

# BUND- und HCU-Fachtagung

„Metropolregion Hamburg ohne Plan? Mehr Wohnungen, mehr Gewerbegebiete, mehr Straßen – bleiben Natur und Lebensqualität auf der Strecke?“

**16. Juni 2017**

## Bericht über die Veranstaltung

### Begrüßung

Vor ziemlich genau einem Jahr hatten der BUND Hamburg und die HafenCity Universität (HCU) ihre erste gemeinsame Fachtagung zum Thema „Stadtentwicklung und Naturschutz in Hamburg“ in den Räumen der HCU veranstaltet. Nun, ein Jahr später, ging es abermals darum, wie wir mit unseren begrenzten Flächenressourcen umgehen wollen.

Dirk Seifert (Vorstand BUND Hamburg) und Prof. Dr. Jörg Knieling (HafenCity Universität Hamburg) eröffneten die Tagung mit Grußworten. In Anlehnung an die Tagung des letzten Jahres plädierten beide dafür, den Blick auf der Suche nach Lösungen für die Suche nach Wohnungsbauflächen nicht auf die Stadt Hamburg zu beschränken. Vielmehr müsse der metropolregionale Verflechtungsraum als Ganzes betrachtet werden. Was in der Hansestadt passiere, beispielsweise das Wachstum der Bevölkerungszahl, betreffe auch die Landkreise im Umland. Was sich dort tue, sei umgekehrt – etwa in Bezug auf das Verkehrsaufkommen – für Hamburg wichtig.

Die Gastgeber freuten sich über das erneut große Interesse an dem Thema der Tagung. Mit knapp 180 Teilnehmer\*innen war der Hörsaal bis in die letzte Reihe besetzt. Die Mehrheit des Publikums hatte beruflich mit dem Thema zu tun, es waren aber auch sehr viele Ehrenamtliche aus unterschiedlichen Verbänden und Initiativen sowie Teilnehmer\*innen aus Wissenschaft, Politik und Verwaltung anwesend – sogar eine Schulklasse fand sich unter den Tagungsgästen.

Durch die Tagung führte die Moderatorin Silke Inselmann (widerse Wissensdienstleistungen).



## Keynote „Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für Metropolregionen: Welche Verkehrseffekte können wir erwarten?“

Prof. Dr. Christian Holz-Rau von der Technischen Universität Dortmund eröffnete den inhaltlichen Teil der Tagung. In seinem Beitrag ging er auf die Zusammenhänge von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ein – zwei Themen, die in einer Metropolregion wie Hamburg nicht unabhängig voneinander betrachtet werden können. Die Erreichbarkeit stellte er als einen zentralen Faktor dar, z. B. im Zuge von Standortentscheidungen und der Wahl des Verkehrsmittels. Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeit von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ergäben sich bei der Durchführung von Maßnahmen in einem der Sektoren unweigerlich auch Folgen für den jeweils anderen Bereich. Er stellte einige Positivbeispiele dar und plädierte dafür, die umweltfreundliche Mobilität zu fördern und eine hohe Verkehrsqualität für Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr zu schaffen.

Herr Holz-Rau sprach sich in seinem Vortrag für ein punkt-axiales anstelle eines flächenhaften Wachstums aus. Denn dieses sichere die Erreichbarkeit von Kernstädten besser als flächenhaftes Wachstum (sofern die entsprechenden ÖPNV-Kapazitäten vorhanden seien). Außerdem sei punkt-axiales Wachstum flächen- und finanzsparsamer; es sichere die Erreichbarkeit auch ohne Auto.

## Metropolregion Hamburg – Konkurrenz um knappe Flächen

Im Anschluss an die Keynote folgte der erste inhaltliche Block der Tagung. Unter der Überschrift „Metropolregion Hamburg – Konkurrenz um knappe Flächen“ wurden die aktuellen Herausforderungen, die sich durch das stetige Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum in der Metropolregion Hamburg ergeben, herausgearbeitet und diskutiert. Zum Einstieg folgte ein Beitrag aus Perspektive der Wissenschaft.

### Die Metropolregion Hamburg vor großen Herausforderungen: Aber nur ein zahnloser Tiger?

Prof.-Dr. Jörg Knieling von der Hafencity Universität Hamburg gab mit seinem Vortrag eine grundlegende Einführung in die Thematik der Tagung. Schwerpunkt seiner Ausführungen war die Ausgangslage, dass die Zusammenarbeit in der Metropolregion auf Freiwilligkeit beruhe, die MRH jedoch nicht über Planungskompetenzen verfüge. Eine länderübergreifende Planung sei daher nicht möglich, wäre vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums vor allem im Kernraum der MRH jedoch wichtig.

Er begann seinen Input mit einem kurzen Blick auf die Wohnungsmarktsituation in Hamburg. Die Nachfrage nach Wohnraum sei sehr groß und könne nicht zur Genüge aufgefangen werden.

Herr Knieling berichtete von einer Exkursion nach Chicago, bei der man sich gemeinsam über Fragen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung austauschen wollte, um voneinander zu lernen. Das Vorurteil des unkoordinierten Stadtwachstums Chicagos (Stichwort „Urban Sprawl“) wurde zwar durchaus bestätigt, allerdings stellte sich am Ende die Frage, ob nicht vielmehr eher



Hamburg von Chicago lernen sollte. Dort beförderten Wirtschaftsverbände den öffentlichen Diskurs über ein nachhaltiges Wachstum der Stadt und ihres metropolitanen Verflechtungsraumes. Den Anstoß gab die Angst der Wirtschaft, dass die Stadt am Autoverkehr regelrecht ersticken könnte. Die Beschäftigten würden die Anreise zu ihren Arbeitsorten und Betriebe ihre Lieferverkehre nicht mehr kalkulieren können. Ergebnis war ein Entwicklungsplan 2040.

Für Hamburg und seinen regionalen Verflechtungsraum gäbe es hingegen keinen gemeinsamen, verbindlichen Plan. Herr Knieling bezeichnete diese Situation, die man hier bereits seit einigen Jahren vorfinde, als „fahrlässig“. Er plädierte für eine gemeinsame Siedlungsplanung im Hamburger Stadt-Umland-Gebiet. Informelle Formen der Zusammenarbeit seien zwar ebenfalls richtig und wichtig, es bedürfe darüber hinaus aber auch einer verbindlichen, abgestimmten Planung über die Landesgrenzen hinweg.

Hilfreich könne dabei die Entwicklung eines Raumbildes sein, wie der legendäre Federplan von Fritz Schumacher oder der Fingerplan in Kopenhagen. Er warf die Frage auf, wie man ein derartiges Raumbild wiederbeleben könnte, um eine nachhaltige Entwicklung in Hamburg und seinem Umland zu gewährleisten.

#### Auswirkungen von Hamburg Wachstumstendenzen auf das Umland

Detlef Gumz, Leiter der Unteren Naturschutzbehörde im Landkreis Harburg, berichtete in seinem Vortrag von den Auswirkungen, die im Landkreis Harburg durch die Wachstumstendenzen Hamburgs zu beobachten seien.

Neben den naheliegenden Zuzügen durch Pendler, die in Hamburg arbeiten, sei seit den 1980er Jahren auch ein deutlicher Zuwachs an Gewerbe- und Verkehrsflächen zu verzeichnen. Das Hamburger Abendblatt titelte daher vor kurzem „Dem Kreis Harburg geht das Land aus“. Neben der Inanspruchnahme und Versiegelung wertvoller Naturraumflächen sei damit unter anderem auch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Landkreis sowie ein erhöhter Nutzungsdruck auf die verbleibenden Naturraumflächen zu beobachten.

Als Gegenmaßnahmen berichtete Herr Gumz zum einen vom Biotopverbund des Landkreises Harburg. Dieser sehe einen Kompensationspool von etwa 180 ha Gesamtfläche im Landkreis vor und stelle einen Gegenpol zu den Wachstumsentwicklungen der versiegelten Flächen dar. Als weitere Maßnahme stellte er das Instrument der „Vorranggebiete Freiraumfunktionen“ vor. Im regionalen Raumordnungsprogramm des LK Harburg würden herbei siedlungsnah Freiräume festgesetzt, um Freiraumverbindungen zu erhalten und schützen.

#### Schwerpunkte der Fach-AG Naturhaushalt // Leitprojekt Biotopverbund, geplantes Projekt Biosphärenreservate in der MRH

Dr. Yvonne Brodda, Referentin für Referentin für Naturhaushalt, Geodaten, Europa der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (MRH) stellte die Arbeit der MRH im Bereich Naturhaushalt dar. Stellvertretend für Herrn Bendzko von der Behörde für Umwelt und Energie



ging sie zunächst einmal auf den strukturellen Aufbau der MRH ein. Herr Bendzko war leider kurzfristig erkrankt. Schwerpunkt der Präsentation war die Arbeit der Facharbeitsgruppe „Naturhaushalt“ der MRH. Diese arbeite unter dem Leitsatz „lebenswert – attraktiv – regional“. Wesentliche Aufgaben seien die Vermarktung weicher Standortfaktoren sowie die Inwertsetzung und der Erhalt von Natur und Landschaft. Die Arbeitsweise sei dabei vor allem projektorientiert.

Frau Dr. Brodda nannte in diesem Zusammenhang einige MRH-Projekte der letzten Jahre (z.B. Historische Kulturlandschaften, Netzwerk „Natur erleben“) und stellte anschließend zwei aktuelle Projekte vertiefend vor. Zum einen war dies das Leitprojekt „Biotopverbund“ (Laufzeit 2016–2019). Ziel dieses Projektes sei unter anderem die praktische Umsetzung des Biotopverbundes in vier Teilprojekten (z.B. Regionalpark Wedeler Au, Das Blaue Metropolnetz) sowie eine Förderung des grenzübergreifenden Biotopverbundes in Form einer gemeinsamen Biotopverbund-Karte für die MRH.

Als weiteres aktuelles Thema der FAG Naturhaushalt stellte Frau Dr. Brodda zum anderen das geplante Leitprojekt „Biosphärenreservate in der MRH“ vor. Hierzu habe es Anfang des Jahres eine erste Auftaktveranstaltung gegeben. Dabei sei es vor allem um den Austausch der fünf Biosphärenreservate in der MRH mit den Facharbeitsgruppen der MRH zum Ausloten der Kooperationsmöglichkeiten und Projektideen gegangen. Geplant seien nun die Entwicklung eines Leitprojektes sowie eine weitere Fachtagung in 2018.

### Nachhaltige Mobilität in der Metropolregion Hamburg durch das Projekt „Erreichbarkeitsanalysen“?

Oliver Mau, ebenfalls Mitarbeiter der Geschäftsstelle der MRH (Referent für Grundsatzfragen und Verkehr sowie stv. Leitung) stellte die Arbeit der MRH im Bereich der nachhaltigen Mobilität vor. Das Projekt „Erreichbarkeitsanalysen“ sei hierbei ein wesentlicher Baustein. Ziel des Projektes sei es, das Thema Erreichbarkeit in der Siedlungs- und Verkehrsplanung zu verankern (vgl. Vortrag Holz-Rau).

Auch dieses Projekt setze sich zusammen aus einem Dachprojekt und mehreren Teilprojekten. Ergebnis des Dachprojektes solle ein online verfügbares Planungstool sein, welches ab September 2017 eine online-Abfrage zur Erreichbarkeit von Infrastruktureinrichtungen etc. ermöglichen soll – idealerweise integriert im Geoportal der MRH. Zu den Teilprojekten zählen unter anderem eine Potenzialanalyse zu Radschnellwegen in der MRH, ein Konzept zum Ausbau von Park+Ride / Bike+Ride sowie ein WoMo-Rechner zur Ermittlung der Wohn- und Mobilitätskosten. Er unterlegte die Ausführungen mit Hintergrundinformationen zu der angewandten Methodik.

Herr Mau schloss seinen Vortrag mit einem Ausblick auf die Perspektiven der MRH im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Ziel müsse es unter anderem sein, das Planungstool der Erreichbarkeitsanalysen in der Praxis zu etablieren. Dazu sei ein Jahr nach Veröffentlichung des Tools eine Evaluation des Instrumentes geplant.

Anschließend an die Potenzialanalyse zu Radschnellwegen in der MRH müssten darüber hinaus nun Machbarkeitsstudien für einzelne der potenziell geeigneten Radschnellwege erstellt werden.



Auch das P+R und B+R Angebot müsse weiter ausgebaut und Mobilität im ländlichen Raum gestärkt werden (ÖPNV). Er lud zur Abschlussveranstaltung des Projektes am 11.09.2017 ein.

Im Anschluss an die einzelnen Vorträge des ersten inhaltlichen Tagungsblockes diskutierten die Referent\*innen gemeinsam mit Frau Inselmann auf dem Podium und stellten sich den Fragen des Publikums. Diese wurden von Katharina Seegelke als Anwältin des Publikums gesammelt und an die Diskutanten weitergeleitet.

## Metropolregion Hamburg – reichen die aktuellen Strukturen aus, um der Sogwirkung zu begegnen? Wie machen es andere Regionen?

Im Anschluss an die Mittagspause folgte der zweite inhaltliche Block der Tagung. Unter der Überschrift „Metropolregion Hamburg – reichen die aktuellen Strukturen aus, um der Sogwirkung zu begegnen? Wie machen es andere Regionen?“ wurden die derzeitigen Strukturen der MRH herausgearbeitet und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit diskutiert. Es wurde auch ein Blick auf andere Metropolregionen Deutschlands geworfen und geschaut, wie dort mit der steigenden Flächeninanspruchnahme umgegangen wird.

### Regionale Zusammenarbeit in der MRH – Welche Instrumente stehen der Planung zur Verfügung?

Torsten Wendt, Landrat des Kreises Steinburg und lange Zeit Vorsitzender der Facharbeitsgruppe Siedlung der MRH, gab zunächst eine Übersicht über den strukturellen Aufbau der MRH.

Bei der MRH handle es sich zunächst einmal um ein freiwilliges Verwaltungsabkommen, welches von einer Vielzahl an Trägern aus vier unterschiedlichen Bundesländern (Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern) unterzeichnet wurde. Auf Basis dieses informellen Zusammenschlusses sei daher auch keine rechtsverbindliche Planung möglich. Die Arbeit der MRH basiere im Wesentlichen auf Projekten und Vernetzung der einzelnen Akteure.

Herr Wendt benannte weitere Gremien der MRH: die Regionalkonferenz, den Regionsrat, die Geschäftsstelle, den Lenkungsausschuss und die Facharbeitsgruppen. Unter der Überschrift der Tagung stellte Herr Wendt die Arbeit der Facharbeitsgruppe Siedlung vertiefend vor (z.B. das Leitprojekt Demografie und Daseinsvorsorge).

Er berichtete außerdem über seine praktischen Erfahrungen in der Zusammenarbeit in der MRH in der Zeit, als er Bürgermeister der Samtgemeinde Uetze war. Er sprach sich für die Vertiefung der derzeitigen informellen Zusammenarbeit aus, da diese verstärkt auf die Kommunikation der Akteure innerhalb der MRH abziele. Es gehe in seinen Augen darum, dieses auf Kooperation angelegte Konstrukt mit Inhalten zu füllen.

Zusammenfassend wies Herr Wendt darauf hin, dass sich ein Raum nicht anhand von politischen Grenzen, sondern anhand der Bedürfnisse der Menschen definiere.



## Möglichkeiten der kooperativen Siedlungsentwicklung für die Kernstadt Hamburg und ihr Umland – am Beispiel der nördlichen Siedlungsachse Norderstedt

Nele Myrau, Bachelorabsolventin der Stadtplanung an der HCU, stellte auf der Fachtagung vorläufige Ergebnisse ihrer Masterarbeit vor. Gegenstand ihrer Thesis war die kooperative Siedlungsentwicklung für die Kernstadt Hamburg und ihr Umland am Beispiel der nördlichen Siedlungsachse in Richtung Norderstedt.

Ausgangspunkt ihrer Arbeit waren die Herausforderungen für Stadtregionen, die sich aus der Endlichkeit der Ressource Boden und der gleichzeitig intensiv stattfindenden Flächeninanspruchnahme ergeben. Historisch betrachtet sei das Zusammendenken von Hamburg und seinem Umland eigentlich bereits schon früher erfolgt (Federplan Fritz Schumacher 1920). Die dort dargestellten Siedlungsachsen und freien Achsenzwischenräume finden sich auch in späteren und aktuellen Konzepten wieder (z.B. Leitbildentwurf 2007), seien in der Praxis aber nicht immer in der Form durchgehalten und umgesetzt worden.

Die kooperative Siedlungsentwicklung biete verschiedene Chancen im Zusammenhang einer nachhaltigen Flächenentwicklung. Gemeinsam sei es möglich, bessere städtebauliche Lösungen zu schaffen und die kommunale Position zu stärken. Auch könne der Wohnungsmarkt der Kernstadt auf diese Weise entlastet und kontraproduktiver Wettbewerb zwischen Kernstadt und Umland sowie der Umlandkommunen untereinander vermieden werden.

Im Rahmen der kooperativen Siedlungsentwicklung gäbe es natürlich aber immer auch einige Herausforderungen, derer man sich bewusst sein sollte. Zum einen bedürfe es hierbei zunächst einmal als Grundvoraussetzung eines gemeinsamen Interesses bzw. Engagements für eine gemeinsame Siedlungsentwicklung. Außerdem müssten auf allen Seiten ausreichend personelle und zeitliche Ressourcen vorhanden sein. Ein Hindernis sei zudem oftmals das Aufeinandertreffen unterschiedlicher administrativer Ebenen und die Übertragbarkeit des Anliegens von der fachlichen auf die politische Ebene.

Frau Myrau warb abschließend dafür, sich den Herausforderungen einer kooperativen Siedlungsentwicklung zu stellen und plädierte dafür, vorhandene Ansätze weiter auszubauen und zu fördern. Zur Motivation seien insbesondere „kleinere“ beispielhafte Projekte hilfreich. Außerdem sei es sehr wichtig, über den Tellerrand zu schauen und von anderen Stadtregionen zu lernen. Damit leitet sie zugleich über zu den kommenden Vorträgen der Referent\*innen aus anderen Großstadtregionen Deutschlands.

## Potenzial: Regional! Regionale Netzwerke als Zukunftsplattform

Prof. Dr. Elisabeth Merk, Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München, ging in ihrem Vortrag auf die stadtreionalen Strukturen und Arbeitsweisen in der Metropolregion München ein. Zunächst einmal stellte sie die verschiedenen Gruppierungen vor, welche die Planungen innerhalb der Region München in irgendeiner Form mitgestalten. Auch in der bayerischen Metropolregion sind sich die regionalen Strukturen überwiegend informell ausgestaltet, so besitze auch der Regionale Planungsverband (RPV) keine unmittelbare Planungshoheit, erstelle aber den Regionalplan.



Aus diesem informellen Zusammenschluss sei aber bereits eine Vielzahl guter Projekte auf den Weg gebracht worden. Frau Prof. Dr. Merk ging in diesem Zusammenhang beispielsweise auf die Fortschreibung des Regionalplanes ein, welche unter direkter Mitwirkung interessierter Bürger\*innen erarbeitet wurde (Stichwort Bürgergutachten).

Weitere Projekte, die Frau Prof. Dr. Merk als Positivbeispiele anführte, waren der Preis für Baukultur der Metropolregion München, welcher der Förderung von Best-Practice-Bauten diene, oder das Regionale Bündnis für Wohnungsbau und Infrastruktur, im Rahmen dessen beispielsweise ein Erreichbarkeitsatlas für die Region erstellt wurde. Das Bündnis geht auf die besondere Initiative des Münchener Oberbürgermeisters zurück, der das Umland zum Dialog über eine gemeinsame Wohnungsbaupolitik eingeladen hat.

Sie machte noch einmal sehr deutlich, dass Kooperation das Non plus ultra für eine funktionierende Region sei. Über persönliche Ansprache und „In-die-Pflicht-Nahme“ erreiche man oftmals viel mehr als über formelle Zwänge. Sie plädierte dafür, Kooperationen zu möglichst konkreten Aufgabenstellungen und Projekten zu vereinbaren, die dafür relevanten Adressaten zu identifizieren und zu motivieren sowie neue Bündnisse zu schmieden.

#### Perspektiven eines Wachstumsraums: Herausforderungen und regionalplanerische Steuerung der Siedlungsentwicklung in der Region Stuttgart

Dr. Christoph Hemberger vom Verband Region Stuttgart begann seinen Vortrag mit einem Vergleich der Regionen Hamburg und Stuttgart. Beide stünden vor ähnlichen Herausforderungen mit Blick auf den Siedlungsdruck – mit dem Unterschied, dass die Region Stuttgart polyzentral aufgebaut sei. Dies bedeute ohnehin bereits eine manifestierte regionale Lebensweise innerhalb der Region, welche sich in den ausgeprägten Pendlerverflechtungen widerspiegele. Aufgrund des daraus resultierenden Koordinierungsbedarfes sei der Verband Region Stuttgart gegründet worden.

Anders als in Hamburg, wo man eher passiv versuche, den Bevölkerungsdruck aufzufangen, versuche man in der Region Stuttgart sogar aktiv mehr Zuwanderung in die Region zu erzeugen. Das hänge damit zusammen, dass ein Einwohnerzuwachs nur bei einer guten Konjunktur gegeben sei. Dies sei aktuell zwar der Fall, mit Blick auf den demografischen Wandel müsse man aber schon jetzt nach Wegen suchen, die Arbeitsplätze auch zukünftig besetzen zu können. Daher müsse man trotz bereits bestehender Wohnungsengpässe weiteren Zuwachs – insbesondere jüngerer Generationen – generieren. Die Region Stuttgart brauche daher in den kommenden Jahren viel und günstigen neuen Wohnraum.

Daraus ergebe sich nicht nur ein Planungs-, sondern vor allem auch ein Umsetzungsproblem. Neben begrenzter Flächenverfügbarkeit sei beispielsweise auch das Verkehrssystem bereits jetzt am Limit.

Um dem unkoordinierten Wachstum der Region entgegenzuwirken, habe man im Regionalplan „Gemeinden im Siedlungsbereich“ und „Gemeinden mit Eigenentwicklung“ festgeschrieben. Diesen beiden Entwicklungstypen liege jeweils eine maximale Bruttowohndichte zugrunde, die bei Neuausweisungen in Form von Bebauungsplänen nicht überschritten werden dürfe. So habe



man als Region zwar nicht die Möglichkeit, aktiv Siedlungsentwicklung zu betreiben, da die Planungshoheit weiterhin den Kommunen obliegt. Es besteht auf diese Weise jedoch die Möglichkeit, das Wachstum ein Stück weit zu koordinieren.

### Regionale Zusammenarbeit an der Düsseldorfer Rheinschiene

Christoph van Gemmeren, Bezirksregierung Düsseldorf, ging in seinem Vortrag auf die Kriterien zur Auswahl von Flächen für den Wohnungsbau in der Region Düsseldorfer Rheinschiene ein. Dazu stellte er zunächst die Planungsstrukturen in der Region vor. Die Bezirksregierung Düsseldorf sei verantwortlich für die Regionalplanung, die Bauleitplanung obliege den einzelnen Kommunen. Daraus ergebe sich ein funktionierendes Gegenstromprinzip.

Herr van Gemmeren berichtete von einem prognostizierten Wachstum Düsseldorfs um rund 10% in den kommenden Jahren. Dies sei alleine nicht zu schaffen, in Düsseldorf seien schon jetzt keine Flächen mehr für die Siedlungsentwicklung vorhanden. Um das Wachstum aufzufangen bedürfe es eines gemeinsamen Handelns als Region. Man gehe davon aus, dass man in den kommenden Jahren rund 10.000 neue Wohneinheiten (ca. 200 – 400 ha) benötige, denn auch in Düsseldorf brauche man die Zuwanderung in die Region, um die Überalterung der Gesellschaft aufzufangen. Diese Erkenntnis habe eine gezielte Stadt-Umland-Kommunikation zur Folge gehabt.

2012 wurde daher ein Regionalplan erarbeitet, welcher eine „demographiefeste“ Planung ermöglichen sollte. Wesentliche Punkte des neuen Regionalplanes waren der sparsame Umgang mit Flächenressourcen und die vorrangige Ausrichtung der Entwicklung auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und auf Zentrale Orte, sowie Orte mit Schienenanbindung. In diesem Zusammenhang seien zunächst vielfältige Analyse-Erhebungen gemacht worden. Anschließend habe man ein Flächenranking durchgeführt, welches zur Identifizierung potenzieller Siedlungsflächen beitragen sollte.

Das Flächenranking setzte sich zusammen aus folgenden Kategorien:

- 1) Verkehr
- 2) Ökologie
- 3) Infrastruktur
- 4) Städtebau

Es wurden insgesamt 80 Flächen identifiziert und in eine Rangfolge gebracht. Die anhand der Kriterien als „gut“ bewerteten Flächen seien zu etwa 35% Brachflächen und wiesen darüber hinaus zu rund 50 % eine optimale Umweltverträglichkeit auf (keinerlei Überschneidung mit Naturschutz, Kulturlandschaft, Biotopkataster etc.). Außerdem sei die Erschließung dieser Flächen mit einfachen Maßnahmen möglich.

Insgesamt habe man über den Weg des Flächenrankings bislang nur positive Rückmeldungen von Städten und Kreisen erhalten. Jede Region sei zwar anders, aber die Grundidee, die Flächen in einer Region in den Blick zu nehmen und untereinander zu bewerten und zu vergleichen, sieht Herr van Gemmeren als eine gute Vorgehensweise, um zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in der Region zu gelangen.





Auch im Anschluss an die Vorträge des zweiten inhaltlichen Vortragsblocks der Tagung folgte eine Podiumsdiskussion der Referent\*innen mit Silke Inselmann.

## BUND-Thesen zur Metropolplanung

Im Anschluss an die beiden inhaltlichen Blöcke der Tagung warf der Geschäftsführer des BUND Landesverbandes Hamburg, Manfred Braasch, einen kritischen Blick auf die Zusammenarbeit und Siedlungsplanung in der Metropolregion Hamburg. Unter der Überschrift „Metropolregion Hamburg – So kann es nicht weitergehen!“ begann er seinen Vortrag mit einem Zitat der Hamburger Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen vom 17.06.2016: „Raumordnungspläne in S-H und NDS werden regelmäßig mit Hamburg abgestimmt – sofern sind die Länder miteinander im Gespräch. Die Metropolregion Hamburg übernimmt in diesem Zusammenhang keine Funktion.“. Er machte damit deutlich, dass der institutionelle Zusammenhang als Metropolregion Hamburg in der Realität offensichtlich nur eine nachgeordnete Rolle spiele.

Ein gemeinsames Agieren als Metropolregion sei aber umso wichtiger vor dem Hintergrund, dass der Flächenverbrauch in den letzten Jahrzehnten deutlich mehr angestiegen sei als die Bevölkerungszahl. Diese deutliche Zunahme an Siedlungs- und Verkehrsfläche sei nicht nur in Hamburg selbst, sondern auch im Umland zu bemerken.

Für einen nachhaltigen Umgang mit der begrenzten Ressource Boden bedürfe es deshalb angemessener Steuerungsinstrumente. Herr Braasch forderte in diesem Zusammenhang:

1. Flächenkreislauf Netto-Null in der MRH ab 2020
2. Gemeinsamer Flächennutzungsplan für die MRH
3. Gemeinsames Grünes Netz / Biotopverbund für die MRH
4. Verkehrsmodell für die MRH, Konsequenter ÖPNV-Ausbau
5. Freihaltung der Achsenzwischenräume bzw. Kaltluftbahnen und Landschaftsachsen

Als Lösungsvorschlag verwies Herr Braasch auf die Möglichkeit, einen Regionalen Planungsverband mit eigenen Planungskompetenzen nach § 205 BauGB einzurichten. Als funktionierendes Beispiel nannte er den Regionalverband FrankfurtRheinMain.

## Podiumsdiskussion "Metropolregion Hamburg ohne Plan - geht das überhaupt?"

Den Abschluss der Veranstaltung bildete eine Podiumsdiskussion mit Staatsrat Michael Pollmann der Behörde für Umwelt und Energie (kurzfristig eingesprungen für den erkrankten Staatsrat der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Matthias Kock), Herbert Brüning (Amtsleiter Nachhaltiges Norderstedt), Manfred Braasch (BUND Hamburg) und Prof. Dr. Jörg Knieling (HafenCity Universität Hamburg).



Unter der Überschrift „Metropolregion Hamburg ohne Plan – geht das überhaupt?“ stellten sich die Diskutanten den Fragen der Moderatorin Silke Inselmann und des Publikums.

Auf die Frage nach Erkenntnissen aus der Tagung antworteten die Podiumsteilnehmer zum Teil sehr unterschiedlich. Die Gastgeber Jörg Knieling und Manfred Braasch waren sich einig, dass es ohne formelle Instrumente nicht gehe. Ein „Wir haben uns alle lieb“ funktioniere auf Dauer nicht, auch wenn Herr Knieling hervorhob, dass auch informelle Instrumente natürlich weiterhin einen wesentlichen und positiven Beitrag zur Entwicklung einer Region leisten können. Man müsse sich beispielsweise der Frage stellen, wie die Akzeptanz für verdichtetes Bauen geschaffen werden könne, wozu etwa Anreize und Kommunikation, wie es das Beispiel des Baukultur-Preises der Metropolregion München zeigt, den Frau Prof. Merk beschrieben hatte.

Herbert Brüning, der Leiter des Amtes Nachhaltiges Norderstedt, öffnete den Blick für die Perspektive der Hamburger Umlandgemeinden, die als solche selbstverständlich nicht das Ziel hätten, Schlafstädte für Hamburg zu sein. Aus Norderstedter Sicht gehe es vielmehr darum, den Standort Norderstedt so attraktiv wie möglich zu gestalten, statt auf die Pendlerverflechtungen nach Hamburg zu bauen. Er warf darüber hinaus die Frage auf, warum Hamburg eigentlich das Ziel verfolge, weiter zu wachsen. Die unmittelbaren Folgen davon seien schließlich erst einmal negativ. Vielmehr müsse die Diskussion in seinen Augen dahin gehen, zu Qualitäten statt Quantitäten zu gelangen.

Staatsrat Pollmann antwortete auf die Frage, warum Hamburg eine Überarbeitung des 20 Jahre alten Flächennutzungsplanes ablehne, mit dem Argument, dass in diesem Zusammenhang die Gefahr des Verlustes weiterer Naturschutzflächen bestünde. Dieses Risiko wolle man nicht auf sich nehmen. Er wies in dem Zusammenhang auch noch einmal darauf hin, dass im Falle einer Nicht-Erneuerung des FNP auch eine Neuauflage des Landschaftsprogrammes keinen Sinn ergebe. Als Instrument zur Eindämmung der Flächenverluste schlug er einen suffizienten Entwicklungspfad vor. Eine Idee könne beispielsweise sein, jeder / jedem Bewohner\*in Hamburgs ein bestimmtes Flächenkontingent zuzuschreiben und bei einer Wohnrauminanspruchnahme darüber hinaus eine Gebühr zu erheben. Auf diese Weise könne man einen Anreiz zur Reduktion des eigenen Flächenanspruchs schaffen.

Auf die Frage, wie wichtig eine gemeinsame verbindliche Planung sei, waren die Podiumsgäste durchaus unterschiedlicher Auffassung. Herr Knieling unterstrich, dass er informelle Instrumente wie die Nachbarschaftsforen oder die Regionalparks als sehr wichtig erachte, dass er aber die Notwendigkeit einer verbindlichen Planung für Hamburg und sein direktes Umland sehe. Hierbei sei auch die flächenbezogene Darstellung in einem gemeinsamen Plan wichtig, da dieser mehr Gewicht in Abwägungsprozessen hätte.

Herr Brüning wies dagegen darauf hin, dass es zunächst einmal einer verbesserten Kommunikation und eines respektvolleren Umgangs der regionalen Akteure miteinander bedürfe, bevor man in der MRH eine gemeinsame formelle Planung betreiben könne. Auch er betonte die Wichtigkeit des Suffizienzgedankens mit Blick auf die Wohnflächeninanspruchnahme.

Herr Braasch widersprach Herrn Brüning insofern, als dass er sehr wohl die Notwendigkeit einer formellen Planung für die MRH sehe. Denn das Ergebnis einer informellen Abstimmung könne nicht sein, dass letztlich Landschaftsschutzgebiete zugebaut würden (s. Beispiel



interkommunales Gewerbegebiet Rahlstedt/Barsbüttel). Vielmehr müsse es zunächst einmal darum gehen, zu untersuchen, welche Mechanismen ein gemeinsames Handeln als Metropolregion blockieren. Er verwies noch einmal auf die positiven Beispiele der anderen Metropolregionen, die im Rahmen der heutigen Fachtagung vorgestellt wurden. Auch Herr Braasch sprach sich deutlich für einen suffizienten Entwicklungspfad anstelle eines grenzenlosen Siedlungswachstums aus.

Herr Knieling plädierte abschließend dafür, die Diskussion über eine gemeinsame Siedlungs- und Freiraumplanung in der MRH weiter und auch in zugespitzter Form zu führen. Ggf. müsse man über die Gründung eines formellen Planungsverbandes parallel zur vorhandenen Struktur der MRH nachdenken.

Frau Inselmann bedankte sich bei allen Podiumsgästen für die angeregte und teils kontroverse Diskussion und wünschte allen Teilnehmenden weiterhin viel Erfolg für die nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Hamburg. Damit endete die Tagung „Metropolregion Hamburg ohne Plan? Mehr Wohnungen, mehr Gewerbegebiete, mehr Straßen – bleiben Natur und Lebensqualität auf der Strecke?“.

