

Metropolregion ohne Plan?

Diese Frage sollte in keinem stadtgeographischen Semester unbehandelt bleiben!

Anregungen mit Downloadadressen von Jochen Hilbert, OStR i. Unruhestand, Feb. 2018

Raumplanung ≠ reale Dynamik

Schon in den 70er Jahren konnten Beobachter der Raumentwicklung bemerken, dass zwar für Hamburg und Umland das Leitbild der Siedlungsachsen nach Stadtbaudirektor F. Schumacher propagiert wurde, aber die höchsten relativen - immerhin nicht absoluten - Zuwächse an Einwohnern just in den Achsenzwischenräumen zu verzeichnen waren, z.B. Schenefeld und Ellerbek in SH. Diese Zonen sollten lt. Achsenkonzept aber eher als Grünachsen fungieren, um Kaltluftschneisen, Naherholungszonen und Biotopverbund für alle auf der Siedlungsachse und am Hamburger Rand angesiedelten Bürger zu gewährleisten. Stattdessen gab es zwischen "Fingern" der Siedlungsachsen schnell wachsende Schwimmhäute von i.d.R. flächenfressenden Haustypen.

Erklärungsskizze der Differenz:

Der nach einem geeigneten Wohnstandort suchende Bürger wünschte sich häufig, möglichst nah an der Hamburger Innenstadt zu wohnen, aber dennoch auch möglichst nah an dauerhaften Grünzonen. Besitzer von Agrarland wünschten sich häufig und heimlich, enorme leistungslose Gewinne aus der Umwandlung ihres Landes in Bauland zu beziehen: Agrarlandpreise liegen auch heute in der Regel deutlich unter 10€/qm, Bauerwartungsland je nach Erschließung mindestens 100€ mehr, d.h. durch Umwandlung eines Hektars Agrar- in Bauland können eine Mio € Gewinn vor Steuern praktisch leistungslos eingenommen werden.

In der Realität wurde daher eine Tendenz sichtbar, dass sich ein konzentrisch um die Hamburger City entwickelnder "Siedlungsbrei" unaufhaltsam in Richtung Umland ergoss - in Richtung beider Seiten der Hamburger Stadtgrenzen.

Eine kurze aktuelle **Zusammenfassung des Achsenkonzept-Sinns** aus dem Jahr 2003 findet man unter

<http://www.hamburg.de/contentblob/154156/fb77a7274d78086931834908e4e7a555/data/stadtplanung-vom-achsenkonzept-zum-gruenen-netz.pdf;jsessionid=143FE38885330BD347F7705B70BDDE3D.liveWorker2>

Weitere Bezüge und umfangreiches Materialangebot auf Behördenseiten Hamburgs:

<http://www.hamburg.de/landschaftsachsen/>

<http://www.hamburg.de/gruenes-netz/>

Nur: Wo findet man Material, in dem nachgewiesen wird, dass die Realität sowohl in der Vergangenheit als auch leider wahrscheinlich in Zukunft sogar verstärkt von hehren Leitbildern abweicht?

Man muss schon deutlich mehr Sucharbeit aufbringen, um eine wirklich verdienstvolle empirische Studie zu entdecken, die leider (warum bloß an dieser Stelle sparen?) nur in einer Auflage von 500 Stück gedruckt wurde, obwohl sie m.E. in jedes Bücherbord nicht nur eines Geographie-Ausgebildeten in Norddeutschland gehörte: Der Suburbia-Atlas der HCU mit Ausgabedatum Feb. 2013, Herausgeber: FHH, Stadtentwicklungsbehörde.

N O C H kann man diesen Atlas in fünf Teile mit zusammen ca. 40 MB barrierefrei herunterladen:

<http://www.hamburg.de/suburbia/>

Schaut man dort auf kleinmaßstäbige Siedlungsflächen-Karten des funktionsverflochtenen Raumes Hamburg, kann man nach Struktur und Dynamik kaum irgendeine Achsenstruktur entdecken, es deuten sich eher konzentrische Muster eines "Siedlungsbreis" an (vergl. suburbia-Atlas-Seite 18-20).

Das kann Naturschutzverbände nicht kaltlassen, denn wenn eine Agrarfläche erst einmal bebaut wurde, kann es sich kaum eine Kommune leisten, diese gegen entsprechend hohe Entschädigung wieder zu Agrar- oder Biotopfläche umzuwandeln.

Daher wird von diesen Verbänden ab und zu ein Finger auf diese Fehlentwicklungen gelegt:

<https://bund->

hamburg.bund.net/fileadmin/hamburg/Themen/Flaechenschutz/Fachtagungen_Flaechenschutz_2016_17/Fachtagung_MRH_2017_Braasch.pdf

Obwohl es dringlichste Forderungen nach Zusicherung des Erhalts von Grünflächen schon lange in der Raumplanungsdiskussion in HH gibt, beteuert die zuständige Senatorin aktuell:

Die Landschaftsschutzgebiete sollten "im großen Maßstab" erhalten bleiben, so Stapelfeldt.

Es werde lediglich "im Einzelfall geringe Eingriffe geben". Vergl. (HA-Erscheinungsdatum 30.31.1017 und 02.11.2017):

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article212390861/Wir-werden-die-Parks-ausbauen.html>
und
<https://www.abendblatt.de/hamburg/article212417281/Bremst-Wohnungsbau-Naturschutz.html>

Diese Behauptung ignoriert schon länger öffentlich bekannte und konkret benannte Fakten:

„Die Realität sieht leider anders aus“, kontert Manfred Braasch, Landesgeschäftsführer des BUND Hamburg. „Für die Planung im Rahmen des Gewerbegebietes „Victoria Park“ in Rahlstedt sollen beispielsweise über 40 Hektar Fläche eines Landschaftsschutzgebietes geopfert werden. In Öjendorf und Hummelsbüttel gehen die Wohnungsbauplanungen ebenfalls zu Lasten der Landschaftsschutzgebiete. Über 150 Hektar des Hamburger Grünen Netzes sind bereits jetzt von laufenden B-Planverfahren betroffen.“ Angesichts der 150.000 Wohnungen, die Stapelfeldts Behörde für die nächsten eineinhalb Jahrzehnte anstrebe, brauche man viel Phantasie, um sich vorzustellen, wie dieses Ziel ohne qualitativen Naturverlust umgesetzt werden könnte, so Braasch. (<https://bund-hamburg.bund.net/service/presse/detail/news/wohnungsbau-in-hamburg-planlos-auf-kosten-der-natur/news-topic/flaechenschutz/>)

"Berechnungen des Nabu zufolge betragen die Einbußen durch Bebauung in den vergangenen sechs Jahren 246 Hektar. Ein Areal, anderthalbfach so groß wie die Außenalster." (...) "Die Zahlen des Statistikamts, wonach zwischen 2001 und 2015 etwa 2000 Hektar Grünfläche versiegelt wurden, seien eindeutig. Die Fläche entspricht der zwölfwachen Ausdehnung der Außenalster." (<https://www.abendblatt.de/hamburg/article210879949/Flaechenfrass-bedroht-die-gruene-Metropole-Hamburg.html>)

Die Naturschutzverbände wurde inzwischen öffentlich kritisiert, sie arbeiteten mit zu hohen Flächenverbrauchswerten. Dies wurde inzwischen eingeräumt, dennoch spiegeln auch etwas niedrigere Werte die dramatische Situation unzureichend wieder. So zitiert eine Initiative, die die letzte schmale und bedrohte Grünflächenverbindung zwischen Osdorfer und Sülldorfer Feldmark untersuchte und Handlungsvorschläge erarbeitete (pdf-Datei über 48 Seiten) zu Recht: „Wie von uns belegt, ist die Aussage des berühmten Hamburger Oberbaudirektors Fritz Schumacher aus dem Jahre 1932 aktueller denn je: „Bauflächen entstehen, auch wenn man sich nicht um sie kümmert. Freiflächen verschwinden, wenn man sich nicht um sie kümmert.“

<http://www.biwig-schenefeld.de/files/Endfassung-Achsenbericht-21.-Sept--2017-PDF.pdf>

Erstes Fazit: Zukunftsfähige Leitbilder werden auch amtlich weiter hochgehalten, die reale Entwicklung weicht stark von ihnen ab und bedroht die bisherige Wohn- und damit Lebensqualität durch weitere Zerstörung des Naturpotenzials.

Dies sollte keinem Bürger auf beiden Seiten der Stadtgrenze gleichgültig sein, denn der Wunsch nach Grünnähe am Wohnstandort ist deutlich an Immobilienpreisen ablesbar.

<https://www.capital.de/immobilien-kompass/hamburg.html>

(aber auch das Hamburger Abendblatt hat häufig Karten zu Miet- und Kaufpreisen veröffentlicht). Auch sehr interessant sind die Ergebnisse des Kollegen Bautsch 1996-2017 vom Gymnasium Ohmoor:

<http://www.bautschweb.de/mieten/mieten.htm>

Einfach und schlüssig lässt sich der von mir vermutete Einfluss von Grünnähe mit bis zu 30% des Immobilienpreises nicht nachweisen, weil zahlreiche Faktoren den Miet- und Kaufpreis bestimmen. Soziologisch gesehen scheint aber nahezuliegen, dass immer dann Bürger besonders heftig, wenn auch meist zu spät, um den Erhalt von Grün kämpfen, sobald die letzte Grünfläche vor der Tür zu verschwinden droht.

Geht man davon aus, dass der Wohnwert des Hausbestands durch das Verschwinden von Grün erheblich an Wert verliert, kann man vermuten, dass das ambitionierte Wohnbauprogramm innerhalb der Grenzen Hamburgs volkswirtschaftlich mehr Wert zerstören als neu schaffen könnte. Der trotz massiver Werbekampagne erhaltene mehrheitliche Wunsch der Hamburger Bürger, lieber auf eine Olympiade-Teilnahme zu verzichten, kann auch mit dem Wunsch begründet sein, von einer Bauwut verschont werden zu wollen.

Beschäftigt man sich mit den Hintergründen der großen Differenz zwischen Leitbildern und realer Entwicklung, wird man sicher auf die Konkurrenz verschiedener Regionalplanungszuständigkeiten innerhalb **eines Funktionsraums aufmerksam, der ungefähr mit dem Gebiet der Metropolregion Hamburg benannt werden kann.**

Für diesen nur informellen Planungsverband findet man verschiedene Auskünfte, z.B.

<http://metropolregion.hamburg.de/karte/>

<http://metropolregion.hamburg.de/geschaeftsstelle/>

<http://metropolregion.hamburg.de/regionalplanung/>

https://bund-hamburg.bund.net/fileadmin/hamburg/Themen/Flaechenschutz/Fachtagungen_Flaechenschutz_2016_17/Fachtagung_MRH_2017_Bendzko__Brodda.pdf

Die Möglichkeiten dieses Planungsverbandes sind außerordentlich begrenzt: Es können mit gewissen finanziellen Mitteln Programme aufgelegt werden - wie z.B. der Regionalpark Wedeler Au - , die auf die freiwillige Mitarbeit der Kommunen angewiesen sind, d.h. schon eine blockierende Kommune kann mächtige Vetorechte einlegen, die jeweiligen Planer können nur mit Fördergeldern winken und hoffen, dass damit Einsicht bei Blockierern einkehrt.

Das Vetorecht geht sogar so weit, dass es Fachplanern tendenziell untersagt wird, Gunst- und Defiziträume auf einer öffentlichen Karte auszuweisen.

Diese Situation herrscht auch zwischen den beteiligten Kommunen der beteiligten Länder SH, HH, NDS und MP:

Man kann durchaus den Funktionsraum, der im Suburbia-Atlas geographisch transparenter als durch eine Zugehörigkeit zur Metropolregion abgegrenzt wird, mit einem Körper und seinen verschiedenen Funktionen vergleichen. Wenn manches Körperteil sich gegen seine real mögliche Funktion wehrt, dann wird der Körper nicht optimal funktionieren können. Wenn eine Gemeinde sich gegen die Funktion Trinkwasserschutzgebiet oder Kaltluftschneise verwahrt, wird ein gedeihliches Funktionieren des gesamten Siedlungsraums schwieriger.

Historisch sollte klar sein, dass Hamburg bis heute seinen ganzen Westen inkl. Altona nicht beplanen könnte, wenn nicht mit einem Großhamburg-Gesetz 1937 per Federstrich alle Gebiete Preußens bis inkl. Klövensteen der Stadt Hamburg zugeschlagen worden wären.

Eine Blockade bei der Nordstaatsdiskussion seit 1945 ist einsichtig, wenn man bedenkt, dass in keinem Fall die Hauptstadt des Nordstaats als Herz oder Gehirn des Körpers entweder in Schwerin, Kiel, Hannover oder Hamburg angesiedelt werden kann. Ähnlich wie der Flächenstaat Brandenburg im Verhältnis zu Berlin wollen die Hamburg umgebenden Flächenländer nicht die Dominanz der Metropole auch noch durch Abgabe der Hauptstadtfunktion verstärken. Bei diesem Thema scheint offenbar keine Kompromisslösung denkbar.

Details von Möglichkeiten und Schwierigkeiten, einem Ringen um einen besseren Planungsverbund in der MRH kann man nachlesen unter:

https://www.segeberg.de/media/custom/2211_164_1.PDF?1384156122

Diese empfehlenswerte Studie über 50 Jahre Arbeitsgemeinschaft der Hamburg-Randkreise in SH lohnt sich sehr, denn sie benennt klar viele Schwierigkeiten, die bisher einen real wünschenswert wirksamen gemeinsamen Planungsverbund in der Metropolregion verhindert haben. Ca. 80 Seiten stark, aber notwendige, wenn auch nicht hinreichende Kenntnisse vermittelnd!

Obwohl es in Deutschland mehrere Metropolregionen gibt, in denen vorbildliche Arbeit geleistet wird - z.B. Trassenfreihaltung für künftig auszubauenden schienengebundenen Personennahverkehr - , gibt es offenbar nach wie vor viele "Lokalfürsten" auch in der Metropolregion Hamburg, die strikt ablehnen, irgendein Quäntchen ihrer Planungshoheit abzugeben. Es gibt Stimmen, die meinen, der Leidensdruck sei in der MRH noch nicht groß genug, und andere, die einfach keine Aussicht sehen, dass die betroffenen Landespolitiker genug Einsicht und Kenntnis von den suboptimalen Ergebnissen einer so schlecht koordinierten Raumplanung in der MRH erlangen.

Infos zu Metropolregionen in Deutschland und der Stellung Hamburgs innerhalb dieser findet man z.B. unter:

http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2016/5/Inhalt/puetz-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2

<https://de.wikipedia.org/wiki/Metropolregion>

<http://www.deutsche-metropolregionen.org/>

https://www.boeckler.de/pdf/p_education_hbs_247.pdf

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Raumentwicklung/leitbilder-und-handlungsstrategien-2016.pdf?__blob=publicationFile

Zweites Fazit:

Die vergebenen Chancen zu einer verbindlichen und damit effizienten Zusammenarbeit werden weder in der öffentlichen Diskussion, noch im Bewusstsein mancher Politiker der Gegenwart thematisiert oder nur gekannt. Hinter der Fassade öffentlich verbal bekräftigter „natürlich guter Zusammenarbeit“ wird unter dem Motto „wir lassen uns nicht die Butter vom Brot nehmen“ standort-egoistisch gearbeitet und mittels Gewerbesteuerdumping und anderer Lockmittel kräftig gegeneinander konkurriert.

Diese Dynamik begünstigt sehr stark die Tendenz zum konzentrischen Siedlungsbrei.

Wer sich mit Fachleuten unterhält, findet sofort unter dem Stichwort "Dezentrale Konzentration" https://de.wikipedia.org/wiki/Dezentrale_Konzentration

Verständnis für eine unterschiedliche Wirkung auf den Modal-Split. Der Privat-Pkw benötigt kein punkt-axiales Siedlungssystem, wohl aber der schienengebundene Regionalverkehr, der - obwohl schon seit Jahrzehnten elektrifiziert - bei den Diskussionen um Elektromobilität wegen Klimawandelprävention völlig unangemessen wenig gewürdigt wird.

Eine ineffiziente gemeinsame Planung fördert daher den sogenannten MIV, den motorisierten Individualverkehr, eine effiziente Planung wird sich stets für ein möglichst punkt-axiales Siedlungssystem engagieren, um den ÖPNV-Anteil hoch, den MIV-Anteil niedrig zu gestalten.

Die Situation in der MRH trägt also auch negative Früchte beim Modal-Split. Da die dichter besiedelte Stadt Hamburg auch stärker als das Umland negativ vom MIV betroffen ist, müsste die Stadt Hamburg ein großes Interesse hegen, mit einem effizienten Planungsverband das punkt-axiale Siedlungssystem auch im Umland zu fördern und einen flächenfressenden Einzelhausbau mit Mobilität per Privat-Pkw zu verhindern.

Wer sich jedoch länger mit Verkehrsfragen und ihrer möglichen Beantwortung im Rahmen nachhaltiger Entwicklungskriterien beschäftigt, wird sicher auf das Thema "Autosyndrom" in Deutschland stoßen.

Nur damit ist erklärbar, dass ein Senator Hamburgs einen sechsspurigen Ausbau der Autobahnen als Hamburg-Zubringer begrüßt, obwohl damit Staus in den anderen Straßen Hamburgs befördert werden:

<http://www.nahverkehrhamburg.de/neuer-bundesverkehrswegeplan-viel-auto-wenig-bahn-3375/>

Interessanterweise werden konkrete Werte für einen zukünftigen Modal-Split für Hamburg behördlicherseits nicht bekanntgegeben. Das erinnert an Klimaschutzziele, die Deutschlands Behörden unterschrieben haben, aber vermutlich nicht einhalten können wird. Beispiel:

<http://www.hamburg.de/mobilitaetskonzept/>

<http://www.buergerschaft-hh.de/ParlDok/dokument/56376/mobilit%C3%A4t-in-hamburg-%E2%80%93-ziele.pdf>

Aber die vorhandenen Modal-Split-Daten zeigen, dass in der Metropolregion außerhalb des Stadtgebietes der Modal-Split noch weit MIV-lastiger ist als innerhalb der Stadtgrenzen. Damit wäre eigentlich ein weiterer Anreiz für Hamburgs Politik geboten, mit einem verbindlichen Planungsverbund die den MIV begünstigende Siedlungspolitik der Nachbarländer zu ändern. Stattdessen dient diese Struktur als Argument, das mit den Nachbarländern mitnichten abgestimmte Neubauprogramm für Hamburg zu rechtfertigen.

Der Bogen ist groß, der um konkrete Werte, wie z.B. ambitionierte 25% für den MIV, gezogen wird:

Wenn man den - veralteten - Wert von 2008 über 42% MIV-Anteil für ganz Hamburg zugrundelegt, müssten 17% auf den Umweltverbund verlagert werden. Der ÖPNV bewältigt aber zeitgleich mal gerade 18%, müsste sich fast verdoppeln können. Jedoch hat z.B. der Hamburger Hauptbahnhof schon heute seine Kapazitätsgrenze erreicht:

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article207698551/Der-Hamburger-Hauptbahnhof-steht-vor-dem-Kollaps.html>

und ein S4-Ausbau wird seine Kapazität sicher nicht verdoppeln.

Damit erhält man auch ein neues Verständnis für die Propagierung Hamburgs als Fahrradstadt, denn der Radverkehr - insbesondere entlastenden elektrounterstütztem für jedermann auch auf längeren Strecken - könnte noch erhebliche MIV-Anteile übernehmen:

<http://www.hamburg.de/contentblob/4538022/f80b2806d74a33dba4f404dd319d10ce/data/fortschrittsbericht-2015.pdf;jsessionid=9DCD174AA8F93A224F7A1C4797629F4D.liveWorker2>

<http://www.hamburg.de/contentblob/6315730/f29870c0255816d649d9e6da5ce484dd/data/buendnis-fuer-den-radverkehr-download.pdf>

<https://www.abendblatt.de/meinung/article209774973/Unterwegs-zur-Rad-Stadt.html>

Kritische dazu:

<https://kursfahrradstadt.wordpress.com/99-2/>

<http://www.ndr.de/nachrichten/Verkehrswende-Mehr-Flop-als-Top-im-Norden-,staedteranking100.html>

Drittes Fazit:

Ja, die MRH besitzt - noch, leider - keinen gemeinsam abgestimmten Plan!

Es liegt auf der Hand, dass die Raumplanung in der Metropolregion eher recht suboptimal gestaltet wird und es wahrscheinlich ist, dass darunter sowohl die Wettbewerbsfähigkeit der Region innerhalb Deutschlands und Europas als auch die Wohn- und Lebensqualität ihrer Bürger, besonders aber ihre Zukunftsfähigkeit leiden wird.

Es wäre wünschenswert, wenn zwischen Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft (z.B. den Naturschutzverbänden und anderen Vereinen) eine ehrliche und tabufreie Debatte über Themen stattfände, die bisher eher ignoriert oder bagatellisiert werden.

Kontakt zum Autor:

Jochen Hilbert

Eisert-Hilbert@t-online.de