzentrationsprozessen. Mit beiden Entwicklungstendenzen – Siedlungsflächenwachstum ohne strukturelle Substanzgewinne und Konzentration von Produktion und Absatz von Massengütern – wird auch ein sozioökonomisch an sich leistungsfähiges urbanes Gewebe strukturell ausgehöhlt oder kann sich nicht entwickeln.

Schließlich leiden Nutzungs- und Lebensqualität der Region unter den Folgen fortschreitender Desurbanisierung. Ständiger Siedlungsflächenverbrauch, wachsende Stadtbrachen und weitgehend einseitige Pflege unserer öffentlich zugänglichen Räume stehen nach BURCKHARDT (2002, 151 f.) in einem Konfliktverhältnis zu reizvolleren Formen künstlicher Landschaft, in der menschliche Tätigkeit, Muße und Möglichkeiten zu Spontanaktivitäten bzw. Nutzungsanlagerungen besonderen Stellenwert bekommen sollten. In der postmodernen Landschaft wird es für viele, abgesehen vom Konsum, immer schwieriger – mitzuhelfen, mitzuentcheiden, mitzugestalten oder auch profitabile Angebote zu machen. Die räumliche Zersiedlung unseres Landes rührt auf Dauer nicht nur an unseren natürlichen und ökonomischen Lebensgrundlagen, sondern mehr noch an unserem gesellschaftlichen Selbstverständnis, an unseren kulturellen und zivilisatorischen, freiheitlichen und demokratischen Grundlagen.

Wäre es im Grunde in unserer zunehmend „fertig gestalteten Konsumwelt“ nun Rückschritt oder Bereicherung, den Individuen mehr Handlungsspielräume für existenzsichernde oder lebensbereichernde Tätigkeiten zuzugestehen? Wenn Versorgungs- und Sicherungssysteme zudem auch einfach nicht mehr effizient oder bezahlbar sind, bleibt kein anderer Weg mehr übrig, als möglichst viele Bürger an der urbanen Problemlinderung, Produkthanreicherung und Qualitätsverbesserung auch aktiv zu beteiligen.

3.2 Potente regionalstädtische Entwicklung

Die räumliche Ausdehnung regionaler Siedlungstätigkeit ist – zumindest bis 2030 – nicht mehr rückführbar. Selbst wenn die Infrastruktur ineffizient und die Gestaltung mangelhaft ist, wird Stilllegung oder gar Rückbau von Straßen und Häusern in großem Umfang allein schon wegen der gebotenen Entschädigungsleistungen faktisch nicht realisierbar sein. Zudem stellt sich die Frage, inwieweit kostspielige, große Eingriffe dem regionalen Gefüge überhaupt nutzen können. Analog können die Mobilitätsanforderungen nicht eingeschränkt werden. Dennoch sind unter den oben genannten Prämissen neue Wege in Richtung zukünftiger „Stabilität“ und „Anpassungsfähigkeit“ unserer Lebensräume vorstellbar. Einige Perspektiven wollen wir über die Analyse und Bewertung urbaner und ländlicher, also landschaftlicher Entwicklungen skizzieren.

3.2.1 Problem: Funktionalisierte Stadt-Landschaften

Ohne substantiell zu wachsen, dehnt sich die regionale Siedlungsagglomeration in der Fläche scheinbar ungebremst aus, während die Kernstädte starkem Konkurrenzdruck und Umweltbelastungen ausgesetzt sind. Vor allem großstädtische Zentren werden ihrer Aufgabe der Versorgung mit hochwertigen Waren- und Dienstleistungsangeboten, Arbeitsplätzen und Wohnungen offensichtlich immer weniger gerecht. Gründe für den Mangel siedlungsstruktureller Synergieeffekte liegen in extrem schwankenden Standortbedingungen. Im folgenden werden die dynamisch wirkenden Begleiterscheinungen unserer funktionalisierten und damit oftmals falsch angelegten Städte etwas genauer betrachtet:

Verkehrsschneisen und Ränder

Die Ausdehnung der Städte wird durch Bau und Unterhalt mehrspuriger Straßen unter großen – bis heute kaum nachlassenden – Anstrengungen gefördert. Schnell befahrbare Autostraßen hat man in den sechziger und siebziger Jahren als „pulsierende Hauptschlagadern“ zum Wohlergehen für die „Zukunft der Städte“ gefeiert. Seit den 1970er Jahren wird versucht, die für notwendig erachteten und steigenden Verkehrsbelastungen durch den Ausbau der Parkraumkapazität, besonders Tiefgaragen und durch aufwendiges Straßenbegleitgrün zu kompensieren. Nachdem man dem Automobilverkehr in der Vergangenheit vor allem mehr Raum in den Städten gegeben hat, stehen heute Kapazitätsoptimierungen durch Systemsteuerungen, Parkleitsysteme usw. im Vordergrund, und morgen müssen wir vielleicht mit Verteilungen in heute noch mäßig befah-

rene Straßen rechnen. Priorität genießt der reibungslos fließende Autoverkehr. Allerdings transportieren die „Hauptschlagadern“, wie wir wissen, keinen frischen Sauerstoff in den Stadtorganismus, damit dieser effizient gedeihen und auch wachsen kann. Vielmehr belasten sie die Kernstädte und die gesamte Region. In der Dynamik baulich und technisch nicht lösbarer Verkehrsprobleme wird die Thematisierung einer stadtverträglichen Erschließung verdrängt.

Symptom: Abwertung an Hauptverkehrsstraßen

Wenn Autoverkehr selbst in unmittelbarer Zentrennähe dominiert, verschwinden sukzessive höherwertigere Waren- und Dienstleistungsangebote oder sie können sich nur schwer entwickeln. Zahlreiche Leerstände von Ladengeschäften, Büroräumen und Wohnungen zeigen nicht nur am Braunschweiger Kennedyplatz, sondern in beinahe allen Innenstadtrandgebieten, dass unausgewogene Erschließung städtische Standortqualitäten vernichtet. Die Häuser sind vergleichsweise schnell abgewirtschaftet.

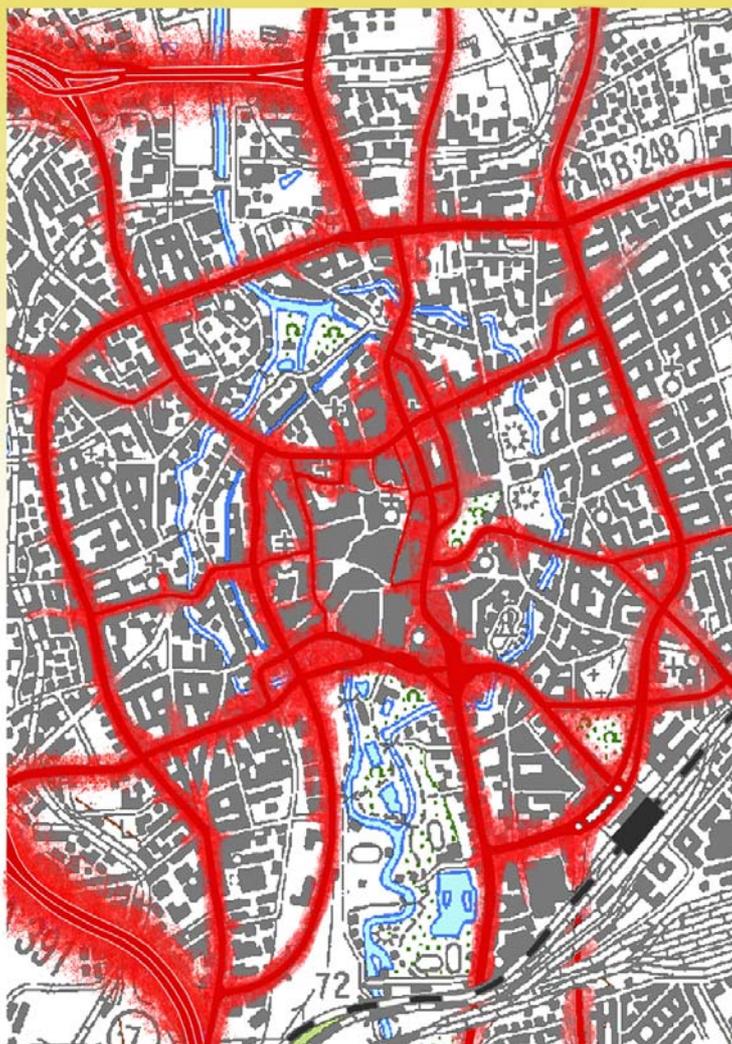
Zwischenzeitlich werden die Lücken - zwischen Dauerleerständen und eingesessenen Fachgeschäften - bestenfalls durch Geschäfte gefüllt, die nicht auf Laufkundschaft angewiesen sind oder geringe Umsatzrenditen pro Geschäftsfläche erzielen. Bei Überangebot an Geschäftsflächen tendiert der Bodenwert an den stark belasteten Verkehrsschneisen selbst in unmittelbarer Citynähe langfristig gegen Null. Sogar die gerne genutzte Planungssteuerung über erhöhte Ausnutzungsziffern an den Rändern führt in der Regel nicht zum gewünschten Erfolg, da die Fußgänger starkbefahrene Straßen meiden.

Ränder „ordnen“ die Zonen unterschiedlicher Bodenverwertung. Im Zentrum die alte Stadt mit ihrer Fußgängerzone, den Banken und den Kaufhäusern. An den Rändern die Parkhäuser und die sich anlagernden Randnutzungen, die sich an belasteten und vernachlässigten Stellen mit der Zeit von allein einstellen: Je stärker die Ränder befahren sind, desto empfindlicher werden die sozialen und ökonomischen Wechselbeziehungen diesseits und jenseits gestört (BURCKHARDT 1994, 116f).

Symptom: Schwächung der Quartiere

Der Verfall endet nicht an den Hauptverkehrsstraßen, sondern franst, wie Jane JACOBS (1963, 146 ff.) detailliert beobachtet hat, in die benachbarten Quartiere aus. Innenstädte und benachbarte Stadtviertel werden quasi eingeschnürt und voneinander getrennt: Die Großstadt zerfällt räumlich in isolierte Areale innerhalb des Gevierts autodominierter Verkehrsstraßen oder anderer Barrieren, die als Belastungszonen wichtige fließende Übergänge zwischen den städtischen Quartieren unterbrechen. Die Folgen sind Abwertungstendenzen in den Quartieren, eine Verkümmern und Verarmung urbaner Lebenszusammenhänge der ganzen Stadt.

Automobile Belastungen



**Kernstädte verlieren Zusammenhalt und
Attraktivität**

Symptom: Suburbane Agglomeration

Angesichts dieser Entwicklungen ist es verständlich, dass immer mehr Bewohner und Unternehmen, die es sich leisten können, in Richtung Peripherie abwandern. Bevölkerungsschwund in zahlreichen Kernstadtquartieren mit sozialen Segregationserscheinungen - und die fortdauernde Ausdehnung suburbaner Stadtlandschaften ohne Substanzgewinne sind zwei Seiten einer Medaille.

Nutzen und Belastungen sind ungleich verteilt und sorgen für Unruhe im Gesamtsystem. So sind Landschaft und Siedlungsbestand zunehmend bedroht durch den Verteilungskampf um ruhige, umwelthygienisch unbelastete Siedlungsgebiete. Ein derartiger regionaler Verdrängungswettbewerb muss zu steigenden Belastungswirkungen in der Gesamtregion führen: Ein Teufelskreis, der keine zivilisatorisch tragfähige Stabilität und nachhaltige Leistungsfähigkeit bewirken kann.

Symptom: Auflösung städtischer Angebotsvielfalt

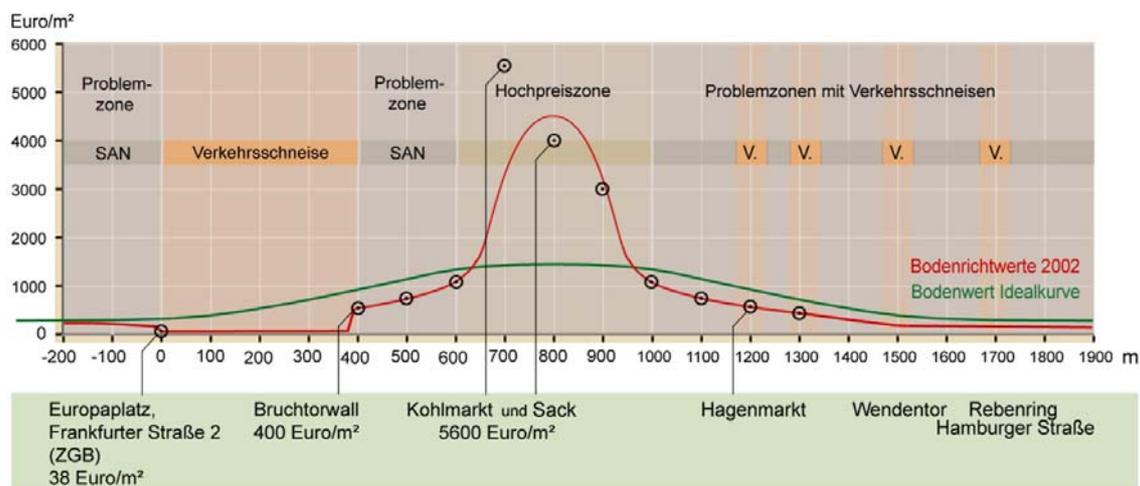
Ein kontinuierliches und über viele Jahrzehnte stabiles Standortgefüge ist die Grundvoraussetzung für die Herausbildung besonderer Angebote. Sehr präzise ist hierzu die Beobachtung von BURCKHARDT (1994, 116) über die virulenten Wechselwirkungen unruhiger Bodenwerte:

„Über jeder Stadt liegt unsichtbar, in Form einer Käseglocke, die Bodenwertkurve. An jeder Stelle der Stadt wird sich diejenige Nutzung einstellen, die in der Lage ist, den dort gültigen Bodenpreis zu verzinsen. Die Ränder sind die Stellen des steilen Abfalls der Bodenwertkurve. Physisch ausgebildete Ränder schnüren die Zonen ein und steigern die Bodenwertdifferenzen zwischen innen und außen. - Ziel der Stadtplanung muss es sein, die Bodenwertkurve abzuflachen; nur Zentren mit flachen Bodenwertkurven sind gut versorgt. Hohe Bodenwertspitzen vertreiben das qualitätsvolle Warenangebot. Der Buchladen neben der Deutschen Bank verschwindet, das Textilfachgeschäft neben dem Warenhaus geht pleite, denn diesseits des Randes sind die Bodenpreise zu hoch und jenseits des Randes wird kein Kunde das Geschäft suchen. Die Härte des Randes der Einkaufsstadt zerstört also deren wichtigste Angebotsqualität: die Mischung.“

Städtische Vielfalt braucht ausgeglichene Bodenwerte

Problematische Entwicklungen autodominierter Straßen beziehungsweise einseitiger Nutzungen lassen sich in allen Städten der Region aufzeigen. Zur beispielhaften Verdeutlichung dynamischer Randerscheinungen und ihrer Gestaltungsbemühungen haben wir kernstädtische Ränder von Braunschweig ausgewählt, weil im Herzen der Region die Angebotsvielfalt zwar am stärksten ausgebildet, aber dennoch bedroht ist.

In Braunschweig machen extreme Bodenwertdifferenzen das Dilemma der Cityentwicklung deutlich: Nur 700 Meter, aber ein erstaunliches Bodenpreisgefälle liegen zwischen der heutigen Spitzenpreislage des Geschäftszentrums (Kohlmarkt/Hutfiltern) und dem ART-max, einem in 2002 bezogenen Baukomplex, der aus den Gebäuden einer Zuckerraffinerie hervorgegangen ist. 5600 € kostet der Quadratmeter Boden nach der Bodenrichtwertkarte 2002 in Hutfiltern, nur 38 € beim ART-max am anderen Ende des Innenstadtrandes. Dazwischen liegt der Europaplatz, ein innerstädtischer Straßenknoten und Autobahnzubringer, flächenhafte Autostellplätze und eine kaum frequentierte große Umsteigestation zwischen Bus und Stadtbahn.



Bodenwertkurve Innenstadt Braunschweig 2002:

Extreme Bodenpreisdifferenzen verhindern wichtige Angebotssegmente

Im anspruchsvoll sanierten ART-max versucht ein vielfältiger Branchen-Mix Gewinnerwartungen zu erfüllen. Es gibt dort zahlreiche Büroarbeitsplätze, Dienstleistungsunternehmen, Werkstätten, Ladengeschäfte und Gastronomie. Die Frage ist, ob das Minizentrum ART-max mit seinen Erweiterungsmöglichkeiten die Chance hat, ein wichtiges Ergänzungssortiment zur Einkaufsstadt zu entwickeln – oder ob sich schon in wenigen Jahren Abwertungstendenzen abzeichnen, zu beobachten an den Geschäftslagen im Umfeld der Innenstadt.

Integration von Hauptverkehrsstraßen

Im Zuge der nach dem Kriege entstandenen breiten innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen versuchen Stadt- und Verkehrsplanung seit einigen Jahrzehnten mit großem Gestaltungs- und Ordnungsaufwand, prägnante Stadträume zu gestalten.

Dem Bau eines Bankhochhauses als Insel zwischen Oker und Hauptverkehrsstraßen folgte zum Beispiel in jüngster Zeit eine große Veranstaltungshalle als Füllung der Fläche am südlichen Braunschweiger Cityeingang, gestalterisch eingebunden mit

Außenanlagen, die Übergänge zum Park bilden und an die Straße heranführen. Die baulichen Entwicklungen einschließlich des ART-max sind wichtig; sie könnten jedoch zu besserer stadträumlicher Entfaltung kommen, wenn die räumliche Zäsur der an dieser Stelle überdimensionierten Hauptverkehrsstraßen mehr integrierend wirken würde.



Braunschweig Frankfurter Straße: Eine Randlage inmitten der Stadt – mit neuen Arbeitsplätzen und besonderen Angeboten. Gelingt die stabilisierende Vernetzung mit Innenstadt und benachbarten Orten, wie VW-Halle, Bank, Arbeiterquartier und Wohngebiete des Mittelstandes?

Deshalb wäre es notwendig, die Ränder des fließenden Verkehrs in ihrer Bedeutung zu reduzieren – zugunsten müheloser und erlebbarer Übergänge zwischen Innenstadt, den angelagerten Wohngebieten, Arbeitsstätten und Freizeiteinrichtungen. Es müsste darum gehen, vor allem die Kohäsionskräfte zwischen den Quartieren besser wirksam werden zu lassen, zum Wohle stadträumlicher Nutzungen und ökonomischer Zusammenhänge (BURCKHARDT 1994, 117).

Akzeptierte Brachen

Die Gestaltung ausfransender Ränder erweist sich als schwierig, da sie die Tendenz haben, marginale Nutzungen anzuziehen, die wiederum qualitativere Nutzungen verdrängen. – Infolgedessen schieben sich auch immer mehr „Stadtbrachen“ zwischen die kaum mehr erfassbaren Quartiere des diffusen Ballungsraumes der realen Regionalstadt. Ursprünglich ist die Brache ein aus der Verwertung genommenes Land, das einer bestimmten Nutzung zugeführt werden soll. Die Verweildauer dieses Übergangszustandes kann ziemlich lange dauern, wenn es sich nicht von vorneherein schon um nicht nutzbare Restflächen handelt, so dass brachliegende Flächen heute gestaltet werden und in der chaotisch erschlossenen Stadtlandschaft gar nicht mehr auffallen, weil sich die scheinbar nicht mehr nutzbaren Flächen als „Stadtgrün“ mit vorwiegend einfältiger Ausprägung kumulieren:

— Als Sukzessions-Wäldchen wachsen nicht auffüllbare Siedlungen am Stadtrand – und zunehmend auch in den alten Kerngebieten – heran, wenn der Brachenzustand nicht wieder, beispielsweise zur Verhinderung naturschutzrechtlicher Konsequenzen sichtbar gemacht wird oder als öffentliche Grünanlage gepflegt wird.

— Als Straßenbegleitgrün werden Restflächen bepflanzt, fast immer als grüne Verlegenheitsanlagen. Heute ist der Autofahrer fast immer von Straßenbegleitgrün und Grünanlagen umgeben, bis ihn diese in das Parkhaus im Zentrum entlassen. Dabei beeinträchtigt das grüne Kleid vieler Hauptverkehrsstraßen auch die Wahrnehmung von Stadt und Land.

— Oder als begrünte Bauabstände zwischen den Gebäuden im neueren Baubestand. „Niemandland“ ohne Gebrauchswert, weder für die Anwohner, noch für die Allgemeinheit sind Ausdruck siedlungsstruktureller Indifferenz und eines verkümmerten Quartierslebens (GREISENEGGER 2003, 128ff).

Die Ränder des Konglomerats von neuen Wohnsiedlungen, unbebauten, weil fehlspekulierten Grundstücken, aufgegebenen gewerblichen Anlagen, dazwischen eingesprengten noch bäuerlichen Bestandsresten, Sportflächen und eingewallten Autobahnzubringern schaffen nach BURCKHARDT (2002, 145 ff) eine im einzelnen durchaus hübsch gestaltete „Brache“. Dabei verhindern sie die notwendige Wahrnehmung von Stadt und Landschaft als Voraussetzung von Aneignung und Identifikation. Denn Ränder haben, wenn sie vorwiegend Grenzen sind, die Tendenz, Nutzungen voneinander abzuschirmen. Und dies, je mehr die Belastungen an den Rändern abgelagert werden, hinter denen sich nur noch Fragmente von Stadt verbergen.



Braunschweig Bahnhof: Bauland wird zu Nichtbauland – Mit isolierten nicht nutzbaren Grünanlagen „aufgewertete“ Magistralen haben wenig Wert für die benachbarten Quartiere.

Simplifizierte Zentren

Supermarkt, Themenpark, Altstadt

Deutlich sichtbar bilden sich allerdings in den postmodernen Landschaften neue Elemente im regionalen Ballungsraum ab, die in Form gestalteter Sonderzentren um Aufmerksamkeit konkurrieren: Der Supermarkt, der Themenpark als variantenreiche Modifikation (Wolfsburger Autostadt mit Freizeit-Erlebnispark, Gifhorner Mühlenmuseum) und die Altstadt. – Überall finden sich die Besucher schnell zurecht und ihre Rolle als Konsumenten ist ebenfalls eindeutig definiert. Die Möglichkeit, aktiv zu werden, selber etwas anzubieten und Geschäfte zu machen ist sehr beschränkt. Alle drei Orte haben ein striktes Reglement etabliert. Selbst in der Altstadt besteht die Neigung, den Branchenmix und die öffentlichen Veranstaltungen zu kontrollieren. Supermarkt, Themenpark und Altstadtgestaltungen stellen Bedingungen her, die immer mehr zu inszeniertem Einheitsstil führen.

Nach Peter MARCUSE (2002, 79ff) fördert diese „Disneyfizierung“ der suburbanisierten Stadt durch die Ansiedlung exklusiver Unterhaltungs- und Freizeitfunktionen – und die „Mallifizierung“ der Geschäftsviertel – nicht nur eine räumliche, sondern auch eine kulturelle Suburbanisierung: Die durch Planung unterstützte, ordnende Homogenisierung

der Stadtquartiere und die mehrfache Durchtrennung des Ganzen „geht mit immer schärferen Grenzziehungen einher. Es werden physische, symbolische und kulturelle Mauern errichtet, in unserer neuen Stadt, die keine ist.“

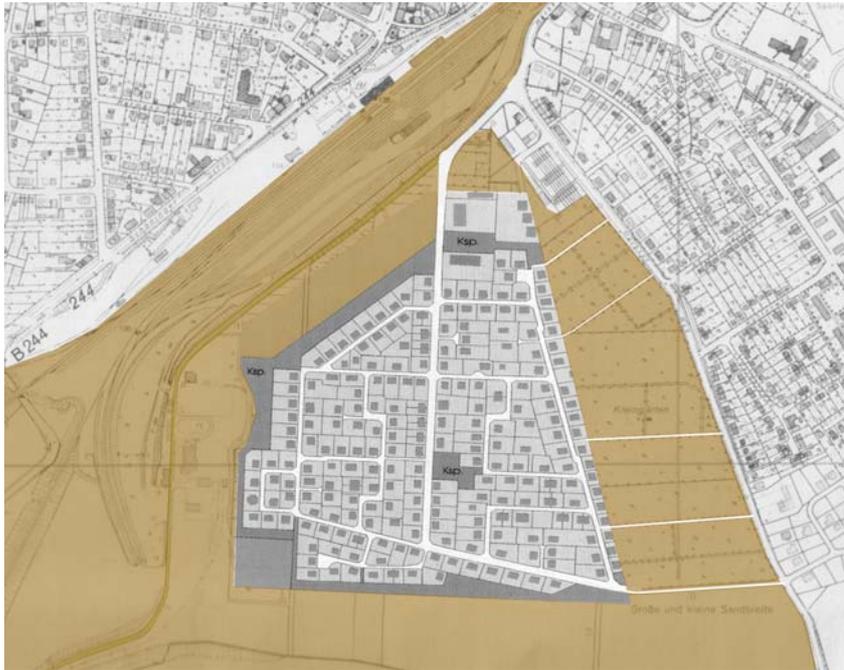
Isolierte Baugebiete

Viele Siedlungen isolieren sich von ihrer Umgebung, selbst am ruhigen Stadtrand. Man hofft, potenzielle Siedler mit Wohnstandortvorteilen anlocken zu können, wie „störungsfreie“ Lage des Baugebietes, sackgassenartige Erschließung als Abgrenzung vom Durchgangsverkehr, Nähe zu Feldern, dem Wald oder gar zusätzlichen Grünanlagen. Grundbedingung ist eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto. Aber die KFZ-Erschließung und gleichzeitig versuchte Abschirmung unerwünschter Störungen durch den KFZ-Verkehr stößt an Grenzen und schafft Grenzen, wo die Siedlung Nachbargebieten und Hauptstraßen nur noch den Rücken kehrt.

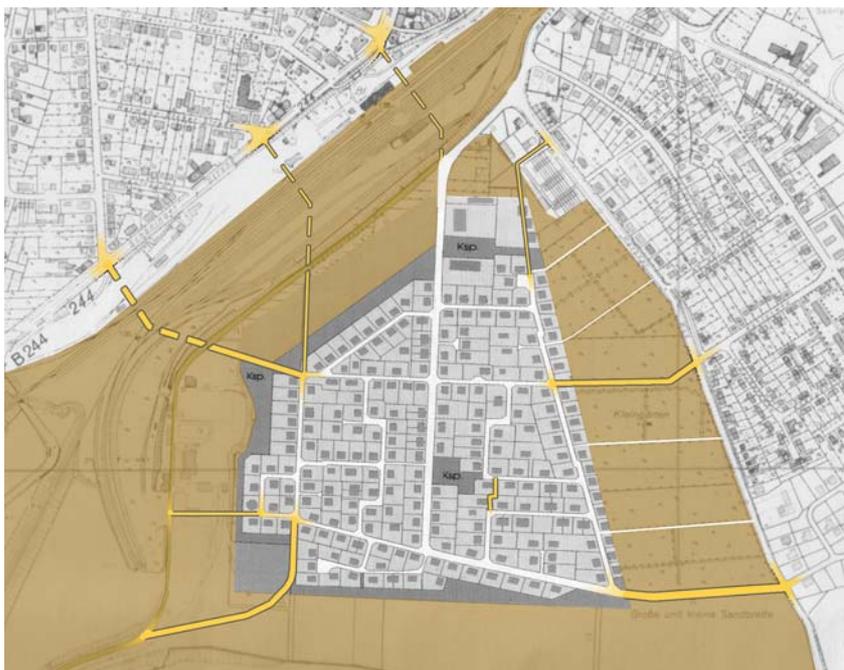
In diesem ambivalenten Umgang verzichtet die Planung zumeist auf eine engmaschige Vernetzung mit angrenzenden Siedlungen und dem landwirtschaftlichen Wegesystem. Solch planerische Konfliktbewältigung schneidet die Quartiere vom Leben der benachbarten Gebiete ab, je mehr sie sich hinter Abstandsräume und Lärmschutzwällen verstecken und insbesondere Fußgängerverbindungen durch Umwege und Barrieren erschwert werden.

An zwei Beispielen aus der Region Braunschweig möchten wir verdeutlichen, wie mit einfachen Mitteln strukturelle Verbesserungen im Sinne des kommunalen Lebens und der regionalen Entwicklungsfähigkeit erzielt werden können.

„Zitadelle“ Galgenbreite



Abgeschottete Wohnzitate
delle ...



...oder bessere Vernetzung
mit der Stadt?

Plangrundlage: REGJO
III-2001 mit Karte der
Stadt Helmstedt

Das Baugebiet „Galgenbreite“ in Helmstedt ist in seiner Lage zwischen Bahn, Kleingärten und Tagebaugrube extrem isoliert. Sich eigentlich anbietende und auch erforderliche Wegeverbindungen nach Westen fehlen. Zusätzlich ist die Isolation durch breite grüne Ränder nach Westen und Süden unterstrichen worden. Die Frage bleibt, ob nicht eine bessere Vernetzung mit Stadt und Umland die Wohnqualität erhöhen würde.

„Schneise von Rautheim“



Braunschweig Rautheim: Die Verbindungsstraße als Grenze.

Quelle: REGJO V/2001

Die Verbindungsstraße als Grenze: Am Beispiel des geplanten Braunschweiger Siedlungsgebietes Rautheim - Südwest werden die Folgen einer auf die Spitze getriebenen Hierarchisierung von Straßen zwischen extrem schwachen und starken Belastungen deutlich. Die neu geführte Hauptstraße mit inmitten liegenden Stadtbahngleisen ist anbaufrei vorgesehen und schottet damit das neue Baugebiet von vornherein ab. Zusätzlich isoliert sich das Baugebiet mit inneren Schleifen und kammartigen Stichstraßen von der älteren Ortslage im Norden. Hauptstraßen ohne Erschließungsfunktion für die angrenzenden Grundstücke mit nur wenigen Zufahrten in das Siedlungsgebiet werden zu Barrieren, hier weniger als Konsequenz sich einstellender, marktbestimmter Nutzungsentwicklungen, sondern als Vorwegnahme „ordnender“ Planung.

Eine funktionalisierte Planung, die wie hier fast ausschließlich auf private Wohnruhe und Wohnqualität ausgerichtet ist, führt zu kommunikationsarmen Siedlungsstrukturen, die zudem nur geringe Wandlungsfähigkeit aufweisen. Zudem ist ein verästeltes Erschließungssystem im Gegensatz zu vernetzten Systemen prinzipiell störungsanfällig.

3.2.2 Perspektive: Region voller urbaner Evolutionskraft

Innovation durch kulturelle Eigenentwicklung

Eine leistungsfähige Region braucht starke Städte. Städte sind für die wirtschaftliche Entwicklung und Expansion elementar notwendig. Wirtschaftlich stagnierende Städte gefährden die Entwicklung ganzer Regionen.

Das originäre Leistungsvermögen der Städte liegt in ihrer kulturellen Eigenentwicklung. Selbst die ländliche Entwicklung ist trotz weltweiter Nahrungsmittelströme und EU-Landwirtschaftspolitik noch immer an städtische Entwicklungsprozesse gekoppelt. Die städtische Wirtschaft kann neue Formen von Arbeit für den ländlichen Raum hervorbringen. Die Landwirtschaftsproduktion ist buchstäblich eine Schöpfung des Großstadtkonsums. Die Stadt erfindet Produkte und Produktionsmethoden und das Land verwandelt sich (JACOBS 1970, 45ff). Stadtleben ist ohne Landwirtschaft als Versorgungsgrundlage noch immer nicht denkbar und in diesen elementaren Wechselwirkungen liegen bemerkenswerte Herausforderungen für die Region (s. Kap. 3.3).

Die Stadt ist ein Markt. Die besonderen Eigenschaften großer Städte im Gegensatz zu kleineren Gemeinden liegen in der Herausbildung von mannigfaltigen Spezialangeboten, gewissermaßen als bereichernde Ergänzung zu den Massengütern (JACOBS 1963, 91-131). Das Hauptmerkmal eines großen Marktes, 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 jedoch unterzugehen. Die räumlichen Voraussetzungen lokaler Angebotsbereicherungen werden kaum mehr wahrgenommen. Deshalb liegt in der Synergie baulich-räumlicher Gefüge und leistungsfähig vernetzter, aber stadtverträglicher Erschließungssysteme ein enormes Entwicklungspotenzial.

Urbanität gründet darüber hinaus auf einer hinreichenden Dichte; allerdings können sich gesellschaftliche Bindungskräfte nur in einer flexiblen Struktur entfalten und festigen; in einem baulichem Gewebe, das vielfältigen Lebensbedürfnissen dienen kann – und deshalb in der Lage ist, dynamische und daher immer unbekannte Entwicklungen aufzunehmen (s. Kap.3.2.3). Nutzungsoffene Strukturen, stabile Standortbedürfnisse und die besondere Berücksichtigung der räumlichen Bedürfnisse von Fußgängern sind Voraussetzungen für die Förderung urbaner Lebensformen (HASENSTAB 2003)

Neue Arbeit für regionales Wirtschaftswachstum

Die Entwicklung neuer Arbeit in der Regionalstadt ist Arbeit an den lokalen Problemen, die aber durchaus als Entwicklungspotenziale aufgefasst werden dürfen. Damit sich Städte als Kraftquelle der Regionalentwicklung behaupten können, benötigen sie mehr Unternehmen, sinkende Arbeitslosigkeit und effizientere Bürokratie. JACOBS folgert in ihrer prägnanten Analyse über die Wachstumsbedingungen von Städten („The Economy of Cities“ 1970, 145ff), dass es immer noch und wieder Aufgabe wäre, frühere Importe durch neue Arbeit zu ersetzen; als Schlüssel eines lokalen Wachstums mit seinen bedeutenden Folgen – gewissermaßen als Kraftquelle für sich verstärkende Nachfrageschübe.

Auf das Subsidiaritätsprinzip als wichtiges politisch-organisatorisches Grundprinzip für nachhaltige Regionalentwicklung weist Manfred KÜHN (1994, 123f) hin, damit „Handlung und Handlungsfolgen in einem Raum gekoppelt werden, so dass verursachergerechte Problemlösungen gefunden werden müssen“. Kommunale Strukturen würden am ehesten die Herausbildung von raumbezogenen Verantwortlichkeiten begünstigen und seien zentral-regionalen Entscheidungsstrukturen generell vorzuziehen. Wenn aber nationale oder internationale Abhängigkeiten zugunsten höherer regionaler Wertschöpfungen und Eigenentwicklungen reduziert werden sollen, können regionale Netzwerke als Voraussetzung ökologischen Strukturwandels entscheidende Hilfestellungen leisten.

Zur Reform der urbanisierten Stadtregion, die von „oben nicht durchsetzbar scheint, aber von unten noch nicht gedacht ist“ sollten die in der Region vorhandenen Ressourcen im Sinne von „Problemniveaus und Problemlösungskompetenzen“ intensiv thematisiert werden. Walter PRIGGE und Klaus RONNEBERGER (1994, 20f) sehen die notwendigen Voraussetzungen in der Schärfung der Wahrnehmung regionaler Probleme und der Aushandlung territorialer Kompromisse. Nicht das Verdrängen regionaler Probleme über Monostrukturen sondern die Entwicklung einer möglichst ausgeprägten Heterogenität regionaler Lebensgrundlagen kann über sozialräumliche Kompromisse, die immer das Bewusstsein von Konflikten in sich tragen, eine Angleichung der Lebenschancen in der Region bewirken.

Saubere Umwelt, dauerhafte Qualität, größere Vielfalt

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 stabilen sozioökonomischen Grundlagen. Beispielsweise sind kostspielige Landschaftsgestaltungsprogramme immer mit besonderer Vorsicht zu betrachten, wie der Erhalt

ortstypischer bäuerlicher Kulturlandschaften, aufwändige Biotopverbundsysteme oder die gärtnerische Pflege nicht verwertbarer „Brachen“ durch die öffentliche Hand. Sie mögen zwar eine gewisse gestalterische Kompensation darstellen, sind aber nicht wirtschaftlich und deshalb nur in sehr seltenen Fällen auf Dauer tragbar.

Bei der Suche nach Arbeitspotenzialen könnten die ureigensten menschlichen Bedürfnisse nach besserer Lebensqualität und sauberer Umwelt ins Blickfeld rücken. Gerade die Alltagskulturen, die mit Neugierde beim Reisen gesucht werden, sollten – im übertragenen Sinne – in unserer unmittelbaren Lebensumgebung als Quelle von Zufriedenheit wieder entdeckt werden: Sie machen Lücken deutlich, die durch Massenprodukte alleine nicht befriedigt werden können – also eine differenzierte Versorgungsqualität. Eine gepflegte Kultur zur Herstellung hochwertiger Lebensmittel, handwerklicher Verfeinerungen und Dienstleistungen nach Maß sind generell keine Luxusprodukte.

Auch das Streben nach Sicherheit oder zumindest geringerer Gefährdung im Alltag schafft Innovationsmöglichkeiten. Man denke nur an die Kompensation der negativen Begleiterscheinungen des Autoverkehrs, humorvoll und prägnant schon 1966 von Hans ERB beschrieben. Weitere Themen wären Umweltverschmutzungen, steigende Gesundheitskosten, zweifelhafte Ernährung oder strukturelle Massenarbeitslosigkeit. Viele Umweltinvestitionen kommen nicht zur Geltung, weil es nicht gelingt, die Umweltbelastungen an den Ursachen zu bekämpfen (SIEVERTS 2000).

Zur Stärkung der Region könnte eine zunehmende Einbindung von Initiativen und Maßnahmen in einem auf Ressourcenschonung ausgelegten sozioökonomischen Netzwerk beitragen. 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. Das gleiche gilt für den Verkehr, wo immer noch sowohl der Individualverkehr als auch der Umweltverbund finanziell gefördert wird (FUSS E.V. 2002).

Zukunftsoffene Entwicklung

Nach Lukàcs gab es zwei Konzepte von Zukunft: „das eine wollte eine freie Zukunft, das andere wollte nur noch Rasierapparate verbessern. Wir haben uns eindeutig für das zweite Konzept entschieden. ... Es darf nicht sein, dass ökonomische Interessen die Vernunft einschließlich der Vielfalt des Abweichenden außer Kraft setzen. Aber es darf auch nicht sein, dass die Politik hineinzuregieren versucht in Fragen, die die Selbstbestimmtheit der Menschen betreffen, sagt Robert MENASSE (in BLUM/NEITZKE 2002, 52). Urbane Kultur kann nicht das „Ende von etwas“, sondern nur der „Anfang

von etwas“ sein: Der Beginn einer entwicklungsfähigen Struktur kleinteiliger, stadtverträglicher Wirtschaft, die sich an den urbanen Querschnittsaufgaben orientiert und womöglich ein Gegengewicht zu den Ausprägungen gesellschaftlicher Aufgabenteilung darstellt.

Im nächsten Abschnitt folgen Planungsempfehlungen für raumstrukturell zu integrierende Mobilität und nutzungsoffene Baukultur als Beitrag zur Etablierung eines leistungs- und entwicklungsfähigen urbanen Gefüges.

3.2.3 Prinzip: Bestand mit nutzungsoffenen Strukturen ergänzen

Wegenetz mit Netzkarte

Die Mobilitätsbelastungen haben allgemein Ausmaße angenommen, die immer häufiger zu Immobilität führen und zudem ein lebensbereicherndes urbanes Gewebe zerstören. „Wenn wir nach Lösungen suchen, die diese Tendenz umkehren, so können diese kaum aus dem Teilsystem Verkehr selbst kommen, sondern wohl nur aus einer Betrachtungsweise, die über den Verkehr hinausgehende Zusammenhänge einbezieht“ folgerte der vor kurzem verstorbene Systemtheoretiker Frederic VESTER (1995, 24ff). Wichtige Mobilitätsperspektiven bieten uns die Veröffentlichungen des Verkehrsplaners Hans BOESCH (1926-2003), beispielsweise die Aufsätze „Kultur des Langsamen“ oder „Odysseus – Stadtzerstörer“, in der Aufsatzsammlung „Die sinnliche Stadt“ (2001).

Notwendig ist eine großräumliche Verknüpfung ortsverträglicher Mobilitätsnetze im Siedlungsbestand. Alternativen zum nicht mehr wegzudenkenden Automobil liegen im Fußgänger- und Radverkehr, zweckmäßig verwoben mit dem öffentlichen Personennahverkehr, der in der dünn besiedelten Fläche durchaus mit kleinen Fahrzeugen ergänzt werden kann. Bei der Neudefinition stadtverträglicher Mobilität sollten diejenigen Verkehrssysteme Vorrang erhalten, die auf kleinstem Raum und mit geringstem Energieaufwand die größte Kapazität aufweisen – deshalb Fußgänger vor Radfahrer und nachrangig ÖPNV vor dem Auto, wobei in der folgerichtigen Vernetzung aller Verkehrsarten die Mobilitätseffizienz liegt.

Das zu Fuß gehen bleibt noch immer die wichtigste Fortbewegung, auch in der ausgedehnten Regionalstadt: Attraktive Fußwege – als engmaschiges, komfortables Netz – sind wichtigster Schlüssel für Erreichbarkeit, Kommunikation und öffentliche Sicherheit in den Straßen. Damit werden stabile Standortqualitäten als entscheidende Voraussetzung wirtschaftlich dynamischer Städte unterstützt (HASENSTAB 2002, 141ff). Hinzu kommt die Gesundheitsförderung: tägliche Fußwege von mindestens 30 Minuten erhöhen Widerstandsfähigkeit, Lebenserwartung und Selbstvertrauen, das gilt nicht nur für unsere Kinder.

Im Vordergrund stünde die Entwicklung und Vernetzung lebendiger Straßen für alle Verkehrsarten, breit genug und je nach Hierarchisierungsstufe räumlich entsprechend den unterschiedlichen Bedürfnissen von Fußgänger- und Fahrverkehr gegliedert: In erster Priorität sollten alle Orte der Region mit engmaschigen Wanderwegenetzen verknüpft – und innerhalb der Bebauung mit fußgängerfreundlichen Straßen die notwendigen Binnenerschließungen sicherstellen. Kriterien sind Zweckmäßigkeit, Überschaubarkeit und Komfort. In zweiter Priorität verdient der Radfahrer höhere Aufmerksamkeit. Eine Verbesserung der Radfahrbedingungen darf jedoch nicht auf Kosten des Fußgängers gehen. Schließlich wären Haltestellen und Umsteigeknoten sensibel zu gestalten, damit Verkehrsverknüpfungen und Aufenthaltsqualität stimmig sind. Wichtig ist, mit Flächen sorgfältig umzugehen, indem durch Nutzungsüberlagerungen beispielsweise die Fahrbahnen nicht unnötig ausgeweitet werden.

Alle Verkehrsmittel gleichzeitig zu fördern, ist auf Dauer finanziell nicht zu leisten. Deshalb ist es unerlässlich, parallel zur Bereitstellung von wirksamen Mobilitätsalternativen den allzu belastenden Autoverkehr in den Siedlungsgebieten sukzessive einzudämmen und die Leichtigkeit des Langsamverkehrs zu fördern: Hierzu drei Überlegungen für strategische Herangehensweisen:

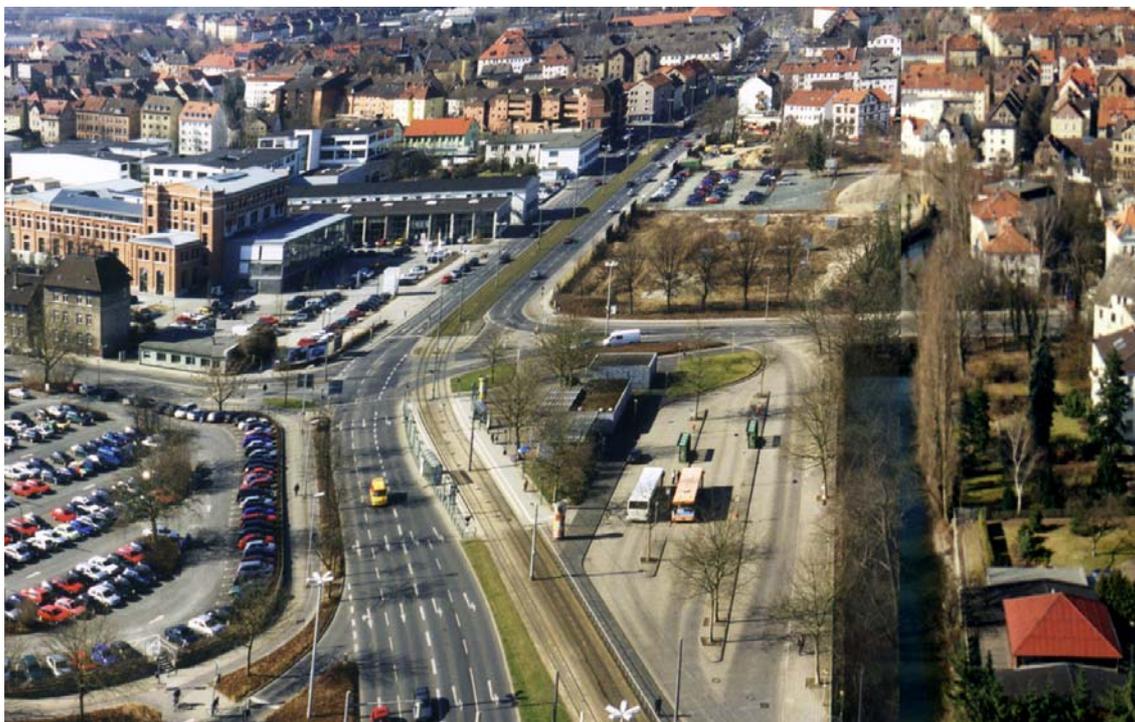
- Mit der Zu- oder Wegnahme von Stellplätzen können wir bei unserer fortgeschrittenen „Vollmotorisierung“ das Verkehrsgeschehen in den Zentren steuern (HASENSTAB 1997, 11ff).
- Automobilbedingte Folgekosten werden auf den Nutzer umgelegt – als Anwendung des Verursacherprinzips unter Gewährleistung individueller Verkehrsmittelwahl.
- Abbau der interregionalen Tarifunterschiede mittels familien- und pendlerakzeptabler Generalabonnements nach dem Vorbild Schweiz, wobei möglichst alle öffentlichen Verkehrsmittel einbezogen sind – ein nicht zu unterschätzendes fiskalisches Steuerungsmodell zur umfassenden Vernetzung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

Die heutige Siedlungsausdehnung ist nicht mehr mit herkömmlichen Formen des öffentlichen Verkehrs zu bewältigen. Linderungen dieses Dilemmas könnten mit kleinen Fahrzeugen (z.B. Sammeltaxen) erreicht werden: Ist das an der Haltestelle bereit stehende Sammeltaxi voll, fährt es seine Linie. Bei vier oder gar sechs mitzunehmenden Personen könnten im Vergleich zum selbstgenutzten PKW mit einem Fahrer kostengünstige Beförderungsergänzungen aufgebaut werden – und ein regionales Fortbewegungsnetz zweckmäßig verknüpfen.

Entwicklungsfähige Bebauungskonzepte

Parallel zur siedlungsverträglichen „Nutzungsmischung“ des Straßennetzes sind Änderungen unserer Planungs- und Baukultur erforderlich: BURCKHARDT hat sehr früh das „Bauen als Prozess“ präzise thematisiert – als stetige Anpassungsleistung an sich wandelnde Nutzungen und dabei ausschlaggebende sozioökonomische und politische Aspekte beschrieben. Auch in Christopher ALEXANDERS „A Pattern Language“ wird die

Stadt als ineinandergreifendes Nutzungsgeflecht verstanden. BURCKHARDT (1968), ALEXANDER (1995) und SIEVERTS (2000) fordern Bauten, die den permanenten Nutzungswandel aufnehmen können, und zwar mit nur geringen Umbauten. Eine geänderte Stadtbaukultur zur Stärkung der urbaner Entwicklungspotenziale baut auf fünf Maximen:



Lauter „Brachen“: Parkplätze, leere Magistralen, überdimensionierte Haltestellen in unmittelbarer Innenstadt-nähe von Braunschweig.

Längerfristiger städtischer Nutzen

Urbane Systeme sind umso leistungsfähiger, je stärker und langlebiger sich möglichst viele Bewohner und Unternehmen in einem beziehungsreichen Geflecht verankern möchten und können. Gebiete mit stärkerem Wohncharakter brauchen unerlässliche Nahversorgungsangebote, ebenso die Beschäftigten in den Gewerbegebieten. Selbst die Anbieter in den Hauptzentren existieren teilweise auch von der Nachfragekraft und Fußgängerfrequenz aus den benachbarten Quartieren.

Räumliche Nähe ist der Schlüssel zur Anlagerung von besonderen und damit großstädtischen Angeboten, wie JACOBS (1961) in ihrem Buch über die Lebensfähigkeit von Großstädten beschreibt. Die Entwicklung einer variantenreichen Vielfalt und damit neuer Arbeit als lokale Errungenschaften werden noch immer maßgeblich von Kleinunternehmen vorangetrieben. Hierfür muss in den Siedlungen buchstäblich mehr Raum geschaffen werden, bzw. ständig vorhanden sein (JACOBS 1969, 138f): Innovationsleis-

tungen sind zwar nicht wirklich planbar oder gar steuerbar – sie sind aber abhängig vom baulich-räumlichen Angebot und seiner Standortqualität.

Lebensweltlicher und kultureller Nutzen

Besonders die Wohnhäuser brauchen wieder mehr Raum für Selbstentfaltung und wirtschaftliche Tätigkeit. Alleine aus dem Wohnen entwickeln sich variantenreiche Bedürfnisse und Aktivitäten. Wenn sich verschiedenartige wohnverträgliche Nutzungen in die Bausubstanz einfügen lassen und zudem gut auffindbar sind, können sich in Wohngebäuden im Laufe der Jahre sukzessive Arbeitsmöglichkeiten und Angebote innerhalb häuslicher Gestaltungsmöglichkeiten entwickeln – in Form von Dienstleistungen, besonderem Warenangebot oder als separates kleines Haus fürs Altenteil bzw. für die rückzugswillige Jugend.

Parzellerte, geschlossene Dichte

Auch in der Verdichtung können Bebauungsoptionen differenzierte Haus- Nutzungen einschränken oder erweitern: Sind parzellerte Bebauungen gut angelegt, können einmal etablierte Strukturen sogar Jahrhunderte überdauern und füllen sich stetig mit neuem Leben. Gute Stadthäuser leben vom intensiven öffentlichen Austausch über die Straße – und befriedigen gleichzeitig das Bedürfnis nach Privatheit über individuell nutzbare Höfe und Gärten. Klare Abgrenzungen und Übergänge zwischen öffentlich und privat tragen zur Abschirmung von Störungen bei. Das gleiche gilt für die Abgrenzung zum Nachbarn. Um ein möglichst breites Spektrum von häuslichen und freiräumlichen Nutzungen zu bieten und um eigene Ausprägungen innerhalb der „Zellwände“ zu ermöglichen, dürfen Parzellen nicht zu klein, zu schmal, zu kurz, oder zu dicht bebaut sein.

Nutzungsflexibilität

Ein Grossteil der wohnlichen und gewerblichen Aktivitäten bewegt sich im Bereich von mindestens 50 bis 200 Quadratmetern Nutzfläche. Anspruchsvolles Wohnen und wohnverträgliche gewerbliche Ergänzungen lassen sich gut in vorhandene Bausubstanz einfügen, wenn gewisse bauliche Standards eingehalten werden: beispielsweise durch hinreichend bemessene Räume von 20-25 Quadratmetern, ausreichende Deckenhöhen von 3-4 Metern und nicht zu knapp bemessene Zugänge und Türbreiten: Vorsorgeplanungen, die natürliche Belichtung und räumliche Atmosphäre auch in geschlossener Bauweise ermöglichen.

Pufferzonen statt Vollausbau

Um zukünftigen, noch unbekanntem Nutzungen ihren Entwicklungsraum zu geben, sollten im Straßen- und Parzellenbereich ausreichende Flächen- und Raumreserven als Pufferzonen eingeplant werden. Klare Zonierungen von Straßenräumen und Bebauungsmöglichkeiten auf den Parzellen – unterstützt durch ein stufenweise wirksames

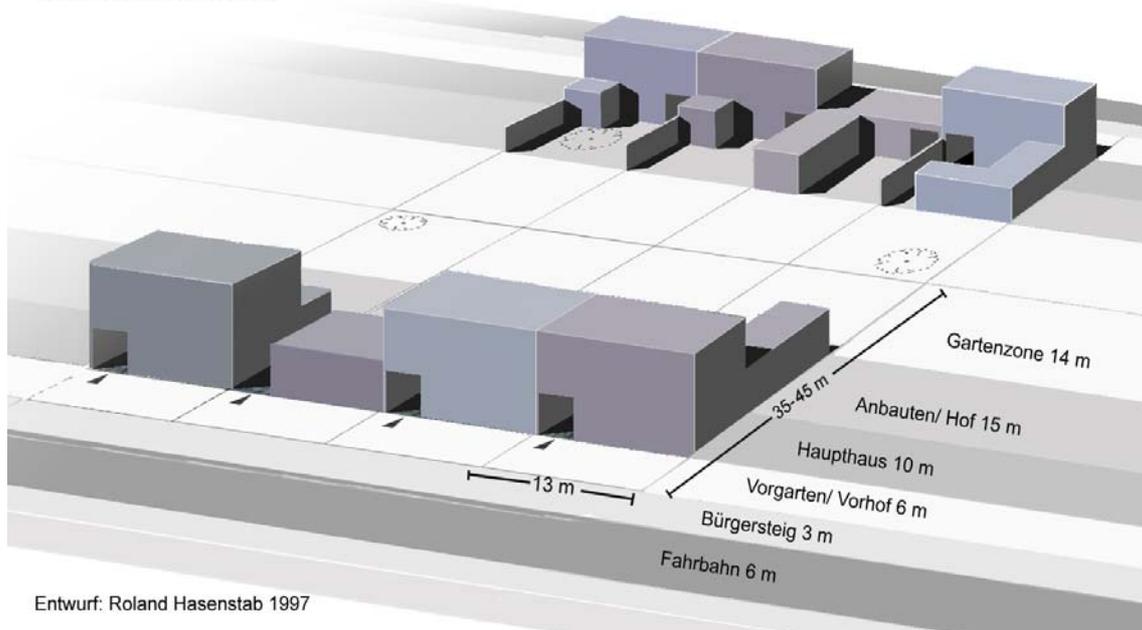
Baurecht – sollte den sofortigen Vollausbau möglichst verhindern und einer dynamischen Stadtentwicklung Rechnung tragen. Städtebauliche Dichte muss Wachstumsmöglichkeiten und Flexibilität berücksichtigen.

In den heutigen Siedlungsagglomerationen mit zahlreichen ausfransenden Rändern und Brachen gibt es selbst in den Kernstadtgebieten erstaunlich viel Platz für bauliche Anlagerungen mit nutzungsoffenem Gewebe als wichtige Potenziale künftiger Entwicklung.

Beispiele: Typologien nutzungsoffener Privathäuser

Als Anregung werden drei Haustypologien vorgestellt, für die es in der Region keine aktuellen Beispiele gibt. Allesamt sind private Stadthäuser, an die Straße gebaut, mit hohen Freiraumqualitäten in Form ruhiger, besonnener und geschützter Höfe und Gärten. Häuser, die ohne Einschränkung ihrer gut bemessenen Freiraumqualitäten „wachsen“ können, von etwa 100 Quadratmeter auf etwa 300 Quadratmeter Wohn- und Nutzfläche und den erforderlichen Zufahrtsmöglichkeiten.

Gartenhofhaus

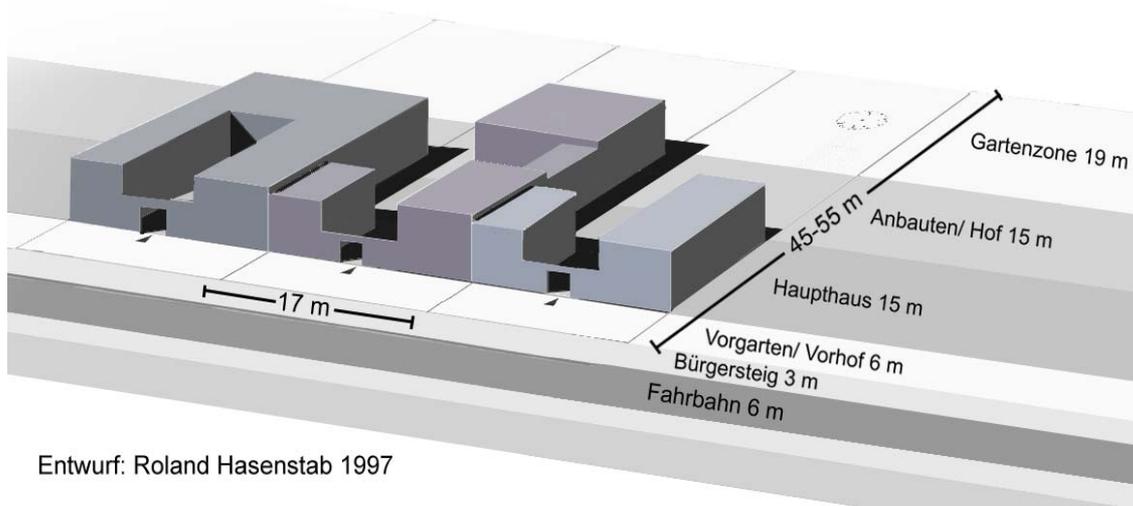


Das Gartenhofhaus ist ein vielseitig nutzbares und erweiterungsfähiges Privathaus.

Geschlossene Bauweisen mit Außenschließung schützen private Freiraumnutzungen in Höfen und Gärten, indem sie Verkehr und Öffentlichkeit in den Straßenbereich verweisen. Die Breite der Parzelle sollte 12 Meter nicht unterschreiten, um gute Bedingungen für Wohnen mit hochwertigen Hof- und Gartennutzungen sowie bauliche Ergänzungen zu ermöglichen. Bei 12-14 Meter Gebäudebreite lassen sich bei eingeschossiger Bauweise Wohn- und Nutzflächen von 90-120 Quadratmeter erzielen. Bei zweigeschossiger Bauweise erweitern sich die Räume um 100-130 Quadratmeter. Eingeschossige Anbauten im Hofbereich sind ebenfalls denkbar.

Die Grundstücke (Vorhof/Haupthaus/Anbauten) umfassen etwa 400-500 Quadratmeter – und das zusätzlich zur Verfügung gestellte baulich nicht erschlossene Gartenland von etwa 200 Quadratmeter dient als „Ausgleichsfläche“ für die Bebauung und der dauerhaften Sicherung der Wohnfunktion, gerade wenn sich mit der Zeit intensivere Nutzungen im Straßen- und Anbautenbereich einstellen sollten.

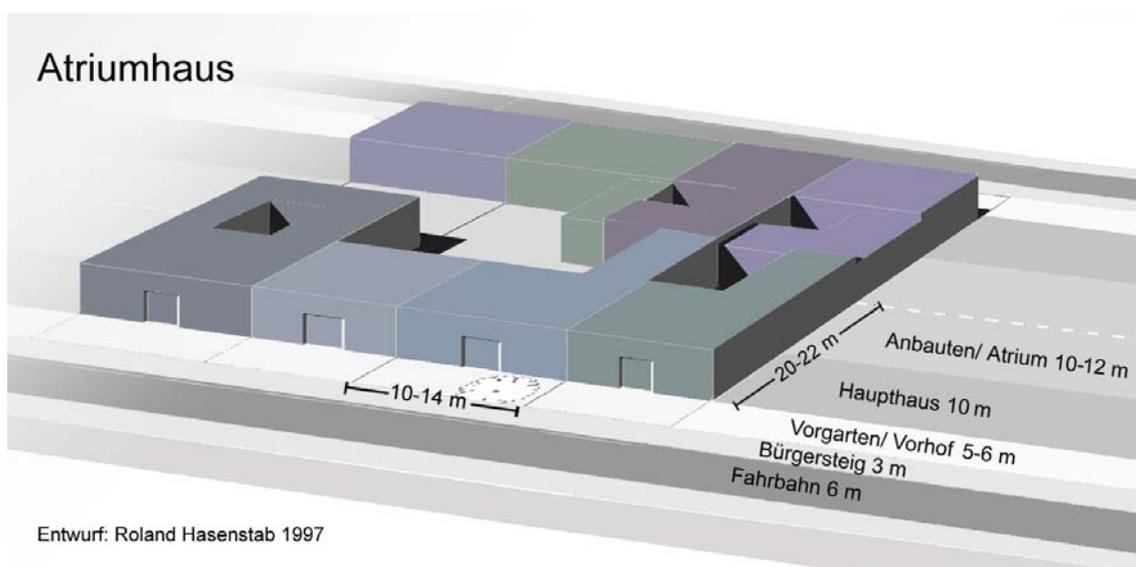
Wohnhofhaus



Entwurf: Roland Hasenstab 1997

Das stärker gewerblich nutzbare Wohnhofhaus mit einer Grundstücksbreite von 17-20 Metern ermöglicht in geschlossener hofbildender Bauweise die Anlagerung von ausgeprägteren Dienstleistungen oder kleingewerblichen Nutzungen.

Atriumhaus



Entwurf: Roland Hasenstab 1997

Das Atriumhaus bildet einen von außen nicht einsehbaren völlig privaten Innenhof (Atrium) aus.

Der Atriumhof sollte mindestens 40-50 Quadratmeter umfassen. Dieser Gebäudetypus lässt sich von einem Dreizimmerhaus auf ein 6-7 Zimmerhaus erweitern. Ein 10-Meter Haus umfasst dabei 90-165 Quadratmeter Wohnfläche, ein 14-Meter Haus 130-205 Quadratmeter.

Die beiden straßenseitigen Zimmer lassen sich vom übrigen Gebäude als Einliegerwohnung oder freiberuflich nutzbare Räume räumlich abtrennen. Dieses bei weitem noch nicht ausgeschöpfte städtische Privathaus ermöglicht vollständiges Wohnen auf 300-400 Quadratmeter Grundstücken.

3.3 Neue Landwirtschaftskultur

3.3.1 Problem: Verselbständigte Landwirtschaften

Übernutzung und Brachen

Unsere nicht besiedelte, offene Landschaft ist nicht Natur, sondern Ergebnis jahrhundertalter Kulturen. Auf Grundlage natürlicher, jedoch von Menschenhand kultivierter Böden sowie klimatischer Bedingungen werden zumeist standortangepasste Bewirtschaftungsformen ausgeübt: hauptsächlich Forstwirtschaft und als höhere Kulturstufe die Landwirtschaft. Trotz aller Siedlungstätigkeit sind in der Region die allermeisten Flächen noch immer Wald, Wiesen oder Felder. Sie werden auch in Zukunft weiterhin Basis der Kulturlandschaft bleiben, da Freiräume im Sinne regionaler Parks, als Biotopverbund oder als Naturschutzgebiete nur im begrenzten Umfang angelegt und unterhalten werden können. Diese unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten formulierte These bleibt jedoch unscharf, da heute nicht nur die Freiräume, sondern beinahe alle landschaftlichen Bewirtschaftungsformen maßgeblich durch staatliche Strukturpolitik mitfinanziert und geprägt werden:

Heute verändern sich ländliche Landschaften in zwei Kategorien – in Landstriche, die mit umfassenden Technologien durch intensive Bewirtschaftungen geprägt sind – und in Gebiete, die eigentümliche Unternutzungen offenbaren. Viele Landwirte rechnen sich aus, dass sich der Einsatz ihrer Arbeit nicht mehr durch den Verkauf ihrer Produkte auszahlt, sondern dass sie unter Einsparung von Arbeit und Rohstoffen einfacher die Ausgleichszahlungen in Anspruch nehmen. Untergenutzte Felder finden wir in weniger ertragreichen Lagen, so dass wir dort gehäuft das Phänomen der Kulturbrachen antreffen.

Zu den „Brachen“ dürfen auch unsere Naturschutzgebiete gezählt werden, die bis zum Erreichen ihres konservierungswürdigen Übergangszustandes nicht wirklich Natur sind, sondern Formen gepflegter Landschaften ohne echte Erträge: Die beliebte, aber austerbende Heidelandschaft muss künstlich durch viel Arbeitsaufwand in ihrem Zustand erhalten werden, sollen nicht natürliche Vegetationsübergänge in Richtung potenzieller natürlicher Vegetation, nämlich Birken-Eichen-Buchenwald eintreten – ein vergleichsweise artenarmer Zustand. Ein anderes Beispiel ist die angestrebte „Wildtiernis“ im unteren Schimmerwald zwischen Bad Harzburg und Vienenburg. Für einen solchen Themenpark ist keine sich frei entfaltende Natur vorgesehen, sondern ein „naturnah“ gestaltetes Gehege, in dem kontrolliert wird, wer wen besuchen und fressen darf.

Hinzu kommen bewahrende oder „denkmalschützende“ Aspekte zum Erhalt ortstypischer Landschaften, um schwindende Nutzungsformen als Kulturlandschaftsbild zu erhalten, wie in der Themenbroschüre „Erhaltung und Entwicklung gewachsener Kulturlandschaften als Auftrag der Raumordnung“ erschöpfend dargestellt ist (INFORMATIONEN ZUR RAUMENTWICKLUNG 5/6 1999). Entsprechende Förderinstrumente werden heute gerne auf weniger ertragreichen Böden beziehungsweise in Fremdenverkehrsgebieten eingesetzt. Hierzu können auch die Gewässerbiotope gerechnet werden, die als Kläranlage, Hochwasserschutz oder als Refugium bestimmter Pflanzen- und Tiergesellschaften dienen.

So hübsch die Rekultivierungsbemühungen im Einzelnen auch sind, all diese „naturnahen“ und dennoch menschengemachten Landstriche sind kostenintensive Daseinsvorsorgeleistungen. Sie dienen insbesondere dem „Ausgleich“ kapitalintensiver Landwirtschaftskulturen. Diese Wirtschaftsweisen externalisieren darüber hinaus weitere nicht unerhebliche Kosten auf die Allgemeinheit: Die mit Milliarden Euro subventionierte industrielle Agrarproduktion gründet auf immensem Energieverbrauch. Sie vergiftet das Trinkwasser. Aussterbende lokale Artenvielfalt der Feldfrüchte steigert die Schädlingsanfälligkeit. Die Produktqualität der Nahrungsmittel ist gemindert und die Kulturlandschaft verarmt.

Solch letztendlich nicht auszugleichende Wirtschaftsweisen „führen über die Externalisierung der meisten Nebenkosten zu einer nicht mehr akzeptablen Belastung der Umwelt“ (IPSEN 1994, 19ff). Die Kultur der Massenproduktion ist auch Ergebnis landwirtschaftlicher Funktionsteilungen im Europa der Regionen: Eine jahrzehntelange Politik des Wachsens und Weichens verdrängt lokale Wertschöpfungen und zerstört die Existenzmöglichkeiten in den Dörfern, in denen jahrhundertealte Höfe und lokale Wirtschaftsstrukturen veröden.

Als landschaftlich wahrnehmbares Ergebnis verwandelt sich die ländliche Kulturlandschaft (analog zur oben beschriebenen Stadt-Landschaft) in untergenutzte „Brachen“ und übergenutzte Kulturböden – beides unterschiedliche Landschaftsformen eines eher „wüsten“ als verantwortlichen Umganges mit den Ressourcen. Dessen ungeachtet dürfte die letztendlich äußerst kostspielige europäische Massenproduktion kaum global konkurrenzfähig sein. Die grundsätzliche Notwendigkeit eines „agrarpolitischen Reformbedarfs“ wird deshalb im „Landschaftlichen Fachbeitrag zum regionalen Raumordnungsprogramm“ erkannt (LANDWIRTSCHAFTSKAMMER HANNOVER 2000, 29f). Entscheidend ist jedoch, welche Zukunftsvorstellungen mit welchen Entwicklungsmöglichkeiten für die Kulturlandschaft gesehen werden, von dem die tragfähigen regionalen Weichenstellungen dann ausgehen können.

Nachwachsendes Petroleum als industrieller Ausweg?

Auf den fruchtbaren Böden der Lössbörde gedeihen nicht nur Nahrungs- oder Futtermittel. Getreide, Rüben, Raps oder Gehölze können ebenso für technische Energien weiterverarbeitet werden: Benzinersetzender Alkohol, Biopetroleum, Kohlenwasser-

stoffgas aus Biomasse bzw. Holz oder einfach als Verbrennungsprodukt mit Weiterverarbeitungsmöglichkeit zu Dampf und Elektrizität. Seit einigen Jahren wird intensiv an Biomasse-Verarbeitungsverfahren geforscht mit der Absicht, fossile Rohstoffe durch pflanzliche Rohstoffe zu ergänzen. Bei gleichbleibendem oder gar steigendem Energieverbrauch ließen sich Kohlendioxidbilanzen reduzieren bzw. für den Handel mit Emissionsrechten entsprechend globaler Vereinbarungen einsetzen. Speziell für die Gewinnung technischer Energie aus Biomassen verbreiten Staat und Industrie große Hoffnungen. Ein Beispiel ist das „Sunfuel-Projekt“ der Autokonzerne DaimlerCrysler und Volkswagen. Insofern sind die ersten Weichen für ein neues Berufsbild, dem Energiewirt, bereits gestellt.

Wie Ertragsbilanzen zeigen, können auf einem Hektar Ackerboden etwa 40 Menschen pflanzlich bzw. 5 Menschen mit tierischen Produkten ernährt werden – oder es lässt sich mit Biomasse eine Ausbeute von etwa 1500 Litern Benzin (SCHRIMPF, Solarverein München e.V. 2003) decken; bei 10-20.000 km Fahrleistung entspricht dies dem Treibstoffjahresbedarf eines Autos, wobei Wirkungsgradverluste durch Anbaumethoden und verfahrenstechnische Verarbeitung die Ertrags- und Energiebilanzen mindern.

Zur technischen Verarbeitung von Biomasse (ein Beispiel ist die Alkoholproduktion aus Zuckerrüben oder Getreide) werden ähnlich den Zuckerraffinerien teilweise große Anlagen mit enormem Bedarf an Biomasse projektiert. Deshalb ist zu erwarten, dass zur Gewährleistung der Anlagenrentabilität Landwirte hinreichende Biomasse liefern müssen. Regionale Spezialisierung mit großen monostrukturellen Abhängigkeiten deutet auf zunehmende Schlaggrößen hin, also weitere Betriebsvergrößerung und fortgesetztes Betriebssterben.

Eine Energiewirtschaft auf Pflanzenbasis könnte unübersehbare Auswirkungen auf Anbaumethoden bzw. Pflanzen- und Bodenschutz haben: Kräftig durcheinandergebrachte Stoffkreisläufe werden die notwendige natürliche Regeneration der Böden beeinträchtigen. Ebenso ist denkbar, energetisch spezialisierte und nicht mehr essbare Biomasse pflanzentechnisch zu entwickeln, die dann vielleicht gentechnisch hergestellt wird, und in großen Feldversuchen mit unabsehbaren Evolutionsrisiken freigesetzt wird. Neue Bodennutzungen verändern Erscheinungsbild und Zugänglichkeit, und damit den Erholungswert agrarischer Landschaften und selbst den Wald. Speziell für Energienutzung angepflanztes Holz aus Kurzumtrieb verwandelt heute Kulturböden in Holzmasse-Produktionsflächen. Nach der amtlichen Statistik nehmen die Waldflächen in der Region seit einigen Jahren langsam aber stetig zu.

Die Abkehr von der Nahrungs- und Futtermittelproduktion in Richtung Energieproduktion wird den für die Kulturlandschaften zerstörerischen Trend durch nicht nachhaltige Massenproduktionsweisen fortsetzen, besonders wenn Herstellung, Absatz und Verarbeitung in großtechnischem Maße angestrebt werden – als Konzentration von Wirtschaftsweisen und Gewinnen mit paralleler Externalisierung von Belastungen und Gefährdungen.

**Weichenstellung für die Zukunft:
Ländlich-industrielle Rohstoffproduktion**

STADT+
UM+
LAND
2030

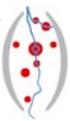


**Verarmung
der Kulturlandschaft für technische Energie?**

SL Institut für Städtebau &
TU Braunschweig Landschaftsplanung &

Ausstellungstafel für Expertenworkshop, stadtregionale Dialoge und Bürgergutachter, 1-6/2003:

Energiewirtschaft kann Landwirtschaft als Versorgungsgrundlage nicht ersetzen.



3.3.2 Perspektive: Landwirtschaft als Nutzgarten der Region

Leistungsfähigere und gemeinwohlverträglichere Weichenstellungen unserer ländlicher Wirtschaftsweisen sind jedoch denkbar, nämlich über umfassend ressourcensichernde Wege in Richtung ökologisch-nachhaltiger Landwirtschaft. Dies eröffnet Aussichten auf ein sich ausbalancierendes Nutzen-Geflecht möglichst vieler Akteure, das beispielsweise den Bauern über geeignete staatliche Rahmenbedingungen substanzsichernde Produktionsweisen nahe legt. Nachhaltige Wirtschaftsweisen sind nicht nur in Teilaspekten, sondern im umfassenden Sinne gefordert.

Mitgeliefert wird eine „gesunde“, vielfältige und zugängliche Landschaft: Wünschenswertes Ergebnis mit gesellschaftsstabilisierender Wirkung wären bewirtschaftete Landschaften, die Bewohnern und Besuchern als Erholungsraum dienen und dabei wertschöpfende Anknüpfungen und Vermarktungschancen unterstützen. Mit anderen Worten, ein durch langfristige Effizienz und Sparsamkeit angelegtes Wirtschaftssystem, in dem möglichst viele Beteiligte mit entsprechendem Problembewusstsein aus eigenem Antrieb möglichst in eine Richtung gehen und den „Wettbewerb als Leistungsverstärker“ (ADAMSCHECK 2001, 503 ff) beleben.

Heute ist die breitgefächerte staatliche Förderung und versuchte Steuerung beinahe aller Produktions- und Wirtschaftsweisen kontraproduktiv. Schlimmer noch, die scheinbare Gleichberechtigung grundsätzlich unterschiedlicher Produktionsbedingungen stützt Systeme, die in der Lage sind, Umweltkosten zu externalisieren. – Unter derzeitigen Bedingungen gibt es keine echte Wirtschaftlichkeit ökologischer Produktionsweisen: Es ist unmöglich, kostspieligere Produktionsbedingungen zu verfolgen (vgl. AID 2001, 27), gleichzeitig externalisierte Umweltkosten der industriellen Massenproduktion zu kompensieren und dann noch auf hochsubventioniertem Nahrungsmittelweltmarkt zu bestehen.

In diesem für die stadt-regionalen Lebensweisen wichtigen Problemfeld sollte deshalb die Region als überkommunale Institution eine Daueraufgabe darin erkennen, nachhaltige Produktions- und Lebensweisen zu fördern oder ihnen zum Durchbruch zu verhelfen. „Nach oben“ in Richtung staatlicher und überstaatlicher „Steuerungsebenen“ als stetige Überzeugungsarbeit, „zur Mitte“ in Richtung Landwirte und Produktveredlung als vertrauensstützende Initiativen sowie werbend „nach unten“ zur Bevölkerung als Konsumentenmacht. Notwendig wären durchhaltbare Entwicklungsimpulse, beispielsweise um wachsende Importe und exportierte wie selbstgemachte Umweltbelastungen durch qualitätsvolle Produktentwicklung zu ersetzen. Dies ist zugegebenermaßen ein mühevoller Weg, immerhin mit perspektivischen und „schmackhaften“ Aussichten, nicht zuletzt um Wege aus der Strukturkrise aufzuzeigen – mit dem Verständnis und Ziel als „Nutzgarten der Region“.

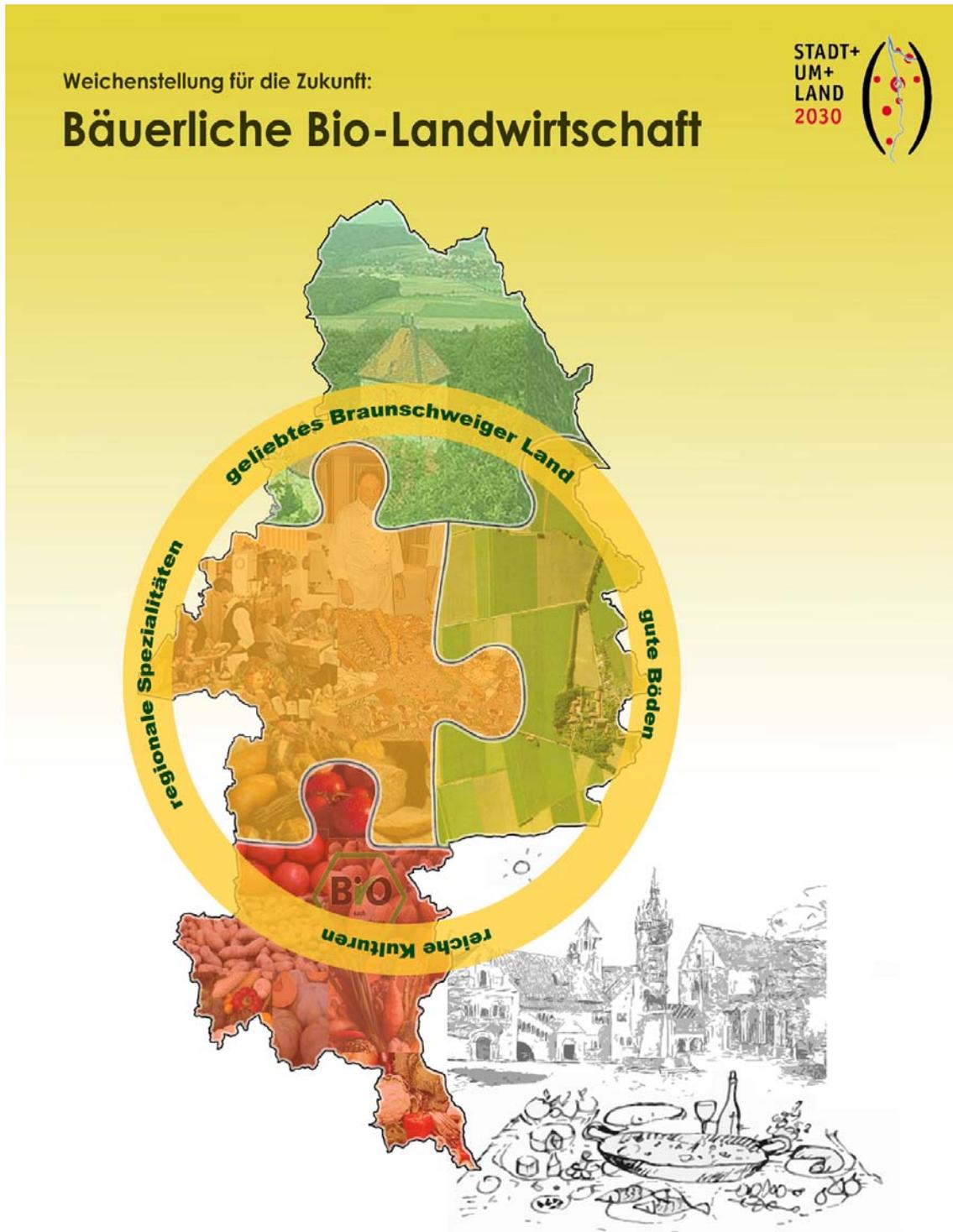
3.3.3 Prinzip: Ökologische „Dreifelderwirtschaft“

Wichtige Anregungen für eine Reform der Landwirtschaft zu höherer Wertschöpfung hat Christiane GREFE (2002) mit der „neuen Dreifelderwirtschaft“ formuliert: Durch zielgerichtete Förderung ökologischer Produktionsweisen könnte ein nachhaltiger Umbau der Landwirtschaft in Gang gesetzt werden. Anstatt weniger Arbeit wieder mehr Arbeit zu schaffen, die Wertschöpfung an die Quelle der Produktion zu bringen - um schließlich Impulse zur regionalen Veredlung und Vermarktung frischer und hochwertiger Produkte zu geben. Die Landschaft wird als Produktionsbedingung der Kreislaufwirtschaft automatisch mitgepflegt, Energie nicht vergeudet und der Boden nicht verseucht.

Auch der Bio-Markt ist Wachstumsmarkt. Mittlerweile schätzt die Centrale Marketing-Gesellschaft der deutschen Agrarwirtschaft (CMA) die Perspektiven des Öko-Marktes positiv ein. Die Frage sei deshalb nicht, „ob der Ökomarkt wachse, sondern wer ihn besetze“ (AID 2002, 4). Unter den Gesichtspunkten eines möglichst hohen Grades regionaler Versorgung und Wertschöpfung könnten in Zukunft in der Region (2030) möglicherweise 60% der landwirtschaftlichen Flächenerträge der Nahrungsmittelproduktion dienen. Hochwertige Lösserden sichern gute Erträge. Die Menschen schätzen regionale Produkte. Bewohner und Touristen mögen reizvolle und schmackhafte Landschaften. Wichtige Keimzellen eines wachsenden Marktes sind die noch vorhandenen Relikte bäuerlicher Nahrungsmittelproduktion, Weiterverarbeitung samt gastronomischer Veredlung zwischen Hankensbüttel in der Heide und St. Andreasberg im Harz.

Das zweite Feld ökologischer Dreifelderwirtschaft ist die verstärkte Nutzung landwirtschaftlicher Produkte als Rohstoffe für Lacke, Fasern, Kosmetika, Heil- und Arzneimittel (25%). Als drittes Feld ließen sich die schließlich nicht verwertbaren Reste der Öko-Landwirtschaft (15%) energetisch in dezentralen Bioenergieanlagen verwerten. Sie bieten der Landwirtschaft ein Zubrot, allerdings sollten die natürlichen Produktionskreisläufe als Grundlage regenerativer Böden dauerhaft gewährleistet sein.

Die Weichenstellung für wertvolle Bio-Produktion, nachhaltige Pflege der Landschaft und hochwertige Veredlung der Rohstoffe bedingt sicherlich weitaus größere Anstrengungen, aber zukunftsfähigere Wege zur Effizienzsteigerung kennen wir vermutlich nicht. Wie sonst kann der permanent sinkende Ertrag der Landwirtschaftsproduktion von derzeit weniger als 3% am Sozialprodukt endlich wieder angehoben werden, mit Synergiewirkungen in gesunde Veredlungsprozesse und als weiche Standortfaktoren für Lebensqualität, Naherholung und Tourismus?



Weichenstellung für die Zukunft:

Bäuerliche Bio-Landwirtschaft

Schmackhafte Landschaften für die Region?

Ausstellungstafel für Expertenworkshop, stadregionale Dialoge und Bürgergutachter, 1-6/2003:

Die Frage ist nicht, ob der Öko-Markt wächst, sondern wer ihn besetzt.

Perspektive 2030:
**Die neue
ökologische Dreifelderwirtschaft**

STADT+
UM+
LAND
2030



Wertvolle Nahrungsmittel 60%

Rohstoffe 25%



Energiepflanzen 15%



**mehr Arbeit,
schöne Landschaft
gesunde Lebensgrundlagen**



ISI Institut für Stadt- und
Landentwicklung

Ausstellungstafel für Expertenworkshop, stadtregionale Dialoge und Bürgergutachter, 1-6/2003:

Neue Dreifelderwirtschaft unter ökologischen Produktionsbedingungen – eine regionale Perspektive?

4 Ergebnisse

4.1 Leitbild: „Regionale Gartenstadt“

Die gartenstädtische Idee einer Vereinigung der Lebensqualitäten von Stadt und Land kann unter heutigen Vorzeichen ein erfolversprechender Ansatz für eine nachhaltige Regionalentwicklung sein. Damit wird der siedlungsstrukturellen Differenzierung der Region und ihren naturräumlichen Potenzialen Sinn, Richtung und Form gegeben. Das Motto vermittelt (hoffentlich) allen Beteiligten ein positives Bild von den Zukunftschancen der Region.

4.1.1 „Architektur der Region“

Ziele

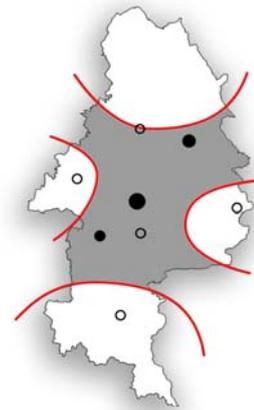
Auf der Grundlage der gegenwärtigen „Architektur der Region“ soll eine Regionalstruktur entwickelt werden, die wir als „Regionale Gartenstadt“ bezeichnen wollen. Stadt, Umland und Land gehen ineinander auf. Sie verschmelzen in einem neuen, räumlich erweiterten Stadtbegriff in Übereinstimmung mit dem Aktionsradius ihrer Bewohner. Zusätzlich charakterisiert wird dieses Gefüge durch die Komplexität und Vielfalt an ländlichen, parkartigen, städtischen und industriell geprägten Räumen und Nutzungen. In Analogie zu den Gartenstädten des beginnenden 20. Jahrhunderts erhält die „Regionale Gartenstadt“ 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 auf diese „Regionale Gartenstadt“ übertragen werden.

Strategien

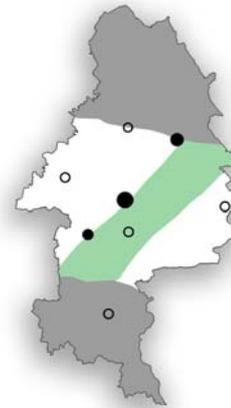
Erste wichtige Grundforderung im Interesse des übergeordneten Ziels, die „Architektur der Region“ weiterzuentwickeln und als „Regionale Gartenstadt“ zu gestalten, ist die Stärkung des öffentlichen Raums. Konkrete Handlungsschwerpunktbereiche in diesem Zusammenhang sind die Qualifizierung und Differenzierung des Netzes von Straßen und Wegen als öffentliche Räume der „Regionalen Gartenstadt“ sowie eine weitgehende 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 Erlebnissetze konzentrieren:

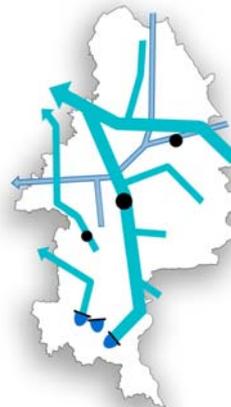
Räumliche Gliederung – Herausarbeitung der regionalen Teilräume, ihrer räumlichen Bindung an den Gesamttraum und ihrer Schwerpunktaufgaben. Vorrangige Aufgabe ist die klare Definition des regionalen Kernraums.



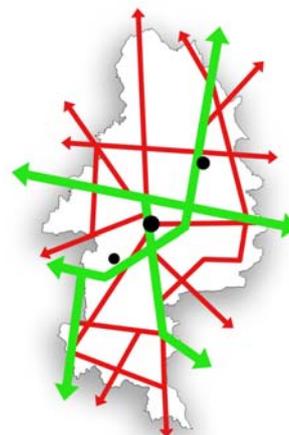
Erholung – Weiterentwicklung von Harz und Heide als Schwerpunkte für Tourismus und Erholung, ergänzt durch das gestärkte Band attraktiver Erholungsräume zwischen Harzrand und Lappwald in Zuordnung zum zentralen Siedlungsband.



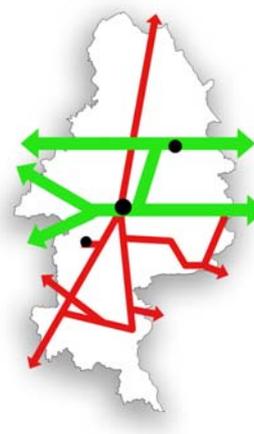
Gewässernetz – Identifizierung des Gewässer- und Kanalnetzes als gut nutzbares und wahrnehmbares regionales Gerüst, das abgesehen von seinen ökologischen Aufgaben mit seinen Niederungen und Rändern für die Erholung eine wichtige Rolle spielen kann.



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.



4.1.2 Lebensräume der Region

Ziele

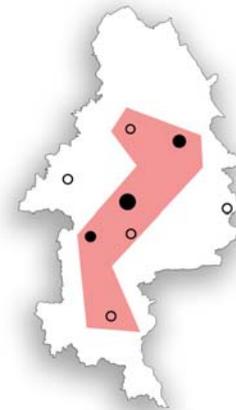
Innerhalb des auf Stabilität angelegten physisch-räumlichen Grundgerüsts der „Regionalen Gartenstadt“ können die „Lebensräume der Region“ flexibel und variabel auf eine offene Zukunft ausgerichtet werden. Das erscheint besonders notwendig vor dem Hintergrund der ungewissen demografischen Entwicklung. Zusammen mit der Forderung von generationenübergreifender Nachhaltigkeit bedeutet das die Erhaltung und Pflege vielfältiger Lebenspotenziale und ihre gezielte Erweiterung im Sinne der „Regionalen Gartenstadt“: besonders als Räume zur eigenverantwortlichen Selbstentfaltung und zur Stärkung des urbanen Austausches. Die Region bietet dafür schon heute leistungs- und ausbaufähige Strukturen durch ihr differenziertes Siedlungsgefüge, das kontrastreiche Miteinander von Industrie, Landwirtschaft, Tourismus und Kultur, kleinteilige, mittelgroße und großmaßstäbliche Einheiten und bodenständig-traditionelle und international-moderne Orientierung.

Strategien

Siedlung

Im Vordergrund sollte eine klare und anspruchsvolle qualitative Profilierung der Siedlungsgebiete als Elemente der „Regionalen Gartenstadt“ entsprechend ihrer landschaftlichen Lage und ihrem unterschiedlich stark urbanisierten oder mehr ländlichen Charakter stehen.

Siedlungsraum – Konsequente Innenentwicklung in den städtischen Kernbereichen zur Reduzierung des Landschaftsverbrauchs, Stärkung der gesamten Region und wirtschaftlichen Vorhaltung von Raum, Infrastruktur und Dienstleistungen, als attraktive urbane Lebenswelten für wichtige Bevölkerungsgruppen mit städtischem Lebensstil und solche, die auf Dienstleistungen besonders angewiesen sind, und zur Wiederherstellung städtebaulicher Zusammenhänge. Breites differenziert urbanes Rückgrat der Region zwischen Bad Harzburg, Goslar, Salzgitter-Bad, Salzgitter-Lebenstedt, Wolfenbüttel, Braunschweig, Wolfsburg und Gifhorn zur Schonung großer landwirtschaftlich wertvoller Flächen, Meidung von Niederungen, Entfaltung urbaner Synergieeffekte durch siedlungsstrukturellen Verbund der Oberzentren und der Harzrandstädte, wohnungsnahes Angebot öffentlicher und privater Dienste in der gesamten Region, gut erreichbare und landschaftlich attraktive Wohnlagen und Chance, die Orte mit ca. 2/3 der Bewohner der Region mit nur einer Regionalstadtbahnlinie zu verbinden.



Siedlungstypen – Besondere Förderung der Entwicklung von gemischt nutzbaren Quartieren mit Stadthausbebauung entlang Alleen, baumbestandenen Plätzen und Grünanlagen, modernen Villenvierteln mit großen Gärten und begrüneten Straßen und dörflichen Gebieten, geprägt durch ein dichtes Gefüge von Höfen, Gebäuden, Gärten, Straßen und Gassen.

Siedlungsstrukturen – Anlage von Baugebieten mit nachhaltig urbaner Entwicklungsfähigkeit durch Integration in übergeordnete Netzzusammenhänge als Voraussetzung und zur Erleichterung stadtökonomischer, kultureller und sozialer Kommunikationsprozesse, vernetzte Erschließungssysteme mit Straßen für ein möglichst breites künftiges Nutzungsspektrum der Gebiete, nutzungs- und entwicklungsoffene Parzellierung und planungsrechtliche Regelungen, Gestaltung der Straßen und Plätze als angemessene öffentliche Räume.

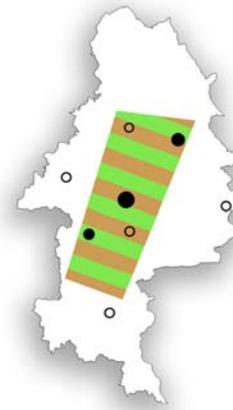
Landwirtschaft

Die allgemeine Forderung nach einer nachhaltigen Landwirtschaft erfährt durch das Leitbild der „Regionalen Gartenstadt“ eine starke zusätzliche Begründung. Damit würde zudem an die frühere Bedeutung des Agrarsektors für die Städte der Region angeknüpft, ihr Leben, ihre Entwicklung und Industrialisierung.

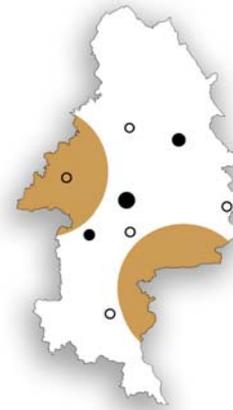
Ein erneuertes regionales Beziehungsgeflecht Stadt – Land kommt der Umwelt- und Lebensqualität in der gesamten Region zugute und dient der Zukunftssicherung einschließlich der damit verbundenen Arbeitsmöglichkeiten auf einer soliden landwirtschaftlichen Basis.

Die regionalen Potenziale führen zu dem Vorschlag einer „ökologischen Dreifelderwirtschaft“: Biolandwirtschaft für Nahrungsmittelproduktion, nachhaltige allgemeine Rohstoffproduktion und umweltschonende Produktion nachwachsender Rohstoffe für Energiegewinnung.

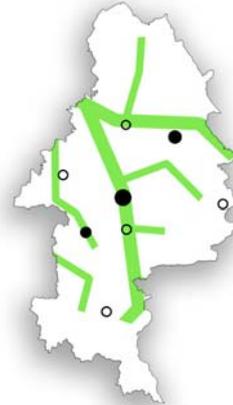
Bäuerliche Öko-Landwirtschaft, Sonderkulturen, Wiesen und Weidewirtschaft, Gärtnereien u.s.w. – Besonders im Zusammenhang mit dem Siedlungsrückgrat zwischen Bad Harzburg und Gifhorn zur Nahversorgung der Bevölkerung und Möglichkeit zum Nebenerwerb und Freizeitbetrieb.



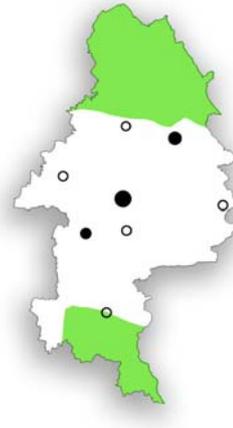
Großbetriebliche nachhaltige Landwirtschaft – Hauptsächlich im Südosten und Westen der Region wegen der dortigen großflächig geeigneten Böden und Topografie und relativ geringen Siedlungsdichte.



Wiesen und Weidewirtschaft – In den Flussniederungen z.B. für Pferdezucht und -haltung, als Chance zur Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Bedingungen, allgemeinen ökologischen Aufwertung und Wertsteigerung für die Naherholung.



Landwirtschaft besonders auch als Landschaftspflege – In der Heide und im Harz zur Erhaltung und Pflege der charakteristischen traditionellen Kulturlandschaften als Grundlage von Fremdenverkehr und Naherholung mit Viehwirtschaft als zusätzlicher Attraktion.



4.2 Maßnahme: Gründung einer „Gartenstadtgesellschaft“

Zur Entwicklung der „Regionalen Gartenstadt zwischen Harz und Heide“ wird die Gründung einer „Regionalen Gartenstadtgesellschaft“ vorgeschlagen. Aufgabe der Gartenstadtgesellschaft als privatrechtliche Dachorganisation würde sein, alle privaten und öffentlichen Akteure zur Mitarbeit an gesellschaftsstabilisierenden regionalen Aufgaben zu bewegen – konzeptionell und im Detail. Mit dem übergeordneten Ziel, die Gesamtentwicklung zwischen Harz und Heide, zunächst mit dem Zeithorizont 2030 mit allen denkbaren Mitteln zu unterstützen: als Festigung der Lebensgrundlagen in einer tragfähigen räumlichen Struktur.

4.2.1 Magisches Viereck der Lebensgrundlagen

Die „Philosophie“ der Gartenstadtgesellschaft könnte in vier Punkte zusammengefasst werden:

Natürliche Lebensgrundlagen

Umwelt bildet sich in den von Menschen gemachten Landschaften ab – je nach Umgang und Pflege anregend oder belastend. Seit Beginn der Menschheit besteht die gesellschaftliche Herausforderung, die natürlichen Lebensgrundlagen zu sichern. Eingebunden in globale Wechselwirkungen, reicht es heute nicht mehr aus, symptomorientiert auf Belastungssituationen einzugehen, sondern die fortschreitende Externalisierung von Umweltbelastungen an den Ursachen zu verhindern, indem die abgewälzten Kosten nach dem Verursacherprinzip umgelegt werden – als ersten notwendigen Schritt, die Spirale der schleichenden Landschaftsverödungen überhaupt umkehren zu können.

Gesellschaftsverträgliche Wirtschaftlichkeit

Alle Menschen wollen leben und hierfür auch ihren gesellschaftlichen Beitrag leisten. Zur Gewährleistung der Teilhabe ist Wettbewerbssicherung durch Schutz und Ordnung gesellschaftsverträglicher und urbaner Märkte oberstes Gebot.

Nachhaltige Produktqualität

Städte brauchen für ihre Existenz Wachstumsimpulse, indem sie Importe durch verbesserte Produkte ersetzen, und diese dann exportieren können. Die Anreicherung der Massengüter durch lokale Produkte mit verbesserter Qualität und umweltverträglichem

Design (BURCKHARDT 1977, S. 53f) bietet hierfür immer genügend Entwicklungspotenzial.

Individuelle Handlungsmöglichkeiten

Oberstes demokratisches Prinzip ist die Gewährleistung möglichst vielfältiger individueller Handlungsmöglichkeiten und auch Privatheit als Gegenpart. Integration und vielfältigste Ausprägungen von Lebensnischen und wirtschaftliche Kleinteiligkeit können gerade unsere postmoderne Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft stabilisieren und bereichern.

4.2.2 Stabilisierendes urbanes Gleichgewicht

Eine differenzierte kulturelle Eigenentwicklung der Städte benötigt eine dauerhaft stabile Standortqualität. Viele Siedlungen der Moderne zeigen, dass sie sich nur schwer veränderten Bedingungen, wie Wachstums- oder Schrumpfungsprozessen anpassen können. Die vorhandenen Planungsmöglichkeiten sind bei weitem nicht ausgeschöpft und auch nicht richtig ausgelegt. Auf dem Wege in Richtung sich selbst stabilisierender urbaner Räume gibt es mannigfaltige planerische Aufgaben: Arbeit an langfristig anpassungsfähigen Siedlungen, Verbesserungen in Richtung stadtverträglicher Erschließung, sowie die Auflösung unserer unwirtschaftlichen, räumlichen „Brachen“ einschließlich der brachliegenden Arbeitskräfte.

4.2.3 Schönheit

BURCKHARDT (2000) formuliert in seinem Aufsatz „Brache als Kontext“ folgende These: unsere Landschaften sind schön, wenn wir sehen können was in ihnen geschieht. Orte, Ensembles, ländliche Kulturen werden also umso schöner, wenn möglichst viele Menschen an der Kulturlandschaft mitwirken und ihre Werke auch zeigen können. Nach Immanuel Kant hängt die Wahrnehmbarkeit unserer Landschaft auch von der „Unbetroffenheit“ des Betrachters ab: Schönheit kann erlebt werden, wenn die Landschaft „echt“ ist, wenn sie einen Nutzen hat und positive emotionale Gefühle weckt. Dagegen lösen ausgeräumte, überdüngte, mit synthetischen Schädlingsbekämpfungsmitteln behandelte Felder oder durch Verkehrsschneisen geschaffene Emissionskorridore eher weniger schöne Betroffenheit aus.

Wir alle wissen, dass Lust auf Stadt oder Land durch interessante Angebote, kommunikationsfördernde Lebensweisen, schmackhafte Produkte, historische oder persönliche Bezüge geweckt werden kann. Und schließlich glauben wir, dass Schönheit vor allem erlebt werden kann, wenn tragfähige Zukunftsperspektiven in Aussicht sind, beziehungsweise begründbare Hoffnungen auf Besserung gegeben sind. Schönheit ist – wie unsere Landschaft – menschengemacht.

Regionale und kommunale Planung können einiges zur Kräftigung der Region tun:

- Nachspüren, an welchen Orten die Menschen besonderen Umweltbelastungen ausgesetzt sind.
- Gemeinsam mit den Bewohnern und Akteuren örtliche, zukunfts offene Vorstellungen entwickeln.
- Aktivierende Systeme unterstützen und gleichzeitig ausgrenzende Mechanismen sanktionieren.
- Immer wieder aufs Neue den Verbesserungswillen öffentlich begründen, um die notwendigen gesellschaftlichen Unterstützungen zu erzielen.

Bei örtlichen Planungsumsetzungen sollte die Gartenstadtgesellschaft stets die Folgewirkungen im Auge behalten, um Verschlechterungen an anderen Stellen bestmöglichst zu verhindern – immer mit dem Ziel, der Region zu einer bereichernden, identitätsstiftenden Schönheit zu verhelfen.

5 Einordnung der Ergebnisse im Gesamtvorhaben

5.1 Bedeutung der Ergebnisse für die Region

Aus Sicht des Forschungsfeldes Stadt-Landschaft liegt in der Regionalgestaltung ein zukunftsorientiertes Handlungsfeld, das für alle Forschungspartner – und andere beteiligte oder interessierte Akteure aus der Region – gemeinsame Relevanz haben könnte.

„Regionalgestaltung“ ist im Sinne dieses Forschungsfeldes vor allem ein querschnittorientiertes und ressortübergreifendes Instrument zur Verwirklichung der „Regionalen Gartenstadt“ – mit dem Zweck, Ziele und Kriterien zu erarbeiten und als Projekte im Raum einzubringen. „Regionalgestaltung“ kann darüber hinaus auch von Forschung und allen regionalen Akteuren mit initiiert und betrieben werden.

Aufgrund der Tatsache, dass Arbeitsprozesse, Verkehr, Wohnen und Versorgung sowie kooperative Prozesse – so die Arbeitsfelder der übrigen Forschungspartner – per se und oft unbeabsichtigt Raum und öffentliche Sphäre prägen, sind sie auch in der Lage, zu einer nachhaltigen räumlichen Ordnung und damit Schönheit und Identität der Region bewusste Beiträge zu leisten. Dabei geht es um Sicherung von Lebensqualität in einer stagnierenden Region, die aber gerade wegen ausbleibender Wachstumsimpulse einer systematischen und auch überkommunalen „Regionalgestaltung“ bedarf.

Unter dem Begriff der „Regionalgestaltung“ lassen sich unseres Erachtens weitere Themen subsumieren, die im Zuge der gemeinsamen Leitbilddiskussion aller Forschungspartner geprägt wurden. Zu nennen sind hier:

- „Starke Städte in starken Landschaften“
- „Vernetztes Wohnen“
- „Region als Erfahrungsraum“
- „Lokale und regionale Identität stärken“ und
- „Schönheit des Raumes“.

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 der Inhalte zum Themenkomplex „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 bieten wir jedoch eine nachhaltige Planungsmethode an, die das Moment der Zeit in den Vordergrund stellt: den Vorschlag, die wenig effektive, relativ kurzlebige funktionale Regionalplanung in eine morphologische Planung der langlebigen physischen Strukturelemente der Region einzubinden – ohne „Hardware“ keine „Software“ und schon gar keine „Prozesse“.

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 lösungsorientierten Strategien steht im Vordergrund der Vorgehensweise.

Die Thematisierung lokaler, 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 erfolgreicher Planens möchten wir möglichst viele regionale Akteure anregen, weiterführende Fragen zu stellen, vernetzte Vorstellungen über unsere Welt und die lokalen Lebenswelten zu bekommen und vielleicht besser durchdachte Handlungsmöglichkeiten zu entwickeln.

5.2 Übertragbarkeit für andere Regionen

Mit ihren Tendenzen des Bevölkerungsrückgangs, der Suburbanisierung und des Flächenverbrauchs, einer räumlich-funktionalen Arbeitsteilung, der ausgeprägten automobilen Orientierung und der sozialen Segregation bezeichnet bereits die Vorhabenbeschreibung (Kapitel 1.2) die Region als idealen Referenzraum, um für vergleichbare Stadt-Regionen zukunftsweisende Konzepte zu entwickeln.

Gerade wegen des sehr „persönlichen“ Ansatzes, eine „Architektur der Region“ zur Grundlage der weiteren regionalen Entwicklung aus Sicht des Forschungsfeldes Stadt-Landschaft zu machen, wurde großer Wert auf einen möglichst nachvollziehbaren Aufbau des Berichtes gelegt. Insofern erscheint uns der in Kapitel 5.1 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 Qualitäten anderer Räume, die sich immer in

naturräumliche Konstanten und anthropogene raumgliedernde und -prägende Strukturen untergliedern lassen, zur Grundlage ihrer spezifischen „Architektur“ werden. Ebenso denkbar erscheint, das hier geforderte querschnittorientierte und ressortübergreifende Instrument der „Regionalgestaltung“ tatsächlich allgemein zu etablieren, um die morphologischen Qualitäten regionaler Räume zu sichern, zu entwickeln und ihnen so zu einer eigenständigen Charakteristik und Identität zu verhelfen.

5.3 Verwertbarkeit der Ergebnisse

Der Beitrag des Forschungsfeldes "Stadt-Landschaft 2030" zu den förderpolitischen Zielen des BMBF erstreckt sich vor allem auf die Auseinandersetzung zu den Wechselbeziehungen Stadt – Region sowie Aspekte der interkommunalen Kooperationen und der Übertragbarkeit der methodischen Herangehensweise.

In diesem Sinne kann die angewandte Vorgehensweise, mit Hilfe einer querschnittorientierten und ressortübergreifenden „Regionalgestaltung“ die „Architektur“ komplexer Raumgefüge systematisch und kontinuierlich zu analysieren, hinsichtlich ihrer Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken zu bewerten und hieraus Leitbilder abzuleiten, zu einem eigenständigen, planungsrelevanten methodischen Grundansatz weiterentwickelt werden.

Hauptsächlich wurden Vorschläge thematisiert, 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.

5.4 Weiterer Forschungsbedarf und Ausblick

Bereits in der Vorhabenbeschreibung wurde 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 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 enorm erhöhen, vor allem hinsichtlich der Definition und Schärfung von deren instrumenteller Charakteristik.

Die bereits in der Vorhabenbeschreibung benannte Begleitung entsprechender Umsetzungsprozesse auf lokaler und kommunaler Ebene wird ebenfalls einer wissenschaftlichen Begleitung durch Controlling und Monitoring inklusive Entwicklung geeigneter Indikatoren bedürfen. Schließlich ergibt sich auch aus dem in Kapitel 5.2 genannten Transferpotential auf andere Regionen weiterer Forschungsbedarf, nicht zuletzt hinsichtlich des Vergleichs mit anderen methodischen Herangehensweisen.

Quellenverzeichnis

- ADAMSCHECK Bernd 2001: Der internationale Leistungsvergleich – Eine geeignete Strategie für Regionen? In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Informationen zur Raumentwicklung 8/2001, S. 503-509, Bonn.
- AID 2002: Umstellung auf ökologischen Landbau. Herausgegeben vom aid-info-dienst Verbraucherschutz, Ernährung, Landwirtschaft e.V., Bonn.
- AID AUSWERTUNGS- UND INFORMATIONSDIENST FÜR LANDWIRTSCHAFT UND FORSTEN 2001: Lebensmittel aus ökologischem Anbau, Bonn.
- ALEXANDER, Christopher 1995: Eine Muster-Sprache, deutsche Übersetzung der Originalausgabe 1977 A Pattern Language 1977, Wien.
- ARING, Jürgen 2003: Ökonomischer Wandel. Die Region Bonn / Rhein-Sieg / Ahrweiler als Exempel. In: Polis 3/2003, S. 21-23.
- BLUM, Elisabeth; NEITZKE, Peter 2002: Ich würde jeden Menschen als Flüchtling bezeichnen, der verhungern würde, wenn er nicht wegginge aus seinem Land - Ein Gespräch mit dem Schriftsteller Robert Menasse. In: Blum, Elisabeth; Neitzke, Peter, (Hrsg.: Verlag Lutz): Boulevard Ecke Dschungel - Stadtprotokolle, S. 36-56, Hamburg.
- BODENRICHTWERTE 2000: CD-Rom des Vermessungs- und Katasterverwaltung Niedersachsen im Zusammenhang mit der Kartographie des ZGB.
- BOECK, Urs; BOECK, Jutta; BRÜDERN, Jutta 1988: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg, Helmstedt, Wolfenbüttel.
- BOESCH, Hans 2001: Die sinnliche Stadt. Essays zur modernen Urbanistik, Zürich.
- BRAUNSCHWEIGER ZEITUNG 22.3.2003: „Abriss von Häusern nicht ausschließen“. Arbeitsgemeinschaft der Wohnungswirtschaft präsentiert Studie über künftigen Wohnungsbedarf in Braunschweig.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERBRAUCHERSCHUTZ, ERNÄHRUNG UND LANDWIRTSCHAFT (BMVEL) 2002: Biologische Vielfalt in der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft, Bonn.
- BURCKHARDT, Lucius 1968: Bauen ein Prozess, Niederteufen.
- BURCKHARDT, Lucius 1977: ... in unseren Köpfen. In: Design der Zukunft. Lucius Burckhardt und Internationales Design Zentrum Berlin (Hrsg.), Köln, S. 11-17.
- BURCKHARDT, Lucius 1977: Kriterien für ein neues Design. In: Die Kinder fressen ihre Revolution: Wohnen - Planen - Bauen - Grünen, Köln.
- 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, Seite 116-118 .
- 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), S.189-195, Ostfildern.
- BURCKHARDT, Lucius 2000: Brache als Kontext. In: Holzer, Anton und Elfferding, Wieland: Ist es hier schön: Landschaft nach der ökologischen Krise, S.141-152, Wien.
- CALTHOPRPE, Peter 1993: The Next American Metropolis. Ecology, Community and the American Dream, New York.
- CAMPI, Mario; BUCHER, Franz; ZARDINI, Mirko 2001: Annähernd perfekte Peripherie. Glattalstadt / Greater Zurich Area, Basel, Boston, Berlin.
- DEUTSCHMANN, Christoph 2003: Die heimliche Wiederkehr des Keynesianismus. Nicht in zu hohen Sozialleistungen, sondern in den unrealistischen Renditeansprüchen der Finanzinvestoren liegt die eigentliche Ursache der gegenwärtigen Krise. In: Frankfurter Rundschau 2.12.2003, S. 19.
- EGLI, Ernst 1967: Geschichte des Städtebaues. Dritter Band: Die neue Zeit, Erlenbach, Zürich, Stuttgart.
- EINSELE, Martin; Arbeitsgruppe Triennale Baden-Württemberg 1988: Der Oberrhein - eine andere Metropole. Katalog zu Ausstellung. Beitrag zur XVII Triennale di Milano, Berlin.
- ERB, Hans F 1966: Auto, Auto über alles. Porträt eines neuen Menschen, Hamburg.
- FUSS E.V. 2002 (Hrsg.): Fußverkehr im Umweltverbund. 30 Beiträge vom ersten Fuss-Botschafter-Treffen, Berlin.
- GEHRLEIN, Ulrich 2000: Nachhaltige Entwicklung: Geschichte, Gegenwart und Umsetzungsperspektiven eines Leitbildes. In: Gehrlein, Ulrich, (Hrsg.: Agenda Verlag): Wege zur Zukunftsbeständigkeit - Strategien und Instrumente zur Umsetzung des Leitbildes nachhaltiger Entwicklung, S.11-34, Münster.
- GREFE, Christiane 2002: Die neue Dreifelderwirtschaft. Die Zeit (30/2002).
- GREISENEGGER, Ingrid; BURCKHARDT, Lucius: „Vom Mangel im Überfluss“ In: Wie viel Garten braucht der Mensch, St. Pölten, Wien, Linz, S. 128-130.
- 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.
- 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: Apel, Holzapfel, Kiepe, Lehmbrock, Müller (Hrsg.), Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Abschnitt 2.1.1.3 Verkehrsrelevante Fragen der räumlichen Entwicklung der Städte, S. 1-37, Bonn.
- 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: FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland (Hrsg): Beitrag zum 2. Symposium „Zu Fuß für Umwelt und Gesundheit“ am 10. und 11. Oktober 2003 in der Lutherstadt Wittenberg, Veröffentlichung vorgesehen. Berlin.
- HEGEMANN, Werner 1938: City Planning – Housing, Volume III. A Graphic Review of Civic Art 1922-1937, New York.
- HOWARD, Ebenezer 1946: Garden-Cities of To-Morrow. Edited with a preface by F. J. Osborn. With an introductory essay by Lewis Mumford, London.
- HUMPERT, Klaus; Brenner, Klaus; Frieling Jürgen 1991: Grosstädtische Agglomerationen – ein globales Phänomen. In: Humpert, Klaus (1994): Das Phänomen der Stadt. Berichte aus Forschung und Lehre, Städtebauliches Institut der Universität Stuttgart, S. 149-176, Stuttgart.
- IPSEN, Detlev 1994: Das Verhältnis von Stadt und Land im historischen Wandel. In: IPSEN, Detlev (Hrsg.) Stadt und Region – StadtRegion, Frankfurt am Main, S. 7-23.
- JACOBS, Jane 1963: Tod und Leben amerikanischer Großstädte, Übersetzung der Originalausgabe aus dem Jahre 1961: The Death and Life of Great American Cities, Frankfurt/Main.
- JACOBS, Jane 1970: Stadt im Untergang, Übersetzung der Originalausgabe aus dem Jahre 1969: The Economy of Cities, Frankfurt am Main.
- KÜHN, Manfred 1994: Zwischen Verdrängung und Aneignung. Die kleine Großstadt Kassel und ihr Verhältnis zur Region Nordhessen. In: IPSEN, Detlev (Hrsg.) Stadt und Region – StadtRegion, Frankfurt am Main, S. 113-125.
- KÜSTER, Hansjörg 1996: Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. Von der Eiszeit bis zur Gegenwart, München.
- LANDWIRTSCHAFTSKAMMER HANNOVER 2000: Landwirtschaftlicher Fachbeitrag zum Regionalen Raumordnungsprogramm für den Großraum Braunschweig, Teil II Leitbilder und Potenziale zur Entwicklung und Darstellung der Landwirtschaft, Hannover.
- LANTERMANN, Ernst-D.; DÖRING-SEIPEL, Elke; SCHMITZ, Britta und SCHIMA, Peter 2000: Syrene – Umwelt- und Systemlernen mit Multimedia, Göttingen.
- LÄPPLE, Dieter 2003: Auflösung oder Renaissance der Stadt? Herausforderung an Planung und Städtebau. In: Polis 3/2003, S. 18-20.
- MARCUSE, Peter 2002: Die Stadt, die keine ist. In: Wilhelm, Karin und Gregor Langenbrinck: City-Lights – Zentren, Peripherien, Regionen, S. 75-87, Wien.

- MEIBEYER, Wolfgang 1994: Braunschweig und das Land zwischen Harz und Heide, in: MEIBEYER, Wolfgang; KEGEL, Ulrich; LÜCKE, Andreas et. al.: Braunschweig und das Land zwischen Harz und Heide, S. 7-46, Hannover.
- MÜLLER, Theodor 1952: Ostfälische Landeskunde, Braunschweig.
- MÜLLER, Wolfgang 2003: Am Ganges und am Jangtse sprießen die IT-Jobs. Frankfurter Rundschau, 4.9.2003, Dokumentationsseite.
- NRW-Forum Kultur und Wirtschaft Düsseldorf 2002: The Regionmaker RheinRuhrCity. MVRDV, Düsseldorf.
- PANNACH, G. 1995: Landschaftsatlas von Südostniedersachsen und des Drömlings, Wendeburg.
- PRIGGE, Walter; RONNEBERGER, Klaus 1994: Globalisierung und Regionalisierung. Zur Auflösung Frankfurts in der Region. In: IPSEN, Detlev (Hrsg.) Stadt und Region – StadtRegion, S. 25-35, Frankfurt am Main.
- PROTZEN, Jean-Pierre 1995: Das Wagnis Design. In: BURCKHARDT, Lucius: Design ist unsichtbar. (Hrsg. Höger, Hans, Rat für Formgebung), S.179-182, Ostfildern.
- PURDOM, C.B. (1925) The Building of Satellite Towns. A Contribution of the Study of Town Development and Regional Planning, London
- RITTEL, Horst W.J. 1992: Planen, Entwerfen, Design, Stuttgart.
- ROSSOW, Walter 1991: Die Landschaft muss das Gesetz werden, Stuttgart.
- SAUNDERS, Peter 1987: Manuel Castells: Die Stadt als räumliche Einheit kollektiver Konsumtion. In: Peter Saunders, Soziologie der Stadt, S. 170-205, Frankfurt/Main.
- SCHILDT, Gerhard 1997: Braunschweig. Die Geschichte einer agrarisch geprägten Region, Hannover.
- SCHMIDT, Martin 2000: WasserWanderWege. Ein Führer durch das Freilichtmuseum Kulturdenkmal Oberharzer Wasserregal. Herausgegeben von der Harzwasserwerke GmbH, Clausthal-Zellerfeld.
- SCHULTZ, Hans Adolf 1980: Burgen und Schlösser des Braunschweiger Landes.
- SIEVERTS, Thomas 1997: Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, Braunschweig, Wiesbaden.
- SIEVERTS, Thomas 2000: Nachhaltige Stadtentwicklung. In: Gehrlein, Ulrich: Wege zur Zukunftsbeständigkeit - Strategien und Instrumente zur Umsetzung des Leitbildes nachhaltiger Entwicklung, S.35-50, Münster.
- SOLARVEREIN MÜNCHEN E.V., Stand (2003): 1. Pflanzenöle - ökologisch nicht sinnvoll? 2. Treibstoff der Zukunft: Wasserstoff oder Pflanzenöl?, <http://www.solarverein-muenchen.de/bioenergie/bioenergie.htm> (Zugriff 19.08.2003).
- SON 1968: Südostniedersachsen. Wirtschaftsregion zwischen Harz und Heide, Braunschweig.
- VESTER, Frederic 1995: Crashtest Mobilität. Die Zukunft des Verkehrs, Fakten, Strategien, Lösungen, München.

- WACKERNAGEL, Mathies; REES, William o.J., etwa 2000: Faltblatt Your Ecological Footprint (Hrsg. Redefining Progress, WWF International und Earth Day Network).
- WALZ, Josef 1993: Der Harz. Im Herzen Deutschlands – Reisen in einer zweitausend Jahre alten Kulturlandschaft, Köln.
- WIEGAND, Christian 2002: Spurensuche in Niedersachsen. Historische Kulturlandschaftsteile entdecken. Herausgegeben vom Niedersächsischen Heimatbund, Hannover.
- WUSTLICH, Reinhart 2003: Auf der Suche nach dem verlorenen Anfang. Frankfurter Rundschau 23.05.2003.
- ZIMMERMANN, Clemens 1997: Wohnen als sozialpolitische Herausforderung. Reformarisches Engagement und öffentliche Aufgaben. In: Reulecke, Jürgen (Hrsg.): Geschichte des Wohnens, Band 3. 1800-1918 – Das bürgerliche Zeitalter, Stuttgart, S. 503-636.

Abbildungshinweis

Soweit nicht anders vermerkt, sind alle Fotografien, Grafiken und Abbildungen vom ISL angefertigt.

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