

The image features a light beige background with a dark blue silhouette of a city skyline at the bottom. On the left, there is a large, irregular beige shape that resembles a stylized building or a map outline. On the right, a dark blue silhouette of a city skyline with various spires and domes is visible against the beige background.

**HafenCity Universität Hamburg**

Fachgebiet Stadtplanung und Regionalentwicklung

*Erstbetreuer: Prof. Dr.-Ing. Jörg Knieling*

*Zweitbetreuerin: Charlotte Muhl, M. Sc.*

Bachelorthesis

# Siedlungsentwicklung in Metropolregionen

Die Bedeutung Schwerins für eine kooperative Entwicklung  
in der Metropolregion Hamburg

**Bentje Büttner**

bentje.buettner@hcu-hamburg.de

6059671

Studiengang: Bachelor of Science Stadtplanung

Abgabedatum: 01.09.2021

Abstract

Urbane Agglomerationen wachsen und expandieren damit auch über administrative Grenzen hinweg. Daher ist im Rahmen der Stadt- und Regionalentwicklung ein Denken in größeren Maßstäben notwendig, beispielsweise auch hinsichtlich des Themenschwerpunkts der Siedlungsentwicklung. Das Konzept der Metropolregionen weist dafür Potenziale auf, da im Rahmen der grenzübergreifenden Kooperationsstrukturen eine intensivere Zusammenarbeit mit positiven Effekten für die gesamte Region bewirkt werden kann.

Das Ziel der vorliegenden Thesis ist es, Möglichkeiten zur Realisierung einer intensiveren regionalen Kooperation in der Siedlungsentwicklung am Beispiel der Metropolregion Hamburg aufzuzeigen. Hierbei steht die Bedeutung von Zentren im zweiten Ring der Region – exemplarisch die Stadtregion Schwerin – im Fokus. Zur Informationsbeschaffung wurden neben der Desktop- und Literaturrecherche Expert\*inneninterviews, eine Onlineumfrage sowie Analysen statistischer Daten durchgeführt. Die Ergebnisse belegen, dass vielfältige Möglichkeiten zur Nutzung von Potenzialen und zum Bewältigen gegenwärtiger Herausforderungen in den unterschiedlichen Teilräumen der Metropolregion durch Realisieren von Synergieeffekten bestehen.

Abschließend wurde ein Konzept entwickelt, das Handlungsempfehlungen für die Stadtregion Schwerin sowie für die Metropolregion Hamburg beinhaltet. Eine Umsetzung ermöglicht eine kooperative Siedlungsentwicklung, von der nicht nur Hamburg und das Umland, sondern auch Zentren im zweiten Ring der Region als Siedlungsschwerpunkte profitieren.

Urban agglomerations are growing and expanding beyond administrative boundaries. Therefore, in the context of urban and regional development, it is necessary to think on a larger scale, for example also with regard to the thematic focus of settlement development. The concept of metropolitan regions has potentials for this, as more intensive cooperation with positive effects for the entire region can be achieved within the framework of cross-border cooperation structures.

The aim of this thesis is to show possibilities for the realization of a more intensive regional cooperation in settlement development using the example of the Hamburg Metropolitan Region. The focus is on the importance of centers in the second ring of the region – exemplarily the city region of Schwerin. In addition to desktop and literature research, expert interviews, an online survey and analyses of statistical data were conducted to gather information. The results show that there are many possibilities to use potentials and to cope with current challenges in the different sub-regions of the metropolitan region by realizing synergy effects.

Finally, a concept was developed that includes recommendations for action for the city region of Schwerin as well as for the Hamburg Metropolitan Region. An implementation enables a cooperative settlement development, from which not only Hamburg and the surrounding area, but also centers in the second ring of the region benefit as settlement focal points.

**Inhalt**

Abstract	3
Abkürzungsverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	10
<b>1 Einleitung</b>	<b>12</b>
1.1 Forschungsinteresse und Forschungsfrage	13
1.2 Forschungsdesign	15
1.2.1 Methodik	15
1.2.2 Vorgehensweise und Berichtsaufbau	19
<b>2 Forschungshintergrund</b>	<b>22</b>
2.1 Themenfelder der Raumentwicklung	23
2.1.1 Leitbilder der Raumentwicklung	23
2.1.2 Polyzentralität in der Raumstruktur	24
2.1.3 Stadt-Land-Beziehungen	28
2.1.4 Siedlungsentwicklung als Teilaspekt der Raumentwicklung	31
2.2 Metropolregionen	36
2.2.1 Theoretischer Hintergrund	36
2.2.2 Entwicklung der Metropolregionen	39
2.2.3 Funktionsweise von Metropolregionen	41
2.3 Metropolregion Hamburg	43
2.3.1 Entwicklung	45
2.3.2 Funktionsweise	46
2.3.3 Handlungsschwerpunkt Siedlungsentwicklung	50
2.3.4 Potenziale und Herausforderungen im Bereich Siedlungsentwicklung	51
2.4 Stadtregion Schwerins	53
2.4.1 Die Stadt Schwerin	53
2.4.2 Die Stadtregion Schwerin	58
2.4.3 Aktuelle Siedlungsentwicklung	61

# 12

## Einleitung

# 22

## Forschungs- hintergrund

<b>3 Analyse</b>	<b>66</b>
3.1 Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Schwerin	67
3.1.1 <i>Analyse der aktuellen Siedlungsentwicklung</i>	67
3.1.2 <i>Einschätzungen der Siedlungsentwicklung</i>	72
3.1.3 <i>Fallbeispiele</i>	77
3.2 Bedeutung der Stadtregion Schwerin in der Metropolregion Hamburg	87
3.2.1 <i>Vernetzung der Stadtregion in der Metropolregion</i>	87
3.2.2 <i>Strukturen der Zusammenarbeit</i>	93
3.2.3 <i>Trends und Herausforderungen der Metropolregion Hamburg</i>	96
3.2.4 <i>Mögliche Bedeutung Schwerins für die Metropolregion</i>	99
3.3 Referenzen	103
3.3.1 <i>Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg</i>	103
3.3.2 <i>Metropolregion Rhein-Neckar</i>	106
3.3.3 <i>Metropolregion München</i>	106
3.3.4 <i>Bedeutung der Referenzregionen</i>	107

<b>4 METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.</b>	<b>110</b>
4.1 Herleitung des Konzepts	111
4.2 METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.	115
4.2.1 <i>„7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ - Strategiepapier für die Metropolregion Hamburg</i>	118
4.2.2 <i>„7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ - Strategiepapier für die Stadtregion Schwerin</i>	125
4.3 Effekte der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“	135

# 66

## Analyse

# 110

## Konzept

## 5 Fazit

- 5.1 Fazit und Beantwortung der Forschungsfrage
- 5.2 Realisierbarkeit und Bedeutung des Konzepts
- 5.3 Weiterentwicklung der Arbeit
- 5.4 Rekapitulation der Forschungsarbeit

138

139  
140  
141  
142

**138**  
**Fazit**

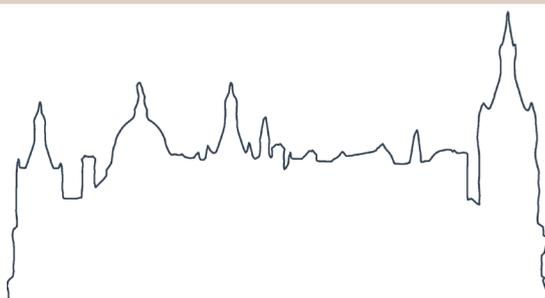
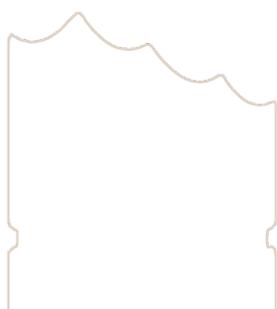
## Anhang

- I Literaturverzeichnis
- II Abbildungsverzeichnis
- III Eidesstattliche Erklärung

144

I  
XI  
XVIII

**144**  
**Anhang**



*Hiermit möchte ich mich bei allen Personen bedanken, die auf unterschiedliche Art und Weise zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen haben. Besonderer Dank gilt dabei Herrn Prof. Dr.-Ing. Knieling und Frau Muhl für die hilfreichen Anregungen und die Unterstützung. Zudem bedanke ich mich bei allen Interviewpartner\*innen und den Teilnehmenden der Onlineumfrage, die durch ihre Auskunftsbereitschaft die Arbeit bereichert haben.*

# ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

---

Abb.	Abbildung
AG	Aktiengesellschaft
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMBau	Bundesbauministerium
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMI	Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BSU	Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
BWO SN	Dezernat Bauen, Wirtschaft und Ordnung der Landeshauptstadt Schwerin
ca.	circa
CDU	Christlich Demokratische Union
CEF	Connecting Europe Facility
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
DDR	Deutsche Demokratische Republik
e.V.	eingetragener Verein
ebd.	ebenda
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ESF	Europäischer Sozialfonds
et al.	et alii
EW	Einwohner*innen
f.	folgende
FAG	Facharbeitsgruppe
FB	Fachbereich
FDP	Freie Demokratische Partei
ff.	mehrere folgende
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GLP B-B	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
HARA	Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen
Hbf	Hauptbahnhof
HK	Handelskammer
HWWI	Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut
i.d.R.	in der Regel
IC	InterCity

ICE	InterCity-Express
IHK	Industrie- und Handelskammer
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Itv.	Interview
LEP M-V	Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern
LEPro	Landesentwicklungsprogramm Berlin-Brandenburg
LR M-V	Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern
LUP	Ludwigslust-Parchim
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
mind.	mindestens
Mio.	Million(en)
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
Mrd.	Milliarde(n)
MRH	Metropolregion Hamburg
MRN	Metropolregion Rhein-Neckar
NI	Niedersachsen
NWM	Nordwestmecklenburg
o.J.	ohne Jahr
o.O.	ohne Ort
OECD	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ORA	Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen
qkm	Quadratkilometer
qm	Quadratmeter
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RP WM	Regionaler Planungsverband Westmecklenburg
RREP WM	Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg
S.	Seite
s. Abb.	siehe Abbildung
s. Kap.	siehe Kapitel
SH	Schleswig-Holstein
SN	Schwerin
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
SWG	Schweriner Wohnungsbaugenossenschaft
Tsd.	Tausend
vgl.	vergleiche
VNW	Verband norddeutscher Wohnungsunternehmen
WBGU	Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen
WE	Wohneinheit
WGS	Wohnungsgesellschaft Schwerin
z.B.	zum Beispiel
Zi.	Zimmer

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1	Forschungsdesign der Bachelorthesis	15
Abb. 2	Forschungsablauf	18
Abb. 3	Codes der Analyse	19
Abb. 4	Leitbilder der Raumentwicklung	25
Abb. 5	Schema des Zentrale-Orte-Konzepts	26
Abb. 6	Phasen der Stadtentwicklung nach van den Berg	29
Abb. 7	Typen von ländlichen Räumen	30
Abb. 8	Übersicht der aktuellen Trends und Herausforderungen	32
Abb. 9	Komponenten des demografischen Wandels	34
Abb. 10	Umfrage zum Wunsch des Umzugs in den ländlichen Raum	35
Abb. 11	Entwicklung des Bestands an Wohngebäuden	35
Abb. 12	Entwicklung des Neubaus von Wohngebäuden	35
Abb. 13	Zonen von Metropolregionen	38
Abb. 14	Entwicklung von Metropolregionen	39
Abb. 15	Übersicht der deutschen Metropolregionen	40
Abb. 16	Funktionen von Metropolregionen	42
Abb. 17	Karte der MRH	44
Abb. 18	Entwicklung der MRH	45
Abb. 19	Mitglieder der MRH	47
Abb. 20	Organigramm der MRH	49
Abb. 21	Finanzierung der MRH	50
Abb. 22	Beurteilung der MRH durch die OECD	52
Abb. 23	Meilensteine der Bevölkerungsentwicklung Schwerins 1500 bis 1998	54
Abb. 24	Bevölkerungsentwicklung Schwerins seit 1998	54
Abb. 25	Karte der Stadt Schwerin	55
Abb. 26	Fotocollage Schwerin	57
Abb. 27	Karte Westmecklenburgs	59
Abb. 28	Karte der Stadtregion Schwerin	60
Abb. 29	Übersicht der relevanten Dokumente für den Bereich Siedlungsentwicklung	61
Abb. 30	Leitlinien für eine nachhaltige Regionalentwicklung im RREP WM 2011	62
Abb. 31	Steuerungselemente der Wohnbauentwicklung in der Stadtregion Schwerin	63
Abb. 32	Leitthemen und Leitziele des ISEK	64
Abb. 33	Aktuelle Preise unterschiedlicher Wohntypologien	69
Abb. 34	Aktueller Markt im Bereich der Mietwohnungen in Schwerin	70
Abb. 35	Aktueller Markt im Bereich der Eigentumswohnungen in Schwerin	70
Abb. 36	Entwicklung der Kaufwerte für baureifes Land	71
Abb. 37	Aussagen zur Siedlungsentwicklung in Schwerin	72
Abb. 38	Kritikpunkte der Zivilgesellschaft	74
Abb. 39	Vorwiegend genannte benachteiligte Gesellschaftsgruppen	74

Abb. 40	Matrix mit Schwerpunktthemen der einzelnen Akteur*innengruppen	76
Abb. 41	Stimmungsbild zum Hafenquartier	78
Abb. 42	Karte des Hafenquartiers	79
Abb. 43	Fotocollage des Hafenquartiers	81
Abb. 44	Karte des Entwurfs der „Neuen Mitte“	83
Abb. 45	Stimmungsbild zur „Neuen Mitte“	83
Abb. 46	Fotocollage Neu Zippendorfs	84
Abb. 47	Stimmungsbild zur Paulshöhe	86
Abb. 48	Bedeutung der Fallbeispiele	87
Abb. 49	Pendler*innenbewegungen in der MRH	89
Abb. 50	Wanderungsbewegungen in der MRH	90
Abb. 51	Bewertung der Bedeutung der Verknüpfungen innerhalb der MRH	92
Abb. 52	Trends und Herausforderungen in der MRH	96
Abb. 53	Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der MRH	97
Abb. 54	Potenziale und Handlungsbedarfe hinsichtlich der Rolle Schwerins in der MRH	99
Abb. 55	Übersicht der „Kranzstädte“ in der Hauptstadtregion	105
Abb. 56	Bedeutung der Referenzregionen	108
Abb. 57	Herleitung des Konzepts	112
Abb. 58	Auswahl weiterer Umsetzungsstandorte des Konzepts	116
Abb. 59	Funktionsweise des Forums	119
Abb. 60	Möglicher Veranstaltungsflyer	119
Abb. 61	Onlineauftritt mit Homepage und App	121
Abb. 62	Aufgaben der GmbH	126
Abb. 63	Mögliches Werbeplakat eines CO <sub>2</sub> -neutralen Quartiers in einer Umlandgemeinde	130
Abb. 64	Visualisierung des schwimmenden Pavillons	132
Abb. 65	Übersicht der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“	136
Abb. 66	Effekte des Leitprojekts	137



**Einleitung**

## 1.1 Forschungsinteresse und Forschungsfrage

Das 21. Jahrhundert gilt als das Jahrhundert der Städte (vgl. WBGU, 2016, S. 1). Die Urbanität stellt die zentrale und dominierende Organisationsform nahezu aller humanen Gesellschaften dar. 2050 werden Prognosen zufolge rund zwei Drittel der Menschheit weltweit in Städten leben. Längst konzentriert sich dieses Wachstum allerdings nicht mehr nur ausschließlich innerhalb der administrativen Grenzen von Städten. Vielmehr ist eine Entwicklung von vernetzten Agglomerationsräumen und komplexen Regionen erkennbar.

Als ein Ergebnis der dargestellten Trends existiert das Konzept der Metropolregionen. In diesen großräumigen Gebieten leben bereits heute auf rund 55 Prozent der deutschen Gesamtfläche circa zwei Drittel der Gesamtbevölkerung des Landes (vgl. OECD, 2019, S. 30). Sie gelten zudem vor dem Hintergrund der wachsenden internationalen Standortkonkurrenz und der ökonomischen Schlüsselstellung von Großstädten als „räumliche Leistungsträger“ (Adam et al., 2005, S. 417). Die heute bestehenden elf Regionen in Deutschland bieten die Möglichkeit, das Umland jenseits der städtischen Zentren stärker in Globalisierungsprozesse mit einer gleichzeitigen Nutzung von Vorteilen der räumlichen Verdichtung und einer Vermeidung negativer Externalitäten einzubeziehen (vgl. OECD, 2019, S. 33).

Eine dieser regionalen Kooperationen ist die Metropolregion Hamburg, in der Bundesländer, (Land-)Kreise, kreisfreie Städte sowie Wirtschafts-

und Sozialpartner zusammenarbeiten (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 a). Das zentrale Ziel ist die Verbesserung der Struktur und Entwicklung der Region, aber auch der Erhalt und die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit im nationalen und internationalen Kontext (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. a). Das Zentrum der Metropolregion ist gemäß dem Namen die Freie und Hansestadt Hamburg, die seit Ende der 1980er-Jahre ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichnet (vgl. GEWOS, 2014, S. 1). Eine Folge dessen ist ein angespannter Wohnungsmarkt mit steigenden Preisen. Der hohe Nachfragedruck in der Großstadt hat zunehmend Auswirkungen auf das Hamburger Umland. Die begrenzten Flächenressourcen in Kombination mit der steigenden Nachfrage im Umland Hamburgs haben schließlich auch hier einen Preisanstieg zur Folge (vgl. ebd.). Jene Herausforderungen bezüglich der Siedlungsentwicklung und des Wohnungsmarktes spielen in der Kooperation der Metropolregion Hamburg eine zentrale Rolle.

Eine Vertiefung der Zusammenarbeit kann positive Effekte im Bereich der Siedlungsentwicklung befördern, wenn beispielsweise über den Bereich des engen Verflechtungsraums Hamburgs hinausgedacht wird und Agglomerationen mit weiterer Entfernung zum Zentrum als potenzielle Siedlungsschwerpunkte untersucht werden. Ein solcher Siedlungsschwerpunkt kann Schwerin – die Landeshauptstadt Mecklenburg-Vorpommerns – sein, da die Stadt unter anderem seit Februar 2017 Mitglied in der Metropolregion Hamburg ist. Die

Entfernung vom Zentrum Schwerins zum Zentrum Hamburgs beträgt rund 100 Kilometer. Dabei ist die ambivalente Rolle von Städten wie Schwerin bei einer Intensivierung der Kooperation im Bereich der Siedlungsentwicklung in der Metropolregion zu berücksichtigen. Einerseits haben jene urbanen Räume eine zentrale Bedeutung für die Vernetzung verschiedener Städte in der Region, andererseits stellen diese Städte auch die Zentren in den jeweiligen Teilräumen, wie etwa Westmecklenburg, dar. Dies verdeutlicht die Notwendigkeit zweier Betrachtungsebenen, da sowohl die Rolle der Städte

im Gesamtkontext der Metropolregion als auch die Bedeutung in ihrem näheren Umfeld Relevanz hat.

Die zentrale Forschungslücke der vorliegenden Bachelorthesis ergibt sich aus der dargestellten Problematik. Es bedarf einer Untersuchung der relevanten Aspekte und Betrachtungsebenen für einen möglichen Ausbau der Zusammenarbeit beim Thema der Siedlungsentwicklung im Rahmen einer Metropolregion.

Dementsprechend lautet die zentrale Forschungsfrage der Arbeit:

### **Wie kann ausgehend von der Bedeutung Schwerins in der Metropolregion Hamburg eine intensivere Kooperation hinsichtlich der Siedlungsentwicklung gefördert werden?**

Zur Konkretisierung der zentralen Frage werden weitere Unterfragen formuliert, die in den einzelnen Abschnitten der Thesis beantwortet werden

und somit Basis für die finale Antwort auf die Forschungsfrage darstellen sollen.

- Was sind die zentralen Aspekte der aktuellen Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Schwerin?
- Wie sieht die gegenwärtige Kooperation in der Metropolregion Hamburg bezüglich des Schwerpunktes der Siedlungsentwicklung aus?
- Welchen Einfluss haben die Metropolregion Hamburg und die Beziehung der Städte Schwerin und Hamburg auf die Landeshauptstadt Mecklenburg-Vorpommerns?
- Welche Bedeutung können Agglomerationsräume außerhalb des engeren Verflechtungsraums haben?
- Was kann aus Referenzregionen und aktuellen Fallbeispielen induktiv abgeleitet werden?
- Was kann deduktiv von Konzepten der Regionalentwicklung auf das Thema übertragen werden?

Zur Beantwortung der Unterfragen und somit der umfassenden Analyse der zentral untersuchten Thematik wurde ein vielschichtiges Forschungs-

design entwickelt, welches im Folgenden detailliert erläutert wird.

## 1.2 Forschungsdesign

Das Forschungsdesign stellt die Struktur und den Prozess der Forschung im Rahmen der Thesis dar, wobei die verwendeten Methoden von zentraler Bedeutung sind. Im Bereich Methodik wird daher auf die angewandten Untersuchungsinstrumente eingegangen und darauf aufbauend der Ablauf der Arbeit und die Gliederung des vorliegenden Berichts erläutert.

### 1.2.1 Methodik

Im Rahmen der Thesis wurde ein „Mixed-Methods-Ansatz“ mit einem eingebetteten Design verwendet. Als dominierender Ansatz erfolgte eine qualitative Forschung mit Literaturrecherche, Expert\*inneninterviews sowie einer standardisierten Onlineumfrage, während quantitative Methoden unterstützend zur Auswertung statistischer Daten einbezogen wurden (s. Abb. 1). Dieses Forschungsdesign mit einer Mischung beider Methodenarten

ermöglicht es, die spezifischen Vorteile im Rahmen der Arbeit für unterschiedliche Teilbereiche zu nutzen. Quantitative Methoden dienen der Kausalanalyse und der Nutzung von Maßzahlen zur Stützung von subjektiven Aussagen, Analysebefunden oder Hypothesen. Qualitative Methoden hingegen ermöglichen es, Themenbereiche in einem komplexeren Spektrum zu untersuchen und dabei differenzierende Positionen zu integrieren.

### Literatur- und Desktoprecherche

Literatur- und Desktoprecherche dienen vorwiegend der systematischen Bearbeitung von Material, um die Grundlagen zur Beantwortung der Forschungsfrage zu schaffen. Im Vordergrund steht dabei die Theorie als Basis der anschließenden Analyse und Konzeptentwicklung. Zur Auswertung und Strukturierung der Recherche im Rahmen der Thesis fand das Konzept der qualitativen Inhaltsanalyse

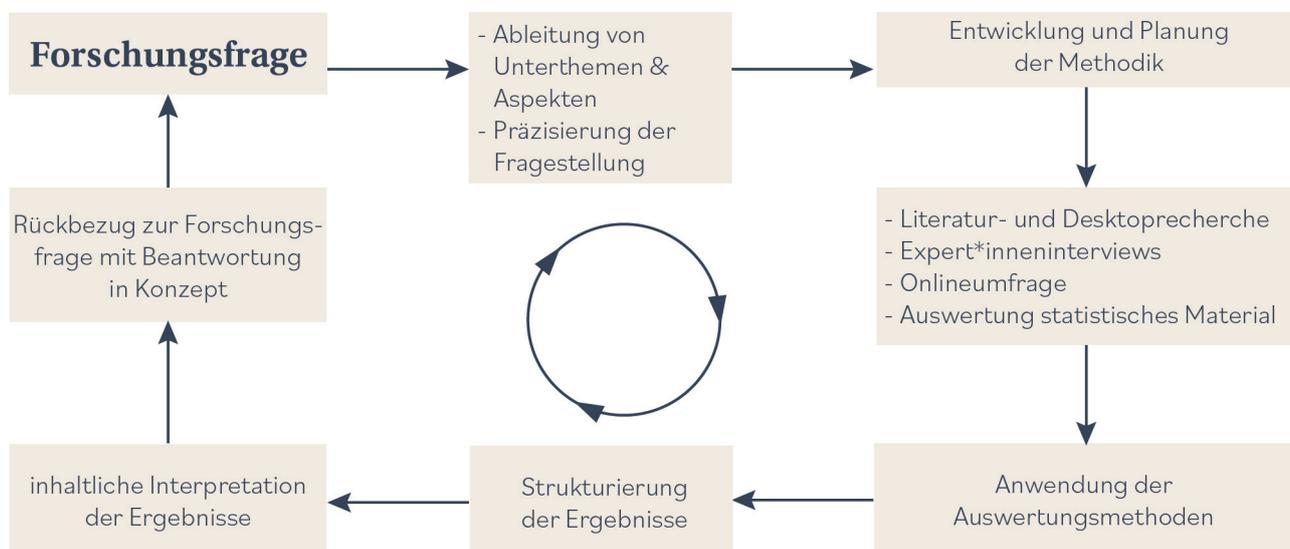


Abb. 1: Forschungsdesign der Bachelorthesis (eigene Abbildung)

Anwendung (vgl. Mayring, 2002, S. 114ff.). Das Modell gliedert sich in fünf Schritte. Zunächst wurden passende Materialien ausgewählt, wobei vorwiegend Monographien, Sammelbände, wissenschaftliche Artikel sowie Publikationen öffentlicher Institutionen zusammengetragen wurden. Ergänzend dazu erfolgte die Desktoprecherche zum weiteren Generieren von Hintergrundinformationen. Ein besonderes Augenmerk lag weiterhin auf der Fallbeispielanalyse, die sowohl auf Referenzregionen außerhalb des Untersuchungsraumes als auch zur Betrachtung aktueller Projekte im Betrachtungskontext angewendet wurde. Darauf aufbauend wurde mit dem Objektbereich die Richtung der Recherche und Analyse festgelegt. Schließlich folgte die eigentliche Inhaltsanalyse, in der das Material auf wesentliche Aspekte reduziert und die herausgearbeiteten Informationen unter festgelegten Kriterien und Themenbereichen geclustert wurden. Jene inhaltlichen Kategorien finden sich in der Gliederung der Thesis wieder. Im vierten Schritt folgte die Interpretation der Ergebnisse, wobei auch die durch andere Methoden zusammengetragenen Befunde integriert wurden. Abschließend war eine Überprüfung der Qualität der Recherche und Analyse notwendig, wobei besonders die Aspekte Transparenz, Reichweite und Intersubjektivität von Bedeutung sind. Diese Einschätzung der Arbeit erfolgt im Schlussteil der Thesis.

### ***Expert\*inneninterviews***

Als weiteres zentrales Forschungsinstrument wurden semistrukturierte Expert\*inneninterviews durchgeführt. Der Leitfaden wurde individuell den Gesprächspartner\*innen angepasst, wobei die anschließende Durchführung des Interviews jedoch frei gestaltbar war und dadurch eine Anpassung an den Gesprächsverlauf ermöglichte. Es wurden ausschließlich offene Fragen mit freien Antwortmöglichkeiten formuliert. Expert\*inneninterviews ermöglichen eine Wissensgenerierung mittels der Nutzung des Erfahrungs- und Handlungswissens von Expert\*innen, die Repräsentant\*innen einer bestimmten Gruppe und somit „Insider“ darstellen.

Die Durchführung der Expert\*inneninterviews brachte zufriedenstellende Ergebnisse. Von 20 angefragten Personen erklärten sich zehn zu einem Gespräch bereit, zwei sagten ab und acht meldeten sich nicht zurück. Die durchschnittliche Interviewzeit betrug rund 40 Minuten, wobei die einzelnen Gesprächslängen zwischen 25 und 90 Minuten variierten. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden im Zeitraum vom 28.04. bis 01.06.2021 ausschließlich Interviews per Videotelefonkonferenz oder Telefonat durchgeführt.

Die zehn interviewten Expert\*innen lassen sich in drei Gruppen einteilen: Vertreter\*innen der Metropolregion Hamburg lieferten vorwiegend Informationen bezüglich der größeren Betrachtungsebene. Im Gegensatz dazu lag der thematische Fokus in Gesprächen mit Beschäftigten des Planungsver-

bandes Westmecklenburg und der Stadtverwaltung Schwerins auf dem Kontext des Agglomerationsraumes der Landeshauptstadt. Des Weiteren erfolgten Gespräche mit Vertreter\*innen von Unternehmen, die im Bereich Wohnen und Siedlungsentwicklung im räumlichen Untersuchungskontext aktiv sind.

Die Gespräche zeugten von einer großen Bereitschaft zur Information und Unterstützung durch die Interviewpartner\*innen. Trotz Anfragen erklärten sich leider kein/e Vertreter\*innen einer Bürgerinitiative oder eines Vereins und auch keine politischen Vertreter\*innen zu einem Gespräch bereit. Dieses Ungleichverhältnis im Spektrum der Expert\*inneninterviews konnte teilweise durch die Durchführung der Onlineumfrage, die Sichtweisen der Zivilgesellschaft verdeutlicht, sowie durch Gespräche mit Repräsentanten der Stadtverwaltung, die Informationen zu politischen Aspekten gaben, ausgeglichen werden. Die Expert\*inneninterviews wurden mit Tonaufnahmen, denen alle Gesprächspartner\*innen zustimmten, umfassend protokolliert. Die Analyse der Interviews erfolgte im Zusammenhang mit der Untersuchung der Ergebnisse, die mittels anderer Methoden generiert wurden, und griff dabei die thematischen Kategorien der Literaturrecherche auf. Die interviewten Expert\*innen wurden anonymisiert. Im Rahmen der Auswertung wurde auf ihre Position beziehungsweise ihren Expert\*innenbackground verwiesen, die Gespräche wurden zudem entsprechend der Reihenfolge ihrer Durchführung nummeriert.

### **Onlineumfrage**

Ein weiteres wichtiges Forschungsinstrument war die Onlineumfrage, welche mittels der Webseite „Survio“ erfolgte. Die standardisierte Erhebung mit einer festgelegten Reihenfolge enthielt vorwiegend Fragen mit vorgegebenen Antwortkategorien. Dabei kamen unterschiedliche Fragetypen zum Einsatz, mittels derer Einstellungen, subjektive Verhaltensmuster, Bewertungen sowie sozialstatistische Merkmale zur eigenen Person zusammengetragen wurden. Die Standardisierung der Fragen diente der besseren Auswertbarkeit und Erarbeitung eines möglichst eindeutigen Meinungsbildes. Die wenigen offenen Fragen ermöglichten den Teilnehmer\*innen trotzdem eine Meinungsäußerung ohne Berücksichtigung vorgegebener Kriterien. Ziel der Umfrage war es, zusätzlich zu den Expert\*inneninterviews die Meinungen einer größeren Grundgesamtheit von Einwohner\*innen des Untersuchungsraumes zu erfassen. Um die Umfrageergebnisse als reliable Informationen in der Analyse verwenden zu können, war ein gewisses Maß an Repräsentativität der Befragten notwendig. Hierfür wurde sowohl eine möglichst hohe Anzahl an Teilnehmer\*innen, aber auch eine Vielfalt der Partizipierenden angestrebt. Letzteres wurde mittels der Erfassung von Daten der Selbstauskunft zu Alter und Haushaltstyp überprüft.

Die Verbreitung der Einladung zur Onlineumfrage erfolgte über zwei Wege. Neben der gezielten Kontaktierung von Personen erfolgte eine Bekanntma-

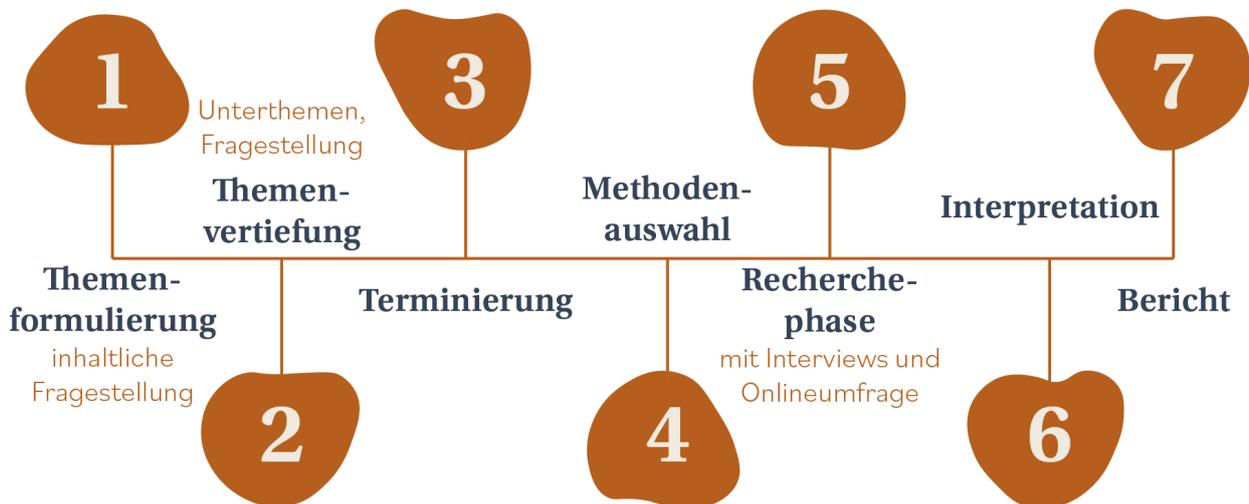


Abb. 2: Forschungsablauf (eigene Abbildung)

chung in einer Gruppe auf dem sozialen Netzwerk „Facebook“, in der sich rund 23.000 Personen bezüglich des Untersuchungsraumes der Agglomeration Schwerin austauschen. Ein Problem bei der Umfrage stellte die schwerere Erreichbarkeit bestimmter Altersgruppen dar, weil beispielsweise ältere Personen eher weniger in sozialen Netzwerken aktiv sind. Daher wurde für diese Altersgruppe die persönliche Zusendung des Umfragelinks per E-Mail angewandt.

Insgesamt nahmen an der Onlineumfrage in einem Zeitraum von neun Tagen 230 Personen teil. Die durchschnittliche Zeit zur Beantwortung der Fragen lag bei 20 Minuten. Bei der Betrachtung der Altersstruktur der Partizipierenden zeigt sich eine deutliche Mehrheit der Altersgruppen von 31 bis 40 Jahren sowie zwischen 20 und 30 Jahren, die jeweils circa ein Drittel der Grundgesamtheit ausmachten. Die wenigsten Teilnehmer\*innen waren unter 20 Jahren, knapp gefolgt von den über 60-Jährigen. Die meisten der Befragten – rund 41 Prozent – gaben an, mit ihrer Familie mit oder ohne

Kinder zusammenzuwohnen. 29 Prozent leben in einem Haushalt mit ihrer/m (Ehe)-Partner\*in, 21 Prozent allein. Ein Großteil der Befragten mit 77 Prozent war zum Zeitpunkt der Umfrage berufstätig. Lediglich 14 Prozent waren Schüler\*innen, Auszubildende oder Studierende. 4 Prozent der Teilnehmer\*innen waren Rentner\*innen.

### **Statistische Daten**

Zur weiteren Stützung der Analyse und Konzeptentwicklung wurden reliable und objektive Daten von statistischen Ämtern und Institutionen, die sich schwerpunktmäßig mit statistischen Untersuchungen befassen, einbezogen. Die deskriptiven Datensätze dienten der Überprüfung von Aussagen und Einschätzungen im Rahmen der qualitativen Erhebung.

Das vielschichtige Forschungsdesign dient in seiner Komplexität der Untersuchung der zentralen Forschungsfrage. Dabei wurden sowohl qualitative Meinungen und Einschätzungen aus den Expert\*inneninterviews und der Onlineumfrage als auch



Abb. 3: Codes der Analyse (eigene Abbildung)

quantitative Realitäten mittels der statistischen Daten erfasst, die vor dem Hintergrund des wissenschaftlichen und theoretischen Kontextes aus der Literatur- und Desktoprecherche den thematischen Korpus der Thesis bilden.

## 1.2.2 Vorgehensweise und Berichtsaufbau

### Ablauf der Arbeit

Zu Beginn der Thesis erfolgte die grundlegende Entwicklung einer inhaltlichen Fragestellung ausgehend von einem einleitend formulierten Thema (s. Abb. 2). Weiterhin wurden Unterthemen abgeleitet und die Fragestellung weiter präzisiert. Ergänzend dazu erfolgte am Anfang der Arbeit eine Terminierung des Vorgehens. Anschließend wurde die Methodik entwickelt, wozu vor allem eine gezielte Auswahl von Forschungsinstrumenten statt-

fand. In der sich anschließenden Recherchephase erfolgte die Literatur- und Desktoprecherche. Parallel wurden die Personen für die Expert\*inneninterviews kontaktiert, die Gespräche geführt sowie die Onlineumfrage entworfen und ebenfalls realisiert. Zeitgleich fand die Untersuchung des statistischen Materials statt. In der darauffolgenden Phase der Analyse wurden die Ergebnisse anhand festgelegter Themenbereiche strukturiert (s. Abb. 3). Basierend auf der inhaltlichen Interpretation der Ergebnisse erfolgte die Beantwortung der Forschungsfrage in Form eines Konzeptes – dem Ergebnis der Forschung. Abschließend folgte in der letzten Phase die Ausarbeitung der Arbeit in Form des vorliegenden Berichts und einer abschließenden Präsentation.

## ***Berichtsaufbau***

Der vorliegende Bericht stellt die Gesamtheit der Thesis in thematisch untergliederten Kapiteln dar, die dem Ablauf der Forschungsarbeit entsprechen. Aufbauend auf einer einleitenden Darstellung der Thematik und des Forschungsdesigns folgt im zweiten Kapitel die Erläuterung des Forschungshintergrundes. Dabei werden neben relevanten Themenfeldern der Raumentwicklung vorwiegend die beiden Betrachtungsebenen der Metropolregion Hamburg sowie der Stadtregion Schwerin betrachtet. Im darauf aufbauenden dritten Kapitel folgt die Analyse der zentralen Aspekte, die zur Beantwortung der Forschungsfrage notwendig sind. Ausgehend von der Betrachtung der Stadtregion

Schwerins folgen in einer Art Rauszoomprozess die Untersuchung der Netzwerkstrukturen in der Metropolregion sowie eine Betrachtung von Referenzregionen. Kapitel Vier beinhaltet schließlich das Konzept als Antwort auf die zentrale Forschungsfrage. Es formuliert basierend auf den wichtigsten Rahmenbedingungen Handlungsempfehlungen für die Stadtregion Schwerin sowie die Metropolregion. Abschließend werden im Fazit die Thesis sowie deren Inhalte eingeschätzt und rekapituliert. Relevant sind die Qualitätsüberprüfung nach der qualitativen Inhaltsanalyse sowie die Einbettung der Arbeit in der Komplexität weiterer zu berücksichtigender Themen.





**Forschungshintergrund**

## 2.1 Themenfelder der Raumentwicklung

Die Raumentwicklung stellt den übergeordneten Sammelbegriff für differente Beschreibungen räumlicher Prozesse dar (vgl. Knieling, 2018, S. 1874). Der Terminus „Entwicklung“ bezieht sich dabei sowohl auf die Entwicklung des Raumes in einer bestimmten Zeitspanne als auch auf die möglichen zukünftigen Veränderungen auf Grundlage von Vorhersagen oder Szenarien (vgl. Knieling, 2018, S. 1873). Zudem ist die Begriffskomponente des Raumes von zentraler Relevanz. Der Begriff des Raumes hat im Rahmen der Raumordnung und -planung eine konstitutive Bedeutung, zeichnet sich trotzdem aber durch eine große Bedeutungsvariabilität aus (vgl. Blotevogel, 2018, S. 1846). Während das alltagsweltliche Verständnis des Raumes stark von der konkreten Ausgedehntheit sowie einer klaren Trennung von innen und außen geprägt ist, verlieren Räume im stadt- und regionalplanerischen Sinne heute zunehmend diese klare Abgrenzung. Die Räume der Gegenwart sind von der Geschwindigkeit und raumzeitlichen Atopien geprägt, die sich der Überschaubarkeit entziehen und zum Verschwinden homogener Räume führen. Paul Virilio (1932-2018) greift diese Entgrenzung und Dynamik des Raumes in seinen Abhandlungen auf, indem er die Konturauflösung der urbanen Räume durch das Wachstum der Vorstädte, die Weiterentwicklung im Transportwesen sowie die Etablierung neuer Kommunikationsmedien thematisiert (vgl. Virilio, 2006, S. 261). Eine klare Grenze zwischen Stadt und Land sowie Zentrum und Peripherie ist nicht mehr existent. Es kommt

zu einem sogenannten „Rescaling“ von Handlungsräumen aufgrund der Ausdehnung funktionaler Zusammenhänge (vgl. Brenner, 2003, S. 15ff.). Die Abgrenzung des Raumes wird in der deutschen Raumordnung heute besonders für die regionale Ebene diskutiert, da diese jene engen Verknüpfungen zwischen Städten und umgebenden Räumen abbildet (vgl. Matern, 2013, S. 32). Es wird deutlich, dass ein Denken innerhalb der administrativen Grenzen ohne Berücksichtigung der umgebenden und vernetzten Räume nicht zielführend ist. Vielmehr müssen Wirkungs- und Funktionszusammenhänge erkannt und in die planvolle Betrachtung sowie Entwicklung von Räumen einbezogen werden.

Vor diesem Hintergrund ist bereits die Bedeutung des Konzeptes der Metropolregionen als großräumige Gemeinschaften mit verschiedensten Akteuren erkennbar. Um eine genauere Einordnung jenes Modells in einen übergeordneten Kontext zu ermöglichen, wird zunächst näher auf relevante Themenfelder der Raumentwicklung eingegangen.

### 2.1.1 Leitbilder der Raumentwicklung

Leitbilder stellen die Grundlage für Planungen von Ländern, Regionen und Kommunen dar und determinieren dadurch die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung (vgl. BMVI, 2017). Die „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) dienen als Richtlinie für ein gemeinsames Handeln der Raumordnung auf Bundes- und Länderebene (vgl. Prieb, 2017, S. 71).

## 2 Forschungshintergrund

Die MKRO – ein Gremium aus den für die Raumordnung zuständigen Minister\*innen und Senator\*innen befasst sich mit grundsätzlichen Fragen der Raumordnung sowie Landesplanung und formuliert darauf aufbauend Beschlüsse und Empfehlungen (vgl. BMI, 2020).

Die aktuelle Fassung der Leitbilder für Raumentwicklung von 2016 umfasst vier strategische Direktiven (vgl. BMI, 2020). Es werden großräumige Verantwortungsgemeinschaften zwischen Städten, ländlichen Wachstumsregionen sowie peripheren und strukturschwachen Regionen angestrebt, sodass eine Zusammenarbeit strukturell unterschiedlicher Regionstypen vorgesehen ist (vgl. BMVBS, 2012, S. 8). Bei einzelnen Handlungsfeldern der vier Leitbilder sind Bezüge zur Konzeption und Bedeutung von Metropolregionen erkennbar, weshalb jene Themen im Vordergrund der folgenden Betrachtung stehen. Hinsichtlich der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sollen alle deutschen Regionen die Möglichkeit einer dauerhaften wettbewerbs- und zukunftsfähigen Entwicklung haben (vgl. BMVI, 2017). Die Weiterentwicklung der Metropolregionen wird explizit hervorgehoben, da sie wesentliche nationale Wirtschaftsräume von hoher Leistungsfähigkeit im internationalen Wettbewerb darstellen. Alle Teilräume der Regionen sollen wegen ihrer wichtigen Funktionen gefördert sowie Kooperationen zwischen städtisch und ländlich geprägten Teilräumen zur Schaffung von Synergien etabliert werden (vgl. MKRO, 2016, S. 4f.). Bezüglich der Sicherung der Daseinsvorsorge wird eine

Raum- und Siedlungsstruktur angestrebt, die eine sichere, effiziente und kostengünstige Infrastrukturversorgung ermöglicht (vgl. BMVI, 2017). Dafür sollen beispielsweise das Zentrale-Orte-System konsequent angewendet und Kooperationen ausgebaut werden. Mittels des dritten Handlungsfeldes wird eine Steuerung und nachhaltige Entwicklung der Raumnutzung angestrebt. Zunehmenden räumlichen Nutzungskonflikten soll im Rahmen der Raumordnung durch frühzeitige fachübergreifende Koordination und Kommunikation begegnet werden, wobei die Minimierung der Konflikte und die Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme relevant sind. Letztendlich wird die regionale Anpassung und somit auch eine Modifizierung der räumlichen Strukturen an den Klimawandel als notwendig bezeichnet (vgl. BMVI, 2017).

Die Leitbilder wurden 2017 durch die MKRO durch das Schwerpunktthema „Digitalisierung“ ergänzt (s. Abb. 4). Die Gesamtheit der Leitbilder zeigt, dass Metropolregionen hinsichtlich zahlreicher Handlungsfelder relevant sind und somit deren große Bedeutung für die aktuelle Raumentwicklung verdeutlicht wird.

### 2.1.2 Polyzentralität in der Raumstruktur

Polyzentrale Raumstrukturen kennzeichnen sich durch mehrere, räumlich separierte Zentren auf verschiedenen Maßstabsebenen aus, zwischen denen Austauschbeziehungen bestehen (vgl. Wiechmann & Siedentop, 2018, S. 1791). Der Ursprung der polyzentralen Raumbetrachtung liegt

## 5 strategische Leitbilder der Raumentwicklung von der MKRO



Abb. 4: Leitbilder der Raumentwicklung (Quelle: BMI, 2020)

unter anderem in dem Zentrale-Orte-Konzept von Walter Christaller (1893-1969). 1933 publizierte er eine Untersuchung, in der er seine Beobachtungen bezüglich einer weitgehend regelmäßigen Anordnung von Städten im Raum beschreibt (vgl. Prieb, 2017, S. 30). Darauf aufbauend entwickelte er eine modellhafte Theorie zur Hierarchisierung des Siedlungssystems, in dem er die Zentralität eines Ortes als Bedeutungsüberschuss definierte, den seine Einrichtungen zur Versorgung des Umlandes haben. Das Zentrale-Orte-System stellt seit den 1960er-Jahren das normative Leitbild der deutschen Landes- und Regionalplanung dar (vgl. ebd., S. 31) (s. Abb. 5). So entstand in ländlichen Regionen ein Netz von leistungsfähigen Mittelpunktgemeinden, in zentralen Orten erfolgte eine Bündelung diverser Angebote (vgl. ebd., S. 32).

### **Polyzentralität in der deutschen Raumordnung**

Die Raumordnung in Deutschland stellt den Oberbegriff für die überörtliche Raumplanung dar, welche mittels der Landes- und Regionalplanung realisiert wird (vgl. Prieb, 2017, S. 43). Das komplexe

Geflecht von Zuständigkeiten und Institutionen dient der Abstimmung der vielfältigen Fachplanungen in einer räumlichen Gesamtplanung (vgl. ebd., S. 61). Mögliche ländergrenzenübergreifende Kooperationen werden jedoch durch Unterschiede zwischen den Bundesländern, etwa wegen differenter Zuständigkeiten in der Regionalplanung, erschwert (vgl. ebd., S. 87). Zudem existiert in der deutschen Verwaltungsstruktur keine Verfasstheit für Regionen, die somit auch keine administrativen oder politischen Funktionen haben und zwischen der Bundes- und Länderebene stehen (vgl. von Löwis, 2012, S. 52).

Auch heute stellen zentrale Orte in der Raumordnung Standorte dar, in denen Wohn-, Arbeitsplatz- und Versorgungsfunktionen gebündelt sind und die einen deutlichen Bedeutungsüberschuss für die Umgebung haben (vgl. Prieb, 2017, S. 120). Daraus resultieren eine Reihe von Charakteristika der multifunktionalen Schwerpunktorde. Aufgrund der Standortvorteile sind sie für die Nutzung von Synergieeffekten bedeutend und unter wirtschaft-

## 2 Forschungshintergrund



### Grundzentrum

- Orte, die für räumlich überschaubaren Verflechtungsbereich Einkaufs- & Dienstleistungsangebote für täglichen Bedarf vorhalten (Grundversorgung)
- räumlicher Verflechtungsbereich = Nahbereich

### Mittelzentrum

- für mehrere Nahbereiche höherwertige & differenzierte Versorgungsfunktionen
- räumlicher Verflechtungsbereich = Mittelbereich

### Oberzentrum

- überregionale, teilweise auch landesweite Versorgungsaufgaben
- räumlicher Verflechtungsbereich = Oberbereich (in Praxis kaum angewendet)

Abb. 5: Schema des Zentrale-Orte-Konzepts (Quelle: Prieb, 2017)

lichen, sozialen sowie ökologischen Gesichtspunkten besonders leistungsfähig. Sie stützen die nachhaltige räumliche Entwicklung und wirken einer dispersen Siedlungsentwicklung entgegen. Das zentralörtliche System dient somit als Instrument zur Etablierung ausgeglichener Raumstrukturen und gleichwertiger Lebensbedingungen (vgl. ebd., S. 122).

Häufig werden im Zusammenhang mit der Polyzentralität auch weitere Begriffe verwendet. So beschreibt die Agglomeration vorwiegend die Verdichtung von Unternehmen, Bevölkerung, Infrastruktur und Interaktionsmöglichkeiten (vgl. Bentlage & Thierstein, 2018, S. 37). Durch die räumliche Nähe unterschiedlicher Akteure können oft positive Verstärkungseffekte realisiert werden. Agglomerationen erstrecken sich zumeist über

administrative Grenzen hinaus und werden unter anderem funktional anhand von Pendlerströmen, Wertschöpfungsnetzungen sowie Arbeitsplatzbeziehungen definiert (vgl. Spinatsch, 2005, S. 26). Der Terminus „Ballungsraum“ wird meist synonym verwendet und beschreibt ebenfalls die morphologische, siedlungsstrukturelle Verdichtung von Bevölkerung in bestimmten Lebens- und Wirtschaftsräumen (vgl. Bentlage & Thierstein, 2018, S. 38). Zur Organisation der großräumigen Agglomerationen werden zumeist regionale Zusammenschlüsse, beispielsweise Metropolregionen, initiiert.

### **Polyzentrale Modelle im deutschen Raum**

Die polyzentrale Raumstruktur wurde in zahlreichen Konzepten und Leitbildern konkretisiert und den Gegebenheiten verschiedener Regionen an-

gepasst. Der Fokus der im Folgenden vorgestellten Konzepte liegt dabei auf den Entwicklungen im deutschen Raum, andere Modelle wie die Edge City und Zwischenstadt aus Nordamerika oder asiatische Satellitenstädte werden nicht vertiefend betrachtet.

### Dezentrale Konzentration

Die Begriffskomponente „Konzentration“ des Modells spielt bereits auf die vorgesehene Fokussierung der Entwicklung auf eine begrenzte Zahl von Entlastungs- beziehungsweise Entwicklungszentren an, die möglichen Tendenzen zu einer unkontrollierten Zersiedlung – dem „urban sprawl“ – entgegenwirken sollen (vgl. Prieb, 2017, S. 192). Gemäß der Dezentralität sollen dabei auf der stadtregionalen Ebene Kernstädte durch Standorte im näheren oder weiteren Umland entlastet werden. Das Grundkonzept der dezentralen Konzentration wurde zur Zeit der Industrialisierung und Urbanisierung Ende des 19. Jahrhunderts entwickelt, während der engere Begriffsgebrauch erst in den 1990er-Jahren bezüglich der Regionalentwicklung im Raum Berlin-Brandenburg etabliert wurde (s. Kap. 3.3.1). Heute bezeichnet der Begriff vorwiegend die Betrachtung größerer Räume mit Kernstädten und einbezogenen Entwicklungsschwerpunkten, wodurch einseitige Konzentrationen vermieden oder ausgeglichen sowie polyzentrische Raum- und Siedlungsstrukturen ermöglicht werden sollen (vgl. WBGU, 2016, S. 180).

### Netzstadt

Heute kennzeichnen zunehmend vernetzte Strukturen die Stadtregionen, eine intensive Vernetzung verschiedener Kommunen gilt als wichtiges Ziel der Raumentwicklung (vgl. Prieb, 2019, S. 91). Auf materieller Ebene wird dies vorwiegend bei der Mobilität und Siedlungsentwicklung deutlich. Mittlerweile haben sich längst eher diffuse Handlungsmuster statt eindimensionaler Stadt-Umland-Vernetzungen entwickelt, sodass keine stereotypen Hierarchien in polyzentralen Raumstrukturen mehr bestehen.

### Polyzentrischer Ansatz des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU)

Der WBGU bezeichnet die Polyzentralität als zukunftsträchtiges Konzept. Polyzentrische Ansätze können demnach die Attraktivität von Städten erhöhen, während Nachteile einer überzogenen Konzentration sowie einer Verdichtung von Städten vermieden werden (vgl. WBGU, 2016, S. 387). Die konventionelle Dichotomie zwischen Stadt und Land kann durch die Mobilisierung von Vorteilen einer dezentralen Siedlungsstruktur überwunden werden. Dafür sind Vernetzungen zwischen Siedlungspolen und Zwischenräumen notwendig, was durch die Regionalplanung gezielt gefördert werden sollte (vgl. ebd., S. 420). Eine Konzentration auf wenige zentrale Orte begünstigt meist die Verstärkung sozialer und wirtschaftsräumlicher Disparitäten, während polyzentrische Räume durch

mehr als einen zentralen Ort geprägt sind.

Die Kooperationsstruktur einer Metropolregion eröffnet die Möglichkeit, polyzentrale Siedlungsstrukturen weiter zu etablieren und zu fördern. Zudem können Aspekte der Stadt-Land-Beziehungen ebenfalls aufgegriffen werden, auf die im Folgenden näher eingegangen wird.

### 2.1.3 Stadt-Land-Beziehungen

Der Dualismus von Stadt und Land findet sich vor allem in der Alltagswelt wieder, wodurch allerdings die Heterogenität der ländlichen Räume sowie Parallelen der Charakteristika in verschiedenen Raumtypen erkannt werden (vgl. Braunschweig, 2019, S. 160). Städte gelten als kulturelle und politische Zentren, Handelsknotenpunkte, Produktionsstätten sowie als Zentren des wissenschaftlichen und zivilisatorischen Fortschritts (vgl. WBGU, 2016, S. 59). Zudem haben sie meist gegenüber ländlichen Siedlungen einen Bedeutungsüberschuss, da sie nicht nur die lokale Bevölkerung, sondern auch das Umland mit wesentlichen Gütern und Dienstleistungen versorgen. Folge dessen ist ein Ungleichgewicht an Arbeitsplätzen, Wohnraum und Dienstleistungen, was Ursache für die vielschichtigen Verflechtungen zwischen den vermeintlich ambivalenten Sphären von Stadt und Land ist. Diese sind wiederum elementar für eine nachhaltige Entwicklung und die Zukunftsfähigkeit aller Räume (vgl. Stadt Land Plus, o.J.). Der ländliche Raum ist dabei vorwiegend auf Arbeitsplätze, Infrastruktur und vielfältige weitere Funktionen der Stadt ange-

wiesen, während urbane Zentren die Nachfrage aus dem Umland und die dort verfügbaren Flächen und Funktionen benötigen (vgl. Priebes, 2018, S. 2550). Somit existiert statt des häufig angenommenen Stadt-Land-Dualismus eine enge gegenseitige Abhängigkeit zwischen beiden Sphären.

### *Entwicklung der Stadt-Land-Beziehungen*

Der klare Gegensatz von Stadt und ländlichem Raum entspricht weder historisch noch ökonomisch, soziologisch und kulturwissenschaftlich der Realität, da die Menschen vielmehr in großräumige Regionen eingebunden sind (vgl. BMVBS, 2012, S. 19). Jede Großstadt ist hinsichtlich ihrer kulturellen Identität in einer Region verwurzelt. Das wird auch durch die historische Betrachtung der Stadtentwicklung sowie der Stadt-Land-Beziehungen nach dem Modell van den Bergs et al. deutlich (vgl. 1982) (s. Abb. 6). Vor allem die Desuburbanisierung war prägend für die Weiterentwicklung von Stadtregionen, da sich in den 1970er-Jahren die Physiognomie, die funktionale Struktur sowie die Verflechtungsbeziehungen dieser Raumzusammenhänge veränderten (vgl. Priebes, 2017, S. 180). In den vormals monofunktional geprägten Umlandgemeinden entstand eine stärkere Nutzungsmischung und es bildete sich ein differenziertes funktionales System von unterschiedlich Teilräumen und Standorten mit wechselseitigen Verflechtungen. In den 1990er-Jahren waren die Debatten von unterschiedlichen Auffassungen geprägt. So wurde beispielsweise über die „Amerikanisierung“

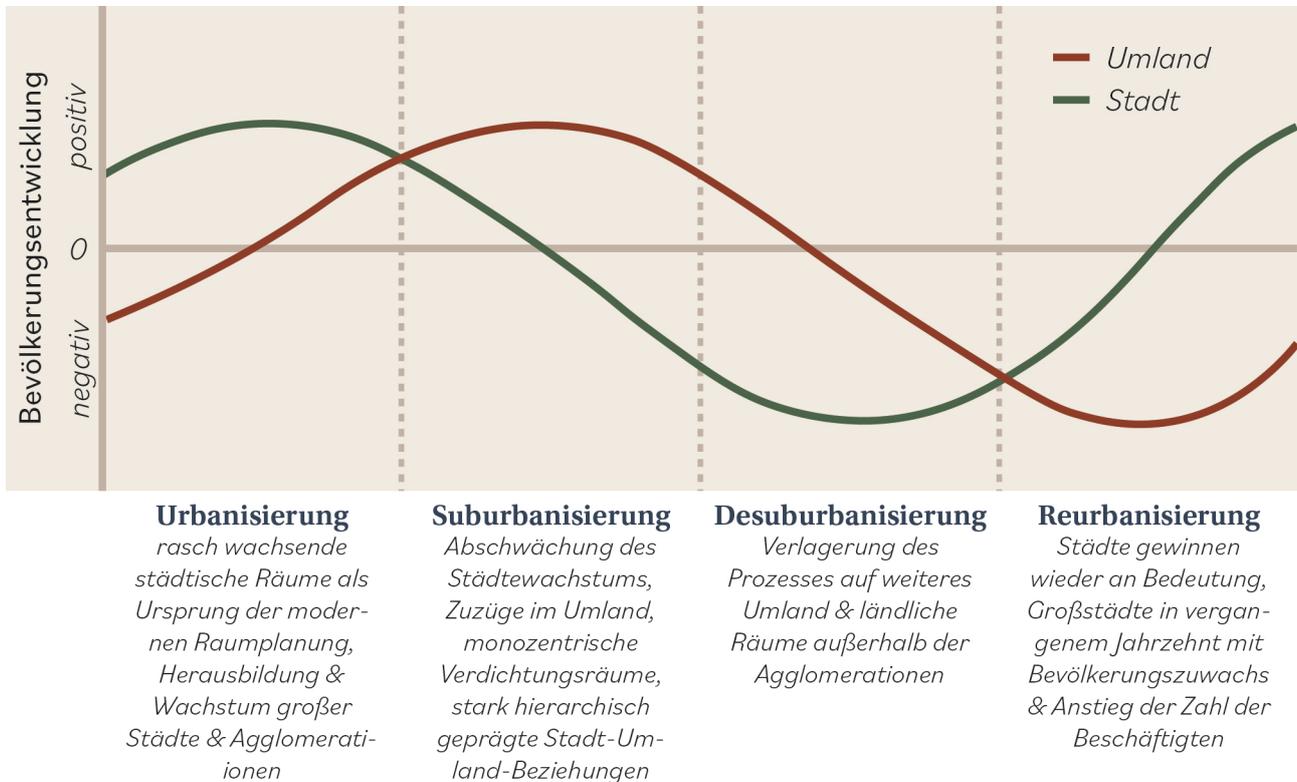


Abb. 6: Phasen der Stadtentwicklung nach van den Berg (Quelle: Prieb, 2017, S. 180)

und damit die „Auflösung“ von Städten vor dem Hintergrund der Entwicklung der amerikanischen Edge City als stark verdichtetes Zentrum an abgelegenen Verkehrsknoten diskutiert (vgl. Prieb, 2019, S. 30). Auch die Thesen zur „Zwischenstadt“ von Sieverts thematisierten die diffusen und städtebaulichen „Wucherungen“ und die Herausbildung neuer Zentren entlang tangentialer Verkehrswege (vgl. Sieverts, 1998; Prieb, 2017, S. 181). Gegenwärtig ist ein auf Zuwanderungsüberschüssen basierendes Wachstum sowohl gesamter Stadtregionen als auch der Kernstädte selbst zu beobachten (vgl. Prieb, 2019, S. 32). Zudem gibt es Tendenzen der funktionalen Entkopplung suburbaner Siedlungen von der Kernstadt und ihren Entwicklungen (vgl. Prieb, 2017, S. 181). Allerdings besteht auch heute die Suburbanisierung in be-

stimmten Teilmärkten wie etwa dem Einfamilienhausbau in vielen Regionen weiterhin (vgl. ebd., S. 182).

### **Aktuelle Entwicklungen der Stadt-Land-Beziehungen**

Studien zeigen, dass die Differenzen zwischen Stadt, städtischem Umland und ländlichem Raum wachsen (vgl. BMBF, 2021). Dabei sind deutliche Unterschiede zwischen wachsenden und schrumpfenden Regionen erkennbar. Dies verdeutlicht, dass der städtische und ländliche Raum nicht ambivalent stereotypisiert werden können.

Ländliche Räume sind hinsichtlich ihrer Entwicklungspotenziale stark von ihrer Lage und Beziehungen zu verdichteten urbanen Räumen oder zu

## 2 Forschungshintergrund

anderen attraktiven Räumen geprägt (vgl. Matern, 2013, S. 64) (s. Abb. 7). So profitieren ländliche Zwischenräume, die innerhalb eines großräumigen Netzes mehrerer Zentren liegen, von Wanderungsprozessen. Sie übernehmen im Verflechtungsraum von Metropolen Wohn-, Erholungs- und Ausgleichsfunktionen, sind Standorte großräumiger Infrastruktur und weitgehend in die metropolitane Wirtschaft integriert (vgl. Leber & Kunzmann, 2006, S. 58ff.). Im Kontrast dazu liegen periphere ländliche Räume jenseits großer Verkehrsachsen und in größerer Distanz zu Metropolenkernen (vgl. Matern, 2013, S. 64). Ihre schlechte Erreichbarkeit resultiert aus der Strukturschwäche, was schließlich zum Rückgang von Arbeitsplätzen und Bevölkerung sowie einer sinkenden Wertschöpfung der Wirtschaft vor Ort führt. Die konventionelle Dichotomie zwischen Stadt und Land wird heute durch eine neue Perspektive verdrängt, die Vernetzungen zwischen einzelnen Siedlungsschwerpunkten und Verbindungen zwischen Städten unterschiedlicher Größe, ruralen Räumen und Zwischenräumen her-

vorhebt (vgl. WBGU, 2016, S. 4). Die Vielfalt der regionalen Teilräume und die unterschiedlichen strukturellen Gegebenheiten werden auch in den Leitbildern der Raumentwicklung berücksichtigt, wobei das Ziel darin besteht, die Attraktivität und Wahrnehmung ländlicher Räume zu erhöhen (vgl. MKRO, 2016, S. 5).

Die Vernetzungen durch Berufspendelnden-, Versorgungs- und Freizeitwege führten zur Entstehung immer größerer Bezugs- und Aktionsräume, beispielsweise sind sogenannte Stadtregionen von den sozioökonomischen Verflechtungen zwischen Kernstadt und Umland geprägt (vgl. Siedentop, 2018, S. 2521f.). Die ehemalige Identität der Stadt als selbstständige Siedlungseinheit und als administrative Gebietskörperschaft ist somit weitestgehend verschwunden (vgl. Prieb, 2019, S. 68). Stadtregionen sind gekennzeichnet durch funktionale Verflechtungsbeziehungen mit verschiedenen materiellen und immateriellen „flows“ zwischen Stadt und ländlichem Raum (vgl. Weith, 2020, S. 2).

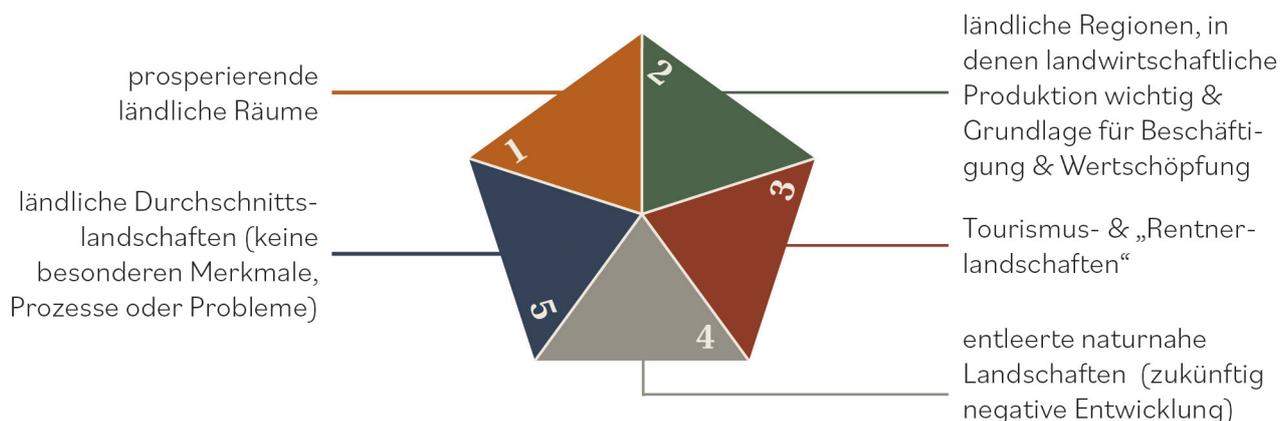


Abb. 7: Typen von ländlichen Räumen (Quelle: Blotevogel, 2005 b, S. 8)

Die kommunalen Verwaltungsgrenzen haben heute im politischen, fiskalischen und administrativen Rahmen weiterhin eine große Bedeutung, allerdings sind sie für das alltägliche Handeln einzelner Akteure nur noch von geringer Relevanz (vgl. Siedentop, 2018, S. 2522). Zudem ist ein funktionaler Emanzipationsprozess des Umlandes und die Zunahme tangentialer Verflechtungen innerhalb des Landes erkennbar (vgl. ebd., S. 2524). Auch ist zu berücksichtigen, dass zukünftig mehr Menschen durch regelmäßiges Pendeln und die Möglichkeiten der Telearbeit einen Wohnstandort im ländlichen Raum mit einem Arbeitsplatz in der Stadt verbinden können (vgl. Priebes, 2019, S. 207).

### ***Stadt-Land-Kooperationen***

Die engen Verflechtungen zwischen städtischen und ländlichen Räumen machen Kooperationen unabdingbar. Dabei sind für erfolgreiche Partnerschaften die langfristige Anlage strategischer Netzwerke sowie die allseitige Profitierung von festgelegten Maßnahmen und Zielen notwendig (vgl. BMVBS, 2012, S. 16). Zudem ist für eine regionale Zusammenarbeit die volle Unterstützung der politischen und administrativen Akteure notwendig (vgl. ebd., S. 17). Der aktuelle planerische Status quo zeigt, dass regionale Kooperationen in Verflechtungsräumen vorwiegend eine Reaktion auf nachteilige Urbanisierungsfolgen der Industrialisierung darstellen (vgl. Weith, 2020, S.2). Die Regionalentwicklung sollte allerdings auch eine gerechte Verteilung regionaler Entwicklungsoptionen ermöglichen, sodass in unterschiedlichen Handlungsfeldern der Partnerschaften gegenseitige Wechselverhältnisse und Akzeptanz realisiert werden.

nen ermöglichen, sodass in unterschiedlichen Handlungsfeldern der Partnerschaften gegenseitige Wechselverhältnisse und Akzeptanz realisiert werden.

### **2.1.4 Siedlungsentwicklung als Teilaspekt der Raumentwicklung**

---

In den Leitbildern der Raumentwicklung, der Untersuchung polyzentraler Raumstrukturen sowie bei den Stadt-Land-Beziehungen spielt der Aspekt der Siedlungsentwicklung eine zentrale Rolle. Siedlungsentwicklung umfasst nicht nur den Bereich der Wohnsiedlungen, sondern auch gewerbliche Einrichtungen sowie Dienstleistungen (vgl. Priebes, 2017, S. 128), wobei jedoch hervorzuheben ist, dass der thematische Schwerpunkt der vorliegenden Thesis auf dem Aspekt des Wohnraums liegt. Der Erhalt der Daseinsgrundfunktion des Wohnens ist eine zentrale Aufgabe von Kommunen (vgl. ebd., S. 10). So müssen alle Menschen in ihrem Lebensumfeld Zugang zu sozialen und kulturellen Infrastrukturen, bezahlbarem, bedarfsgerechtem und energieeffizientem Wohnraum sowie zu qualitativen öffentlichen Aufenthaltsräumen haben (vgl. BMI, 2018, S. 7). Die Planung der Siedlungsentwicklung erfolgt oft mittels Strukturkonzepten und Leitbildern (vgl. Priebes, 2017, S. 186).

### ***Kooperationen in der Siedlungsentwicklung***

Kooperationen auf der kommunalen Ebene entstehen besonders in Städten, die sich durch eine hohe Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt auszeichnen und daher eine zielgruppengerechte Wohn-

## 2 Forschungshintergrund

raumversorgung auf die Bündelung von Kräften angewiesen ist (vgl. Böttcher et al., 2018, S. 30). Kooperative Abstimmungen und Entwicklungen ermöglichen zudem das Finden von Lösungen für vielfältige Herausforderungen (vgl. Jehling et al., 2018, S. 45).

Zudem besteht heute auch im regionalen Kontext die Notwendigkeit der Kooperation aufgrund der hohen Mobilität der Bevölkerung, der Abnahme lokaler Bindungen sowie der Zunahme des räumlichen Aktionsbereiches der individuellen Lebensweisen (vgl. Jehling et al., 2018, S. 45; Oßenbrügge et al., 2004, 41). Auch die Nachfrage nach Wohnraum endet nicht an den Stadtgrenzen, sondern erfolgt innerhalb des funktionalen Verflechtungsbereiches von Stadtregionen (vgl. Braunschweig, 2019, S. 164; Jehling et al., 2018, S. 43). Regionale Wohnungsmarktkonzepte ermöglichen die Entwicklung nachhaltiger und tragbarer Strategien für stark angespannte städtische Wohnungsmärkte (vgl. Böttcher et al., 2018, S. 30; Zimmermann, 2018, S. 1211). Dabei können funktionierende attraktive Mittelstädte innerhalb der Großstadtregionen der Zersiedelung entgegenwirken, indem sie

Wachstumsprozesse auf sich lenken (vgl. Adam & Blätgen, 2019, S. 19).

### ***Ausgewählte aktuelle Trends und Herausforderungen***

#### Demografischer Wandel

Der demografische Wandel beschreibt die Veränderung der Bevölkerung nach Zahl und Struktur und hat einen maßgeblichen Einfluss auf die gesellschaftliche Entwicklung unter ökonomischen, sozialen und kulturellen Gesichtspunkten (vgl. Gans, 2018, S. 376). Generell wird der heutige demografische Wandel in vier Komponenten unterschieden (s. Abb. 9). Von zentraler Bedeutung für die Siedlungsentwicklung ist die Heterogenität der Wohnbedürfnisse älterer Menschen, da diese stark abhängig sind von individuellen Alterungsprozessen, Lebenslagen sowie -stilen (vgl. ebd., S. 388). Aufgrund der regional divergierenden Trends und sich verändernder Ansprüche an Wohnraum entwickelt sich auch die Nachfrage fortwährend, was in der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden muss.



Abb. 8: Übersicht der aktuellen Trends und Herausforderungen (eigene Abbildung)

### Nachhaltige Siedlungsentwicklung

Die Nachhaltigkeit spielt aufgrund der Notwendigkeit von Klimaschutz und -anpassung eine zentrale Rolle. Dabei wird eine ökonomische, soziale und ökologische Zukunftsfähigkeit der Raumentwicklung angestrebt (vgl. Prieb, 2018, S. 2552). Nachhaltige und klimafreundliche Siedlungsstrukturen im städtischen und ländlichen Raum können allerdings nur realisiert werden, wenn die anhaltende Zersiedlung minimiert wird. Dafür müssen raumplanerische Steuerungsansätze weiterverfolgt und unter Einbeziehen aktueller Trends neu akzentuiert und ergänzt werden.

### Probleme des städtischen Wohnungsmarktes

In den vergangenen Jahrzehnten gingen die Investitionen in bezahlbaren Mietwohnungsbau signifikant zurück, zudem fielen zunehmend Sozialwohnungen aus der Bindung (vgl. Prieb, 2019, S. 207). In Ambivalenz dazu stehen zahlreiche Baufertigstellungen im Bereich der hochpreisigen Miet- und Eigentumswohnungen. Infolgedessen gibt es vor allem zu wenig Wohnraum für Geringverdienende. Zudem entsprechen zahlreiche Wohnungen in ihrer Größe nicht dem gegenwärtigen Bedarf, da zunehmend kleine Immobilien für Alleinstehende und -erziehende mit Kind benötigt werden.

### Stadt-Umland-Wanderungen

Die finanzielle Dimension der Wohnraumversorgung auf angespannten städtischen Wohnungsmärkten stellt den dominierenden Grund für

Wanderungsbewegungen vom städtischen in den ländlichen Raum dar (vgl. Braunschweig, 2019, S. 160). Allerdings ist das Wohnungsangebot im ländlichen Raum weiterhin von Stereotypen des „Lebens auf dem Land“ geprägt, sodass vorwiegend Bauland für Ein- und Zweifamilienhäuser geschaffen wird (vgl. Braunschweig, 2019, S. 160). Von Relevanz für die Siedlungsentwicklung ist, dass ein Umzug aus Städten in stärker ländlich geprägte Räume im Durchschnitt mit einem Anstieg des Flächenverbrauchs pro Kopf verbunden ist (vgl. ebd., S. 162f.). Auch sind Zuzügler in ländliche Regionen vorwiegend Paare mit oder ohne Kindern, sodass neue Baugebiete oft soziodemografisch homogene Quartiere sind und Segregationsprozesse der Stadt über die administrativen Grenzen hinweg wirken. Allerdings ermöglichen Stadt-Umland-Wanderungen auch eine Entlastung bestimmter Teilssegmente des Immobilienmarktes, wenn entsprechende Angebote geschaffen werden.

### Einfamilienhausbau

Die Siedlungsentwicklung ist auch heute vor allem im ländlichen Raum noch stark vom Einfamilienhausbau geprägt. Aktuelle Diskussionen und Maßnahmen einzelner Kommunen haben eine Debatte um jene Wohnform entfacht. Die Einfamilienhausdebatte stellt ein politisch aktuelles Thema dar (vgl. Wagner, 2021). Unter anderem erregte der Passus in der grün-roten Koalitionsvereinbarung des Bezirks Hamburg-Nord von 2019, dass in Bebauungsplänen des Bezirks keine Einfamilienhäuser mehr



Abb. 9: Komponenten des demografischen Wandels (Quelle: Gans, 2018, S. 377-383)

auswiesen werden (vgl. Bündnis 90/Die Grünen & SPD, 2019; Twickel, 2021). Allerdings ziehen gegenwärtig zunehmend Haushalte in Vororte, neuerdings steigt auch die Nachfrage nach Immobilien in größerer Entfernung zu Städten (vgl. Hamann & Raschendorfer, 2020). Eine repräsentative Umfrage ergab zudem, dass jeder dritte Großstädter gerne in den ländlichen Raum ziehen würde – auch vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Corona-Pandemie (s. Abb. 10). Tatsächlich wurde in den letzten Jahren kein anderer Wohngebäudetyp als der des Einfamilienhauses so viel gebaut (vgl. Völling, 2021) (s. Abb. 11 & 12). 2019 wurden 32 Prozent mehr Einfamilienhäuser als 1995 gebaut, gleichzeitig be-

trug der Anstieg bei den Mehrfamilienhäusern in diesem Zeitraum nur 12,4 Prozent. Zentrale Kritikpunkte an diesem Gebäudetyp, die auch Auslöser der gegenwärtigen Debatte waren, sind der hohe Flächenverbrauch sowie die negativen Folgeeffekte dieser Typologie (vgl. ebd.). Hausbewohner\*innen besitzen meist ein Auto, zudem führt die geringere Siedlungsdichte in ländlichen Räumen und Vororten zu längeren Wegen. Der öffentliche Nahverkehr ist in diesen Regionen meist auch schlechter ausgebaut. Hinzu kommt, dass eine Entwicklung des Einfamilienhaussegments im Bestand nur schwer möglich ist und daher Bauland meist neu erschlossen wird (vgl. Braunschweig, 2019, S. 162).

Wünschen Sie sich, aus der Stadt hinaus in ein weniger dicht besiedeltes Gebiet zu ziehen?

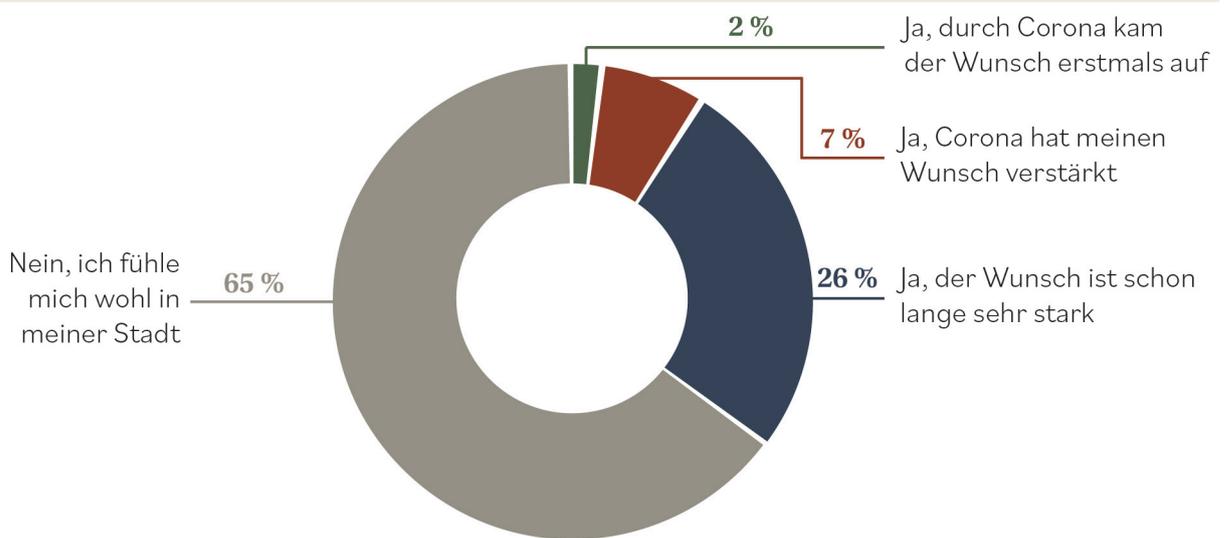
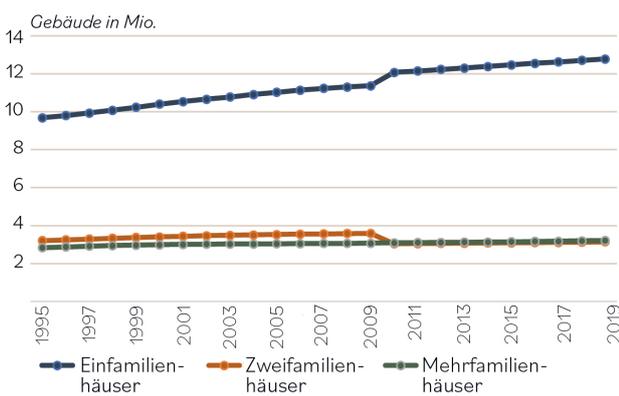


Abb. 10: Umfrage zum Wunsch des Umzugs in den ländlichen Raum (Quelle: Hamann & Raschendorfer, 2020)



Hinweis: 2010 wurde die Erhebungsmethode von Wohngebäuden angepasst.

Abb. 11: Entwicklung des Bestands an Wohngebäuden (Quelle: Völling, 2021)

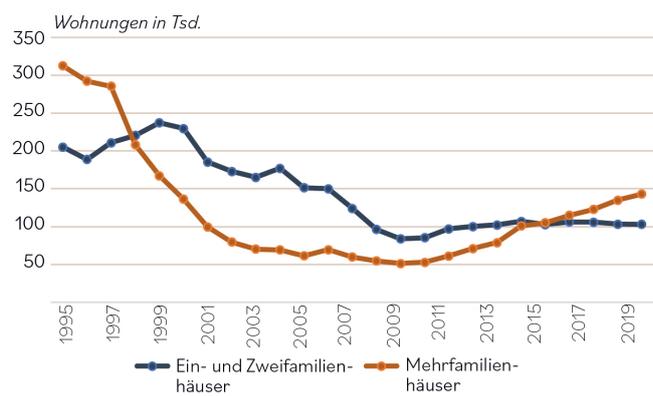


Abb. 12: Entwicklung des Neubaus von Wohngebäuden (Quelle: Völling, 2021)

### 2.2 Metropolregionen

Die in Kapitel 2.1 dargestellten Themenfelder haben ausgewählte Aspekte der aktuellen Raumentwicklung hervorgehoben, die für die Betrachtung des Konzepts von Metropolregionen von besonderer Bedeutung sind. Im Rahmen der Leitbilder der Raumentwicklung (s. Kap. 2.1.1) wird eine gezielte Förderung dieser großräumlichen Gemeinschaften als Ziel formuliert. Die Raumstruktur dieser Regionen ist dabei zumeist von einer Polyzentralität (s. Kap. 2.1.2) und engen Verflechtung zwischen städtischem und ländlichem Raum (s. Kap. 2.1.3) geprägt. Aufgrund des inhaltlichen Fokus der vorliegenden Arbeit ist weiterhin das Themenfeld der Siedlungsentwicklung (s. Kap. 2.1.4) von besonderer Relevanz. Daher erfolgt auf Basis dieser vier Themenfelder die Darstellung des Konzepts der Metropolregionen.

#### 2.2.1 Theoretischer Hintergrund

Das Konzept der Metropolregionen dient der Abgrenzung von Agglomerationen hochwertiger Funktionen als auch der Förderung regionaler Kooperationen zur Stärkung von Entwicklungsmotoren (vgl. Growe, 2018, S. 1507f.). Durch eine Konzentration und Vernetzung hochwertiger Funktionen sollen durch den entwicklungsorientierten Ansatz Regionen in Deutschland gestärkt werden. Seit Mitte der 1990er-Jahre werden Metropolregionen als großräumige Kooperationsgemeinschaften in deutschen Großstadtreionen entwickelt, die das System der zentralen Orte durch weitere Raumfunktionen ergänzen und den europäischen

Integrationsprozess beschleunigen sollen (vgl. Matern, 2013, S. 22). Somit stellt dieses vergleichsweise junge Instrument der Raumordnung Netzwerke großer Städte und Regionen in einem großräumigen Kontext dar (vgl. Priebes, 2019, S. 123). Das zentrale Ziel besteht in der Stärkung der regionalen Handlungsfähigkeit, indem Steuerungsstrukturen zur Förderung von Kooperationen zwischen staatlichen und privaten Akteur\*innen etabliert werden (vgl. Matern, 2013, S. 22). Metropolregionen gehen über den engeren Verflechtungsraum klassischer Agglomerationen hinaus und sind somit größer als die Stadtreion (vgl. Priebes, 2017, S. 277). Die metropolregionalen Gemeinschaften fördern zudem integrierte Strategien in der Regionalentwicklung, indem sie Wirtschaft, Wissenschaft und öffentliche Hand zusammenführen und gleichzeitig städtische und ländliche Räume vernetzen (vgl. BBSR, 2009, S.1). Weiterhin sind Metropolregionen wichtige Standorte im europäischen Kontext hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung und sogenannte „Gateways“ Deutschlands in die internationale Ebene.

#### *Terminus „Metropolregion“*

Trotz ausführlicher Debatten existiert bis heute keine allgemein anerkannte Definition, anhand derer Metropolregionen identifiziert werden können (vgl. Growe, 2018, S. 1508). Allerdings kann anhand der beiden Begriffsparameter eine Bedeutung hergeleitet werden.

Metropolen stellen im alltäglichen Wortgebrauch wirtschaftliche Zentren, international herausragende Verkehrsknotenpunkte sowie Orte kultureller und wissenschaftlicher Innovationen dar (vgl. Adam et al., 2005, S. 418). Die Unterscheidung von Metropolen und anderen Großstädten und damit auch die Ausweisung von Metropolregionen erfolgt dabei nicht anhand konkreter Kriterien (vgl. Aring, 2009, S. 12). Regionen werden als flächenhafte Territorien mit ausgeprägten Raumbezügen, komplexen Hierarchien und kooperierenden Teilräumen definiert (vgl. Sinz, 2005 a, S. 919). Sie gelten als abstrakte Räume, deren Abgrenzung je nach thematischem Betrachtungszusammenhang anders ausfallen kann (vgl. Adam et al., 2005, S. 426).

Neben den Begriffsparametern dienen außerdem die vier Funktionen von Metropolregionen zur Beschreibung dieser (s. Kap. 2.2.3). Dabei deuten die Bezeichnungen der Entscheidung und Kontrolle, Innovation und Wettbewerb sowie „Gateway“ als auch Symbol auf relevante Aspekte von Metropolregionen hin.

### ***Bedeutung von Metropolregionen***

Lange stand die Bedeutung der Metropolregionen hinsichtlich wirtschaftlicher Entwicklungen im Vordergrund. Aufgrund ihrer Funktion als Wachstumsbündnisse vernetzen sie regionale Kräfte und optimieren so die regionale Wettbewerbsfähigkeit in der Standortkonkurrenz (vgl. Matern, 2013, S. 80; BBSR, 2010, S.2). So kann auf Herausforderungen der Globalisierung besser reagiert und ein Rahmen

zur Optimierung von Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden (vgl. Sinz, 2005 b, S. 3). Zudem werden auch schwächere Teilräume unterstützt und eine gleichberechtigte Kooperation zentraler, metropolitaner, peripherer und ländlicher Räume ermöglicht (vgl. Matern, 2013, S. 80; Lutter, 2006, S. 444). Zusätzlich führt der Bezug zur europäischen Ebene zu einer Maßstabserweiterung, indem große deutsche Agglomerationsräume in ein supranationales Zentrensystem eingegliedert werden (vgl. Sinz, 2005 b, S. 1; Wiechmann, 2009, S. 108).

In den letzten Jahren hat sich jedoch das Verständnis von Metropolregionen hinsichtlich ihrer Bedeutung weiterentwickelt und verändert. Anstelle des wirtschaftsorientierten, neoliberalen Ansatzes wird heute vielmehr der integrierte Ansatz nachhaltiger Raumentwicklung hervorgehoben. Dabei basiert die gemeinsame Verantwortung in der Entwicklung größerer Räume auf einem neuen Planungsverständnis, das durch wechselseitige Kooperationen gekennzeichnet ist (vgl. Matern, 2013, S. 81). Hierbei wird eine Kritik an der kausalen Verbindung von Metropolregionen mit Wachstum und Innovation, wie in den Leitbildern der Raumentwicklung formuliert (s. Kap. 2.1.1), deutlich (vgl. Growe, 2018, S. 1511). Hinsichtlich der Weiterentwicklung des Konzepts der Metropolregionen besteht somit die Herausforderung, jene Kritik zu integrieren und für eine konzeptionelle Progression zu nutzen (vgl. ebd., S. 1513). Heute kommt Metropolregionen eine zentrale Bedeutung im Kontext der nachhalti-

gen Entwicklung zu, da sie Potenziale zum Umgang mit neuen Herausforderungen wie der Globalisierung, dem Klimawandel sowie dem Ausbau urbaner Agglomerationsräume bieten.

### **Struktur von Metropolregionen**

Grundlagen für die Zusammenarbeit in Metropolregionen sind vorwiegend bestehende funktionale Verflechtungen wie Pendlerbeziehungen oder auch Zulieferketten im ökonomischen Sektor (vgl. Matern, 2013, S. 81). Diese haben sich in den vergangenen Jahrzehnten erheblich intensiviert (vgl. Prieb, 2017, S. 277). In raumstruktureller Hinsicht werden zwei Typen unterschieden: Während monozentrische Regionen aus einer Kernstadt und ihrem Umland bestehen, umfassen polyzentrische Regionen zwei oder mehrere beieinanderliegende

Kernstädte (vgl. Matern, 2013, S. 99; Growe, 2018, S. 1508). Die innere Struktur von Metropolregionen kann in die drei Zonen – den Metropolenkern, den engeren metropolitanen Raum sowie den metropolitanen Verflechtungsraum – untergliedert werden (vgl. Blotevogel & Danielzyk, 2009, S. 28) (s. Abb. 13). Die Vielzahl an beteiligten Akteur\*innen, Institutionen und Netzwerken wird mittels spezifischer Steuerungsansätze der Regional oder Metropolitan Governance organisiert (vgl. Matern, 2013, S. 22). Metropolregionen stellen komplexe Arrangements dar, in denen nicht nur wegen der Akteur\*innenvielfalt, sondern auch aufgrund des räumlichen Ausmaßes, der individuellen Historie und administrativen Besonderheiten spezifische Organisationsformen entwickelt werden müssen (vgl. Knieling, 2009, S. 6).

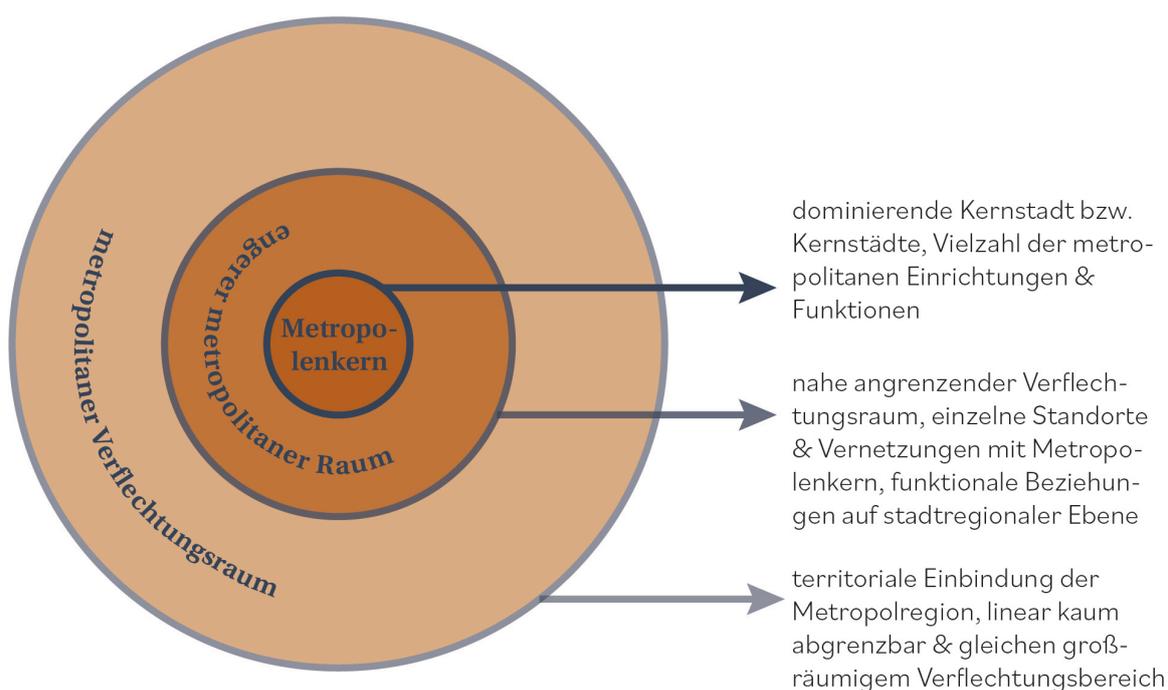


Abb. 13: Zonen von Metropolregionen (Quelle: Blotevogel & Danielzyk, 2009, S. 28)

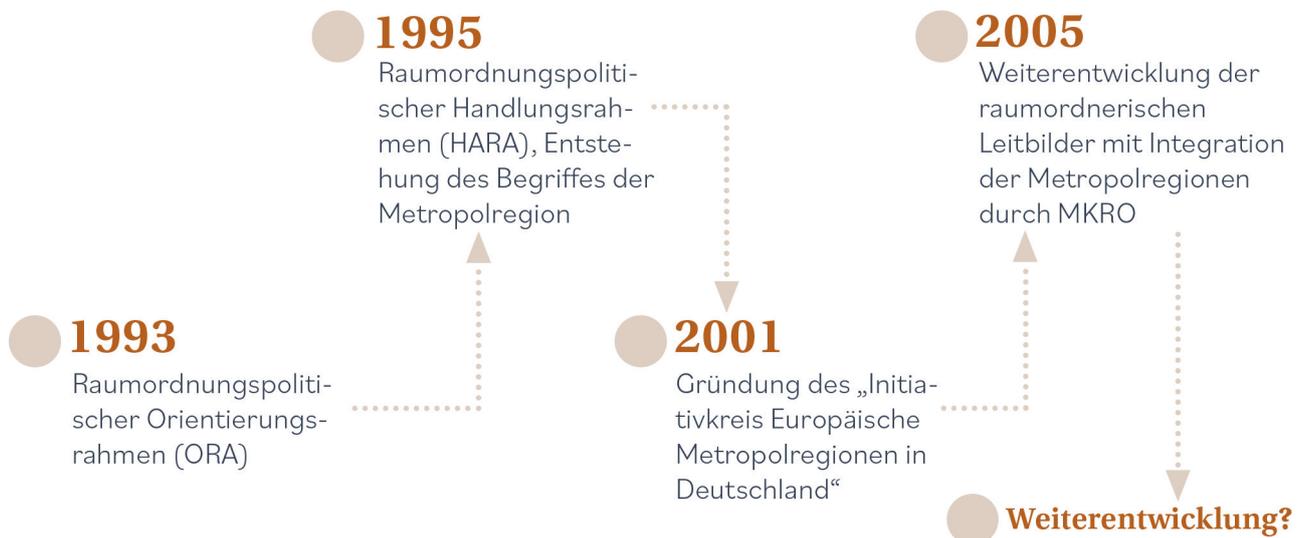


Abb. 14: Entwicklung von Metropolregionen (Quellen: Adam et al., 2005, S. 417f.; BMBau, 1993; BMBau, 1995; OECD, 2019, S. 33; Priebis, 2017, S. 278)

### 2.2.2 Entwicklung der Metropolregionen

Aktuell existieren in Deutschland elf Metropolregionen, die mehr als die Hälfte der deutschen Gesamtfläche bedecken und rund zwei Drittel der Gesamtbevölkerung repräsentieren (vgl. OECD, 2019, S. 5) (s. Abb. 15). Sie stellen dabei keine separate Ebene im föderalen System dar. Um das Konzept der Metropolregionen zu verstehen, müssen die Entstehungsgeschichte sowie zukünftige Potenziale untersucht werden.

Während „metropolitan areas“ im englischen Sprachraum schon seit den 1950er-Jahren als funktionale urbanisierte Regionen gelten, setzte die Entwicklung der deutschen Metropolregionen erst in den 1990er-Jahren ein (vgl. Priebis, 2017, S. 277). 1993 wurden im Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen (ORA) Agglomerationen mit internationaler oder zumindest großräumiger Bedeutung ausgewiesen, die jedoch noch nicht als Metropolregionen bezeichnet wurden (vgl. Adam et al., 2005, S. 417; BMBau, 1993) (s. Abb. 14). Vor

dem Hintergrund der wachsenden internationalen Standortkonkurrenz übernehmen sie wichtige Funktionen als Standortsystem für Dienstleistungen, Infrastrukturen und Kulturangebote (vgl. Sinz, 2005 b, S. 1). Allerdings ist damit keine Abkehr vom Zentrale-Orte-System verbunden, in dem Zentren weiterhin regionale Versorgungs- und Entwicklungsfunktionen wahrnehmen. Zwei Jahre später wurden im Raumordnungspolitischen Handlungsrahmen (HARA) 1995 Herausforderungen in Großstadtregionen untersucht (vgl. Priebis, 2017, S. 278). In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Definition von Metropolregionen als einer von zehn thematischen Schwerpunkten, in denen das Umland jenseits städtischer Zentren intensiver an Globalisierungsprozessen beteiligt werden sollte (vgl. ebd.; Sinz, 2005 b, S. 1). Bis heute wird zudem die Formulierung verwendet, nach der Metropolregionen „räumliche und funktionale Standorte, deren herausragende Funktionen im internationalen Maßstab über die nationalen Grenzen hinweg ausstrahlen [sind]. Als Motoren der gesellschaftlichen, wirt-



Abb. 15: Übersicht der deutschen Metropolregionen (Quelle: OECD, 2019, S. 32)

schaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung sollen sie die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit Deutschlands und Europas erhalten und dazu beitragen, den europäischen Integrationsprozess zu beschleunigen“ (BMBau, 1995, S. 27). Vorteile der räumlichen Verdichtung sollten mit einer Vermeidung negativer Externalitäten verbunden werden, sodass mögliche Probleme einer polyzentrischen Struktur im deutschen Städtesystem vermieden werden (vgl. Prieb, 2017, S. 278). Im ersten Schritt wurden von der MKRO sechs Metropolregionen in Deutschland ausgewiesen (vgl. OECD, 2019, S. 33; Growe, 2018, S. 1511).

Einen weiteren Meilenstein stellte 2001 die Gründung des „Initiativkreises Europäische Metropolregionen in Deutschland“ dar, der zur Formulierung des Selbstverständnisses jener Regionen und der Anforderungen an die deutsche und europäische Politik beitrug (vgl. Adam et al., 2005, S. 417). Ziele waren eine Verbesserung der Wettbewerbs- und Handlungsfähigkeit der Metropolregionen und die Weiterentwicklung des Konzepts eines leistungsstarken metropolitanen Netzes in Deutschland (vgl. Matern, 2013, S. 100). 2005 beschloss die MKRO schließlich die Weiterentwicklung der raumordnerischen Leitbilder mit einer Integration der Metropolregionen als Aspekt des ersten Leitbildes „Wachstum und Innovation“ (vgl. Adam et al., 2005, S. 418; Growe, 2018, S. 1511). In diesem Zusammenhang wurden vier weitere Räume als Metropolregionen anerkannt. Auch im Raum-

ordnungsbericht wurde die Funktion von Metropolregionen als großräumige Verantwortungsgemeinschaften und in diesem Zusammenhang die Verantwortung für die im Metropolraum liegenden Zentren und ländlichen Räume hervorgehoben (vgl. Prieb, 2017, S. 278; BBR, 2005). Die aktuell zu beobachtende Entwicklung der Industriestaaten zu Informations- und Wissensgesellschaften hat auch für die Weiterentwicklung des Konzepts der Metropolregionen Relevanz (vgl. BMVBS & BBR, 2007, S. 8). Daher sind nicht nur Wirtschaftsförderung und Standortmarketing von Bedeutung, sondern eine integrative und nachhaltige Entwicklung mit einem ganzheitlichen Ansatz (vgl. Preisung, 2012, S. 125).

### 2.2.3 Funktionsweise von Metropolregionen

Es werden vier grundlegende Dimensionen unterschieden, die Metropolregionen charakterisieren (vgl. Blotevogel, 2005 a, S. 642ff.) (s. Abb. 16). Metropolregionen stellen politische und ökonomische Machtzentren, beispielsweise mit Sitzen von Ministerien, Behörden und Unternehmen, dar und übernehmen somit Entscheidungs- und Kontrollfunktionen (vgl. Blotevogel, 2005 a, S. 642ff.; Matern, 2013, S. 97). Daher haben diese Regionen eine hohe Attraktivität für Unternehmen, Investor\*innen und Organisationen. Aufgrund von Agglomerationseffekten können Unternehmen und Arbeitskräfte Wissen transferieren und dadurch kollektiv die Produktivität steigern (vgl. OECD, 2019, S. 5).

## 2 Forschungshintergrund

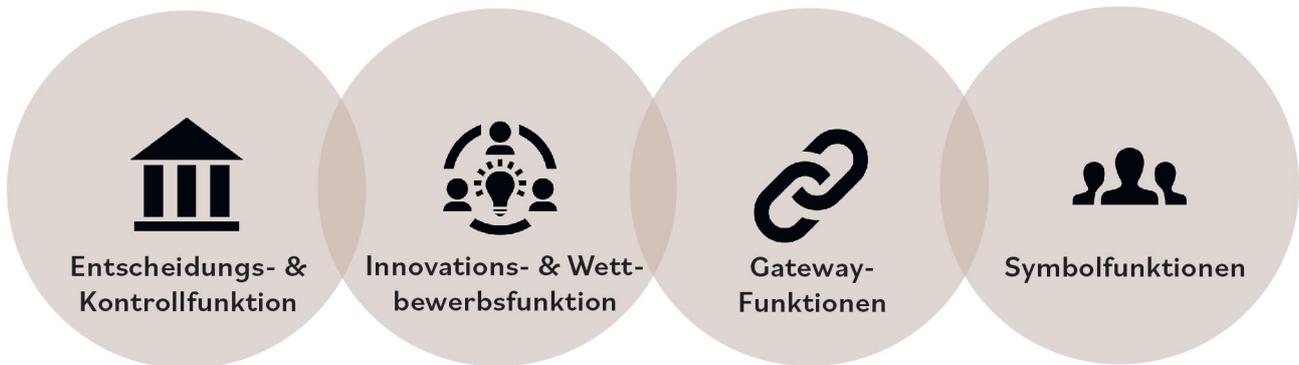


Abb. 16: Funktionen von Metropolregionen (Quelle: Matern, 2013, S. 96)

Diese Effekte können jedoch durch eine administrative Zersplitterung verhindert beziehungsweise reduziert werden.

Durch die hohe Dichte an Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen wird in Metropolregionen die Entwicklung kreativer Milieus gemäß ihrer Innovations- und Wettbewerbsfunktionen gefördert. Soziale und kulturelle Innovationen stellen eine notwendige Grundlage für innovative Milieus dar (vgl. Kujath, 2009, S. 203). Ein facettenreiches kulturelles sowie soziales Leben fördert den persönlichen und fachlichen Austausch und unterstützt dadurch die wirtschaftliche Entwicklung (vgl. Matern, 2013, S. 96).

Metropolregionen bieten ein hohes Zugangspotenzial zu Wissen, Informationen sowie Märkten und somit sogenannte Gateway-Funktionen (vgl. Matern, 2013, S. 97). Auch die gute internationale Erreichbarkeit und zahlreiche Möglichkeiten für face-to-face-Kontakte sind relevant für den Wissens- und Informationstransfer. Dazu kommt die hochwertige Verkehrsinfrastruktur aufgrund der Funktion als Knoten im Netz internationaler Verkehrs- und Informationsströme (vgl. Blotevogel & Danielzyk, 2009, S. 27). Hierbei ist auch die sozio-

kulturelle Dimension der Knotenfunktion von Relevanz, da Metropolregionen oftmals Hauptziele der Zuwanderung darstellen und eine große Diversität an Kulturen und Lebensformen aufweisen (vgl. Grabow & Becker, 2009, S. 276).

Mit der späteren Ergänzung der Symbolfunktionen wurde auf die zunehmende Kritik am stark ökonomisch ausgerichteten Metropolenbegriff reagiert (vgl. Volgmann, 2013, S. 81). Hierbei steht die Erzeugung von Zeichen, Vorbildern, Moden und Normen im Vordergrund, die schließlich individuelle Wahrnehmungsmuster prägen (vgl. Matern, 2013, S. 97). Daraus resultieren eine Konzentration an Austauschforen, eine hohe Attraktivität für qualifizierte Arbeitskräfte sowie die Entwicklung wichtiger Infrastrukturen für eine Stärkung der Innovationsfähigkeit (vgl. Blotevogel & Danielzyk, 2009, S. 27).

### **Aufgaben von Metropolregionen**

Metropolregionen ermöglichen auf der regionalen Ebene eine kooperative Wahrnehmung zahlreicher Aufgaben von mehreren Kommunen (vgl. BMVBS & BBR, 2007, S. 39). Die spezifischen Aufgaben können dabei in übergeordnete Themenbereiche

untergliedert werden. Im Bereich der räumlichen Planung ermöglichen sie Abstimmungen und koordinierte Handlungsmuster, beispielsweise im Bereich der Landes- und Regionalplanung sowie bei überregional bedeutsamen Vorhaben. Bezüglich der Europa- und Bundespolitik sind vorwiegend die Vertretung der Belange und Interessen der Gemeinschaften relevant. Die überregional bedeutsame Verkehrsinfrastruktur mit Straßen- und Schienenpersonenverkehr sowie Flughäfen prägt den Aspekt „Verkehr“ (vgl. ebd.). Im Fokus des Bereiches der Wirtschaft steht vor allem das Standortmarketing auf internationaler Ebene. Die Vernetzung der Akteur\*innen aus Wirtschaft und Forschung sowie der Aufbau innovativer Cluster und die Profilierung besonderer Kompetenzen ist für die Wissenschaft wichtig. Bezüglich des Tourismus und der Kultur liegt der Schwerpunkt auf der Naherholung sowie Kultur-, Sport- und Freizeitangeboten. Letztendlich stehen das Metropolmarketing und Internationalisierungsstrategien bei der Vermarktung im Vordergrund (vgl. ebd.).

### 2.3 Metropolregion Hamburg

In den dynamisch wachsenden Wirtschaftsräumen Europas sind Grenzen kaum noch relevant, weshalb eine Erweiterung der Handlungsmaßstäbe notwendig wird (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. b). Die Metropolregion Hamburg richtet sich an diesen veränderten Erfordernissen aus. Ziel der Organisa-

### **Governance**

Als „Governance“ wird die Ausgestaltung der Steuerung und die „Gesamtheit aller nebeneinander bestehenden Formen kollektiver Regelung gesellschaftlicher Sachverhalte“ bezeichnet (Blatter, 2007, S. 16). Damit sind sowohl institutionalisierte zivilgesellschaftliche Selbstregelungsmechanismen, Formen der Zusammenarbeit staatlicher und privater Akteure als auch hoheitliche Handlungsstrukturen staatlicher Akteur\*innen gemeint (vgl. Mayntz, 2004, S. 5). Die Regional Governance fokussiert Regionen und somit die mittlere Maßstabsebene (vgl. Matern, 2013, S. 109). Es bedarf einem Aufbruch der hierarchischen und sektoral geprägten Steuerungsstrukturen sowie Kooperationen zwischen unterschiedlich eingebundenen Entscheidungsträger\*innen. So wird letztendlich eine sogenannte Mehrebenengovernance realisiert, die private und zivilgesellschaftliche Akteur\*innen sowie Institutionen differenter vertikaler Ebenen integriert. Diese Governanceform entspricht somit auch den Zielen und Inhalten des Konzepts der Metropolregionen und wird daher zumeist innerhalb dieser kooperativen Strukturen angewandt.

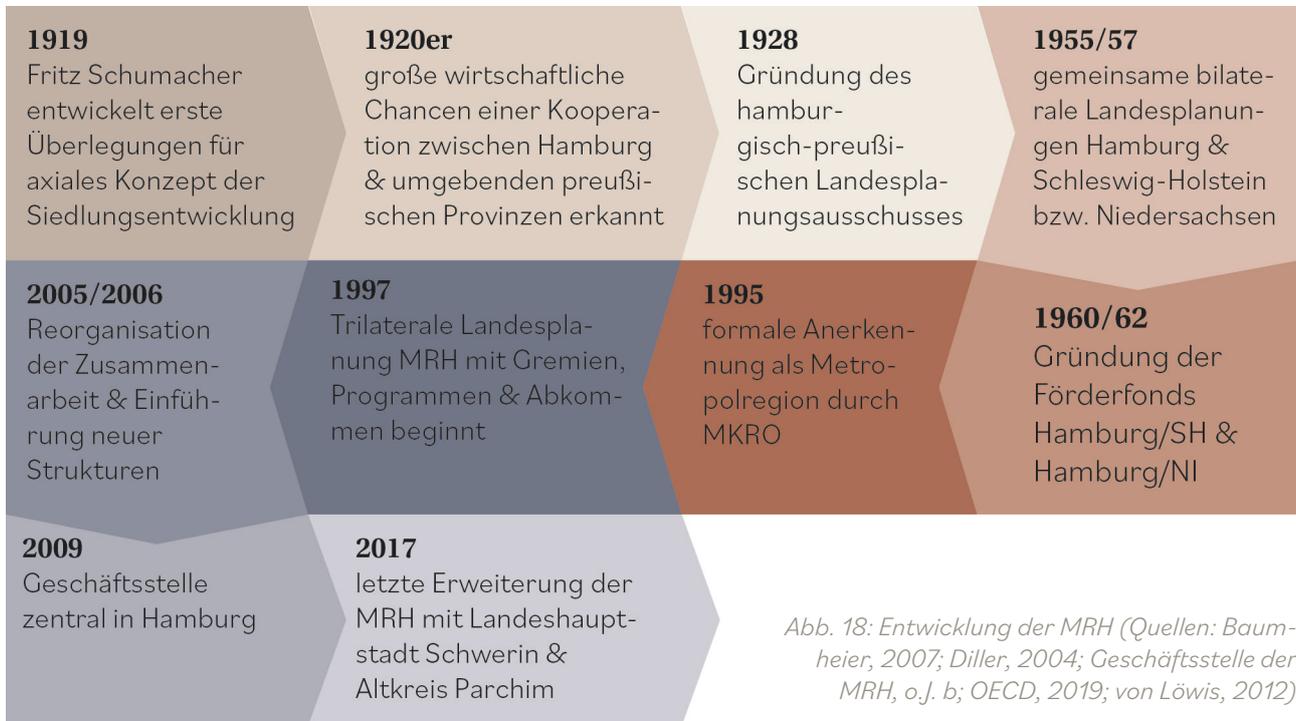
tion ist die Optimierung von Struktur und Entwicklung sowie die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Region im nationalen und internationalen Kontext. Durch die freiwillige Zusammenarbeit sollen wirtschaftliche, technologische, räumliche, soziale und kulturelle Fortschritte in einem zu-

Bevölkerung:	5.295.350 (2017)
Pendelnde:	400.000 (2017)
BIP:	196,256 Mrd. Euro (2015)
Fläche:	28.500 qkm (2017)
	8 % der Fläche Deutschlands, zweitgrößte Metropolregion Deutschlands
Bevölkerungsdichte:	186 EW / qkm
	zweitniedrigste Bevölkerungsdichte der deutschen Metropolregionen
Erwerbstätige:	2,7 Mio. (2015)
starke Branchen:	Luftfahrt, Hafenwirtschaft, Logistik (größter deutscher & drittgrößter europäischer Seehafen), regenerative Energien, High-Tech, Life Sciences
Struktur:	städtische & ländliche Räume in 4 Bundesländern
	umfasst 51% von SH, 30% von M-V sowie 26% von NI
	12,5% der Gesamtfläche verdichteter Kern, relativ weitläufige Peripherie
	Kerngebiet = Stadt Hamburg & unmittelbares Umland

Quellen: Geschäftsstelle der MRH, o.J. a; Geschäftsstelle der MRH, o.J. b; OECD, 2019, S. 19f.



Abb. 17: Karte der MRH (Quelle: OECD, 2019, S. 31)



sammenhängenden Wirtschafts- und Lebensraum realisiert werden (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. a). Die Region stellt keine Konkurrenz zu anderen Organisationen, Initiativen oder Netzwerken in den einzelnen Teilräumen dar, sondern soll eine ebenen- und grenzübergreifende Kooperation von Akteur\*innen aus den vier beteiligten Ländern ermöglichen (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 a).

### 2.3.1 Entwicklung

Schon in den 1920er-Jahren wurden die wirtschaftlichen Chancen einer Kooperation zwischen Hamburg und den umgebenden preußischen Provinzen erkannt (s. Abb. 18). Beispielsweise entwarf Fritz Schumacher (1869-1947) 1919 erste Ideen für ein axiales Konzept der Siedlungsentwicklung (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. a). Dies hatte schließlich die Gründung des hamburgisch-preußischen Landesplanungsausschusses mit dem Fokus eines Raumordnungskonzeptes zur Folge.

1955 wurde eine gemeinsame bilaterale Landesplanung zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein beziehungsweise Niedersachsen festgelegt, die traditionelle Ziele einer freiwilligen, grenzüberschreitenden Kooperation verfolgte. So standen die Steuerung des Siedlungswachstums und die Gestaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge im Vordergrund (vgl. Baumheier, 2007, S. 37). In den 1960er-Jahren wurden die Förderfonds Hamburg/Schleswig-Holstein sowie Hamburg/Niedersachsen gegründet (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. a). 1991 unterzeichneten Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein schließlich einen Staatsvertrag über die trilaterale Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg, die 1995 von der MKRO formal anerkannt wurde (vgl. OECD, 2019, S. 30; Baumheier, 2007, S. 37).

1997 wurde die trilaterale Landesplanung der Region vertieft und strukturiert. Es entstanden ver-

## 2 Forschungshintergrund

schiedene politische und operative Gremien wie der Planungsrat (heute Regionsrat), Lenkungsausschuss und thematische Facharbeitsgruppen. In den darauffolgenden Jahren wurden zudem ein operatives Programm und Verwaltungsabkommen verabschiedet. 1996 und 2000 folgten schließlich die Regionalen Entwicklungskonzepte REK 1996 sowie REK 2000 und damit einhergehend eine Erweiterung der Metropolregion (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. a). Zusätzlich wurde die Gremienstruktur im Sinne eines freiwilligen, aber handlungsbezogenen regionalen Steuerungsinstrumentes weiterentwickelt (vgl. Baumheier, 2007, S. 38). Mitte der 2000er-Jahre erfolgte eine Reorganisation der Zusammenarbeit im Kontext der Internationalisierungsstrategie, indem eine Geschäftsstelle eingerichtet und der Regionsrat neu zusammengestellt wurden (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. a; von Löwis, 2012, S. 268f.). Zusätzlich wurden das Monitoring und Controlling der Projekte sowie verschiedene arbeitsorganisatorische Strukturen weiterentwickelt. Seit 2006 wurde der Kooperationsraum mehrfach erweitert, zuletzt wurden 2017 Schwerin und der Altkreis Parchim integriert (vgl. OECD, 2019, S. 32).

### 2.3.2 Funktionsweise

#### **Struktur**

Die Metropolregion Hamburg stellt eine monozentrische Region mit großer Peripherie dar (vgl. OECD, 2019, S. 37). Die niedrige Bevölkerungsdichte zeigt, dass nur ein relativ kleiner Teil als

Siedlungsfläche und somit für den Wohnungsbau, Gewerbe und Industrie oder als Verkehrsfläche genutzt wird. Der dicht besiedelte urbane Kern wird von einem breiten zweiten Ring, zu dem alle nicht direkt an die Kernstadt angrenzenden Kreise zählen, umgeben. Insgesamt arbeiten vier Bundesländer, 17 (Land-)Kreise, drei kreisfreie Städte, sieben Industrie- und Handelskammern sowie drei Handelskammern zusammen (vgl. ebd., S. 5) (s. Abb. 19).

#### **Inhalte**

Die Ziele der Metropolregion sind die Verbesserung der regionalen Zukunftschancen in nachhaltiger Weise, die Stärkung der Wirtschaft und Beschäftigung im globalen Wettbewerb sowie eine Förderung der Kohäsion zwischen ländlichen und städtischen Räumen (vgl. OECD, 2019, S. 5). Dafür sollen in projektorientierten Handlungsmustern Strategien der Regionalentwicklung, Kooperationsprojekte sowie eine gemeinsame Umsetzung dieser mit Wirtschafts- und Politikakteur\*innen realisiert werden (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 a). Die Inhalte der Arbeit in der Metropolregion Hamburg werden in vier Themenfelder gegliedert.

#### 1. Themenfeld „wachsend-innovativ-international“

Eine positive und dynamische Entwicklung der Wirtschaft gilt als Basis für den Erfolg und Gestaltungsmöglichkeiten in der Metropolregion (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 b, S. 4-6). Gemeinsame Initiativen und Projekte stellen zentrale

Bundesländer	Freie & Hansestadt Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Schleswig-Holstein
Landkreise/ Kreise		Ludwigslust-Parchim, Nordwestmecklenburg	Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen	Dithmarschen, Herzogtum Lauenburg, Ostholstein, Pinneberg, Segeberg, Steinburg, Stormarn
Kreisfreie Städte		Schwerin		Lübeck, Neumünster
Wirtschafts- & Sozialpartner	Handelskammer Hamburg, Handwerkskammer Hamburg	IHK zu Schwerin, HK Schwerin	IHK Lüneburg-Wolfsburg, IHK Stade für den Elbe-Weser-Raum	IHK zu Flensburg, IHK zu Kiel, IHK zu Lübeck, HK Lübeck
	Vereinigung der Unternehmensverbände in Hamburg und Schleswig-Holstein e.V., Bezirk Nord des Deutschen Gewerkschaftsbundes			

Abb. 19: Mitglieder der MRH (Quelle: Geschäftsstelle der MRH, o.J. a)

Wachstums- und Innovationsimpulse dar. So sollen die Rolle der räumlichen Gemeinschaft als Wachstumsmotor gesichert und die Wissensbasis gestärkt werden.

2. Themenfeld „lebenswert-attraktiv-regional“

Die Metropolregion Hamburg zeichnet sich durch eine hohe Lebensqualität, attraktive touristische Angebote, eine vielfältige Kultur und facettenreiche Naturräume aus (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 b, S. 6-8). Bezüglich der regionalen Siedlungsentwicklung besteht die Herausforderung, trotz der steigenden Flächeninanspruchnahme den Schutz landschaftlicher Qualitäten zu ermöglichen. So sollen für eine nachhaltige Entwicklung horizontale und vertikale Kooperationsstrukturen zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung etabliert werden, wobei Kommunen für die bedarfsgerechte Wohnungsbauplanung relevant sind. Zudem sollen gemeinsame Strategien zur Vermeidung von Zersiedelung unter Berücksichtigung des demografischen Wandels und der Freiraumentwicklung formuliert werden. Hierfür sind sowohl die Trans-

parenz als auch die Abstimmungsbereitschaft aller Akteur\*innen notwendig (vgl. ebd.). Weiterhin werden die Stärkung des Tourismus sowie der Natur- und Landschaftsqualitäten angestrebt.

3. Themenfeld „dynamisch-vernetzt-effizient“

Ziele sind die überregionale Erreichbarkeit sowie eine interregionale Vernetzung durch eine hohe Qualität der Anbindung der einzelnen Teilräume (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 b, S. 8-10). Hierfür sind kooperative, effiziente Lösungen im Bereich des Verkehrs, Klimaschutzes und Energiesektors notwendig. Dafür müssen die Mobilität und verkehrliche Erreichbarkeit, aber auch die Energiewende und der Klimaschutz auf regionaler Ebene gefördert werden.

4. Themenfeld „profiliert-bürgerfreundlich-kooperativ“

Die Metropolregion Hamburg soll durch ihre Potenziale national sowie international präserter werden (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 b, S. 10f.). Zur gesteigerten Wahrnehmung im Alltag

## 2 Forschungshintergrund

der Bürger\*innen sollen außerdem Marketing und Bürger\*innenfreundlichkeit der Region gestärkt werden.

### **Organisation**

Die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg ist durch einen Staatsvertrag geregelt, unterliegt aber keiner Rechtsform (vgl. OECD, 2019, S. 77f.). Die Autonomie der beteiligten Länder und Gebietskörperschaften bleibt unverändert, sodass eine kooperative Landesplanung netzwerkartig erfolgt (vgl. Feindt, 2003, S. 48). Die Gemeinschaft ist durch zwei Kooperationsrichtungen geprägt: Einerseits werden Verbindungen zwischen kommunalen und länderstaatlichen Einheiten initiiert, die auf nachbarschaftlichen und funktionalen Verflechtungen basieren (vgl. Danielzyk & Oßenbrügge, 2003, S. 18). Die Grenzen der Kommunen und Stadtstaaten stellen dabei historische Konstellationen dar, die aber durch gegenwärtige Entwicklungen überformt werden. Regionale Kooperationen stellen in diesem Zusammenhang eine neue territoriale Organisationsform und aktionsfähige Akteur\*innengruppen dar. Andererseits wird eine Zusammenarbeit zwischen Metropolregionen zur Entwicklung eines Bi- und Multilaterismus mit Städtenetzen und neuen Kooperationsformen angestrebt.

Zur Umsetzung der Zielsetzungen der Metropolregion wurde eine vielschichtige Organisationsstruktur entwickelt und aufgebaut (s. Abb. 20).

Der Lenkungsausschuss steuert die operative Arbeit, indem er Maßnahmen formuliert und über die Vergabe finanzieller Mittel entscheidet (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. b). Dafür beschließen seine Mitglieder\*innen das Arbeitsprogramm und den Finanzplan, befassen sich mit der Initiierung und Begleitung von Projekten und organisieren die Facharbeitsgruppen sowie die Geschäftsstelle (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 a, S. 6-8). Die Beschlüsse des Ausschusses sind bindend für die Geschäftsstelle und die Facharbeitsgruppen. Der Regionsrat trifft strategische Entscheidungen und ist für die Politik sowie Programmatik der Zusammenarbeit zuständig (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. b; Geschäftsstelle der MRH, 2017 a, S. 5). Seine Mitglieder\*innen beschließen die grundsätzliche strategische Ausrichtung, überprüfen deren Zielerreichung und geben weiterhin inhaltliche und strukturelle Impulse für die kooperative Arbeit. Zur weiteren Unterstützung berät der Kommunalbeirat bei kommunalen Fragen und Zielsetzungen (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 a, S. 9). Der Unternehmensbeirat vertritt wiederum die Interessen von Unternehmen und berät den Regionsrat basierend auf seinem wirtschaftlichen Sachverstand. Die Facharbeitsgruppen befassen sich mit den Themen Bildung, Klima und Energie, Naturhaushalt, Siedlungsentwicklung, Tourismus, Verkehr sowie Wirtschaft und unterstützen den Lenkungsausschuss bei seinen Tätigkeiten (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. b; Geschäftsstelle der MRH,

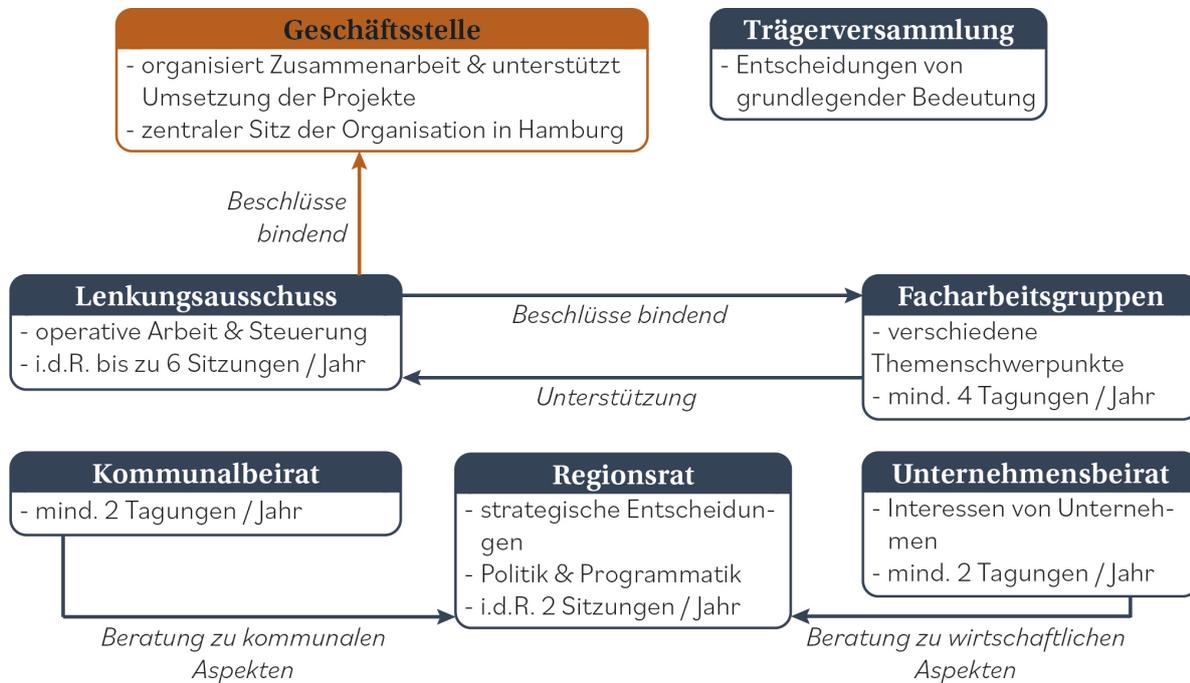


Abb. 20: Organigramm der MRH (Quelle: Geschäftsstelle der MRH, 2017 a; Geschäftsstelle der MRH, o.J. a)

2017 a, S. 8f.). Die einzelnen Themen, Projekte sowie Maßnahmen werden mittels eines Arbeitsprogramms festgelegt, zusätzlich kann der Lenkungsausschuss Sonderaufträge erteilen. Zudem besteht die Trägerversammlung, die in unregelmäßigen Abständen über Sachverhalte grundlegender Bedeutung, beispielsweise Gebietsveränderungen, entscheidet (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 a, S. 5). Für die Organisation der Zusammenarbeit und zur Unterstützung bei Projekten wurde eine Geschäftsstelle gegründet, deren Arbeit maßgeblich durch Beschlüsse und Aufträge des Lenkungsausschusses sowie das Arbeitsprogramm determiniert wird (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. b; Geschäftsstelle der MRH, 2017 a, S. 10-14). Die Geschäftsstelle unterstützt andere Gremien bei ihren Aufgaben und erstellt Analysen sowie Konzepte zur Weiterentwicklung der Kooperation. Sie übernimmt die Öffentlichkeitsarbeit im nationalen und

internationalen Kontext sowie das Marketing der Region. Weitere Aufgaben der Geschäftsstelle sind die Unterrichtung der Träger bezüglich geplanter Vorhaben und die Formulierung des Finanzplans zur Verwaltung der monetären Mittel (vgl. ebd.).

### Finanzierung

Der Finanzplan setzt die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel der Metropolregion Hamburg fest (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2017 a, S. 15) (s. Abb. 21). Die Zahlungen der Träger werden unter anderem zur Finanzierung der Geschäftsstelle – etwa für Personal- und Sachkosten – verwendet, gelten jedoch auch als Voraussetzung für die Mitwirkung der jeweiligen Akteure in den Gremien der Gemeinschaft. Die zu leistenden Beiträge unterscheiden sich je nach Akteursgruppe, wobei der Metropolregion insgesamt Mittel in Höhe von 440.000 Euro jährlich zur Verfügung stehen (vgl. ebd.). Zu-

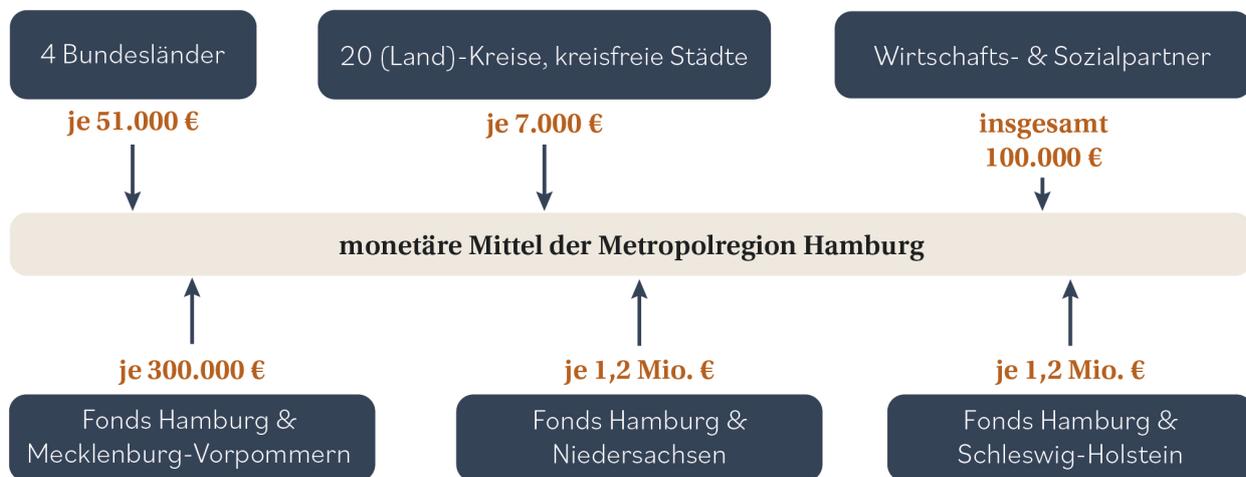


Abb. 21: Finanzierung der MRH (Quelle: Itv. 1)

sätzlich stellen die Träger Mitarbeiter\*innen, die in der Geschäftsstelle aktiv sind (vgl. Geschäftsstelle der MRH, o.J. b).

Weiterhin stellen die durch die Bundesländer getragenen Förderfonds jährliche Mittel von 2,7 Millionen Euro bereit (vgl. ebd.). Insgesamt existieren drei Fonds: der Fonds Hamburg/Mecklenburg-Vorpommern mit einer Gesamtsumme von 300.000 Euro, der von Hamburg/Niedersachsen mit 1,2 Millionen Euro sowie weitere 1,2 Millionen Euro von Hamburg/Schleswig-Holstein (vgl. Itv. 1 – leitende Positionen in Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern [LR M-V] und Metropolregion Hamburg [MRH]). Die Fonds sollen eine bessere Struktur und Entwicklung der Metropolregion ermöglichen. Zusätzlich können Finanzmittel der Europäischen Union einbezogen werden, beispielsweise durch die Gemeinschaftsinitiative Interreg, den Finanzrahmen Horizont Europa sowie den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Europäischen Sozialfonds (ESF) und dem Förderrahmen Connecting Europe Facility (CEF) (vgl. OECD, 2019, S. 78).

### 2.3.3 Handlungsschwerpunkt Siedlungsentwicklung

Die Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung der Metropolregion Hamburg beschäftigt sich mit der fachlichen Arbeit zu Themen der Raumentwicklung (vgl. MRH, o.J. a). Sie entwickelt Zielsetzungen, Projekte oder Vorhaben und fördert den Wissensaustausch in der Region durch Veranstaltungen und Workshops. Die circa 30 Mitglieder sind sowohl Vertreter\*innen der Träger als auch weitere bedeutende Akteur\*innen aus der Region. Gemäß dem Arbeitsprogramm werden aktuell mehrere Vorhaben mit Bezug zur Siedlungsentwicklung angestrebt, etwa die Erarbeitung eines räumlichen Leitbildes und ein Gutachten zum Wohnungsmarktmonitoring (vgl. Geschäftsstelle der MRH, 2020). Die Vernetzung und der Erfahrungsaustausch sollen durch Veranstaltungen und Teilprojekte gefördert und abschließend Handlungsempfehlungen abgeleitet werden (vgl. MRH, o.J. b). Vorhaben werden oft in Modellkommunen erprobt, um mögliche Instrumente zur Umsetzung von Maßnahmen zusammenzutragen (vgl. MRH, o.J. c).

Von aktueller Bedeutung ist die „Zukunftsagenda“, die zur Umsetzung von Empfehlungen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) dienen soll (vgl. MRH, o.J. d). Es wurden rund 100 Vorschläge erarbeitet, wobei unter anderem eine flächensparende Siedlungsentwicklung und ein Wohnungsmarktmonitoring angestrebt werden.

Zu berücksichtigen ist, dass im Bereich der Siedlungsentwicklung in der Metropolregion Hamburg wegen ihrer heterogenen Raumstruktur unterschiedliche Herausforderungen und Wohnungsteilmärkte in den Teilräumen bestehen (vgl. MRH, o.J. e), welche im Analysekapitel eingehender untersucht werden.

### **2.3.4 Potenziale und Herausforderungen im Bereich Siedlungsentwicklung**

Verschiedene Berichte haben sich mit der Metropolregion Hamburg und ihren Potenzialen sowie Herausforderungen auseinandergesetzt. Einen wichtigen Meilenstein stellt ein Bericht der OECD dar, in dem basierend auf einer umfassenden Analyse Handlungsempfehlungen formuliert werden (vgl. OECD, 2019) (s. Abb. 22). Im Folgenden werden die Potenziale und Defizite bei der Siedlungsentwicklung thematisiert.

#### ***Defizite und Herausforderungen***

Die Metropolregion Hamburg ist durch eine relativ fragmentierte Verwaltungsstruktur gekennzeichnet (vgl. OECD, 2019, S. 34-36). An keiner

anderen Metropolregion im deutschen Raum sind mehr Bundesländer beteiligt. Wenn die aus dem internationalen Standortwettbewerb resultierenden Ansprüche an die Gemeinschaft erfüllt werden sollen, ist es fraglich, ob die aktuell vergleichsweise schwache Institutionalisierung ausreicht (vgl. Knieling & Körner, 2003, S. 209). Zudem führen die fragmentierten Raumplanungsstrukturen zusätzlich zu Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage am Wohnungsmarkt (vgl. OECD, 2019, S. 15) (s. Kap. 3.2.3). Des Weiteren nennt die OECD als Herausforderungen der Metropolregion die notwendige Steigerung der Produktivität, eine Lösung der raumplanerischen Zielkonflikte, einen effektiveren Umgang mit dem demografischen Druck sowie eine Verbesserung der Lebensqualität (vgl. ebd., S. 17).

#### ***Potenziale und Entwicklungsmöglichkeiten***

Die OECD fordert für die Metropolregion ein „Think Big“, also eine Zusammenarbeit über Kommunal-, Länder und Staatsgrenzen hinweg (vgl. OECD, 2019, S. 24). Aufgrund der gegenwärtigen Megatrends Globalisierung, Digitalisierung, Bevölkerungsalterung und Klimawandel ist ein Denken und Planen in größeren Kategorien notwendig. Dafür müssten die vier Trägerländer anstelle des aktuellen Wettbewerbs auf lokaler Ebene innerhalb der Region die gemeinsamen Potenziale fokussieren. Eine Lösung wäre die Einrichtung einer übergeordneten Stelle, die verschiedene Politikbereiche und -akteur\*innen zwischen den Gebietskörperschaf-

ten koordiniert (vgl. ebd., S. 34-36). Ein sogenanntes metropolitan Governanceorgan kann mit Hilfe verschiedener Transmissionsmechanismen Synergieeffekte zwischen den Politikbereichen und damit einhergehend Kostensenkungen, Skalenvorteile und eine Verbesserung der öffentlichen Dienstleistungen aufgrund der Produktivitätssteigerung realisieren.

Weiterhin bestehen in der Metropolregion Potenziale zur Verbesserung der regionalen Wohnungsbauplanung (vgl. OECD, 2019, S. 26f.). Mithilfe qualitativer und quantitativer Bedarfsanalysen sollen Bedarfe und Entwicklungstrends in den Teilräumen (s. Kap. 3.2.3) erkannt werden. Zur effizienten

Begegnung dieser Herausforderungen könnte ein Regionalplan für den Gesamttraum oder Teilgebiete der Metropolregion aufgestellt werden (vgl. ebd.). Auch im Rahmen der Hamburger Strategie „Metropole Hamburg – Wachsende Stadt“ sollen Konzepte für Stadt-Umland-Räume zur Bewältigung der Suburbanisierung und zunehmenden Flächeninanspruchnahme entwickelt werden, die eine bewusste Zentrenbildung kooperativ fördern (vgl. Oßenbrügge et al., 2004, S. 42). Die Metropolregion bietet somit auch für den Wohnungsbau Chancen zur Kooperation über Landesgrenzen hinaus (vgl. Brüdgam, 2017, S. 6).



### Beurteilung der OECD

**Struktur:** heterogene städtische & ländliche Räume

**Wirtschaft:** gute Wirtschaftsleistung, aber zunehmend von süddeutschen Metropolregionen überholt

**Humankapital:** geringere Humankapitalausstattung als andere Metropolregionen

**Digitalisierung:** digitale Stadt-Land-Kluft

**Verkehr:** regionale Zusammenarbeit, aber Unterschiede bei Verkehrsanbindung, die wirtschaftliche Integration & territorialen Zusammenhalt beeinträchtigen

**Wohnungsmarkt:** fragmentierte Raumplanungsstruktur führt zu Ungleichgewichten zwischen Angebot & Nachfrage

**Erneuerbare Energien:** Potenzial für globale Spitzenposition

**Kultur & Natur:** große Vielfalt unzureichend genutzt



### Empfehlungen der OECD

**Think Big:** grenzübergreifende Zusammenarbeit ausbauen

**Wachstum:** integrierte regionale Innovationsstrategie entwickeln

**Wohnen & Verkehr:** Verbesserung der regionalen Wohnungsbau- & Verkehrsplanung

**Umweltschutz:** biologische Vielfalt & Führungsrolle der Region bei Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien nutzen  
**kohärenter & stärker integrierter Ansatz** bei Innovation, Planung & Markenentwicklung

**Zielkonflikte** bei Flächennutzung lösen  
**demografischem Druck** effektiver begegnen

**Lebensqualität** für Einwohner\*innen verbessern

Abb. 22: Beurteilung der MRH durch die OECD (Quelle: OECD, 2019, S. 19-28)

## 2.4 Stadtregion Schwerin

Die Landeshauptstadt Schwerin ist seit 2017 Mitglied der Metropolregion Hamburg (vgl. OECD, 2019, S. 32). Auch die beiden angrenzenden Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim zählen vollständig dazu. Um zu erkennen, welche Rolle Städte wie Schwerin bezüglich der Siedlungsentwicklung in der Metropolregion spielen, müssen diese zunächst losgelöst von dem großregionalen Kontext betrachtet werden. Allerdings sind für die Betrachtung einzelner Städte auch deren benachbarte Gemeinden aufgrund der engen Verflechtungen in der sogenannten Stadtregion von Relevanz (s. Kap. 2.2.3).

### 2.4.1 Die Stadt Schwerin

Schwerin ist eines von vier Oberzentren und die Landeshauptstadt mit Sitz der Landesregierung des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern (M-V) (vgl. Landeshauptstadt Schwerin Dezernat III Wirtschaft, Bauen und Ordnung Fachbereich Stadtentwicklung und Wirtschaft [Schwerin

FB Stadtentwicklung & Wirtschaft], 2015, S. 7). Schwerin ist nach Rostock die zweitgrößte Stadt des Bundeslandes. Aktuell leben in Schwerin rund 93.400 Bürger\*innen (vgl. Landeshauptstadt Schwerin [Schwerin], o.J. a). Allerdings zeigt die Statistik der letzten Jahrzehnte, dass sich die Bevölkerung stark verändert hat. Zwischen 1996 und 2013 betrug der Rückgang aufgrund der starken Abwanderung nach der Wende 16 Prozent (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 8) (s. Abb. 25 + 26). Der starke Bevölkerungsverlust seit Ende der 1990er-Jahre wurde erst 2005 von einem geringeren negativen Saldo abgelöst. Seit 2010 zeigen die statistischen Daten erstmals seit der Wiedervereinigung einen Bevölkerungszuwachs, der auf ein positives Wanderungssaldo zurückzuführen ist (vgl. ebd., S. 9). Der natürliche Saldo war im Gegensatz dazu weiterhin wegen des fortwährenden Geburtendefizits negativ. Eine große Zahl an Zuzügen verzeichneten die Altersgruppen der über 65-Jährigen und der Personen

<b>Bevölkerung:</b>	95.653 (2019)
<b>Fläche:</b>	130,52 qkm
<b>Bevölkerungsdichte:</b>	761,55 EW / qkm
<b>Altersdurchschnitt:</b>	46,97
<b>Struktur:</b>	26 Stadtteile 24,5% Siedlungsfläche, 7% Verkehrsfläche, 28,5% Gewässer
<b>BIP/EW:</b>	39.728 € (2018)
<b>Wirtschaftsbereiche:</b>	Dienstleistungen, Handwerk, Nahrungsmittelindustrie, Kabelproduktion, Flugzeugteile- & Umweltmaschinenbau
<b>Besonderheiten:</b>	Schweriner See als zweitgrößter See in M-V & viertgrößter in Deutschland

Quellen: Gutachterausschuss SN, o.J.; Schwerin, 2020 b; Schwerin, o.J. a; Statistisches Amt M-V, 2020)

## 2 Forschungshintergrund

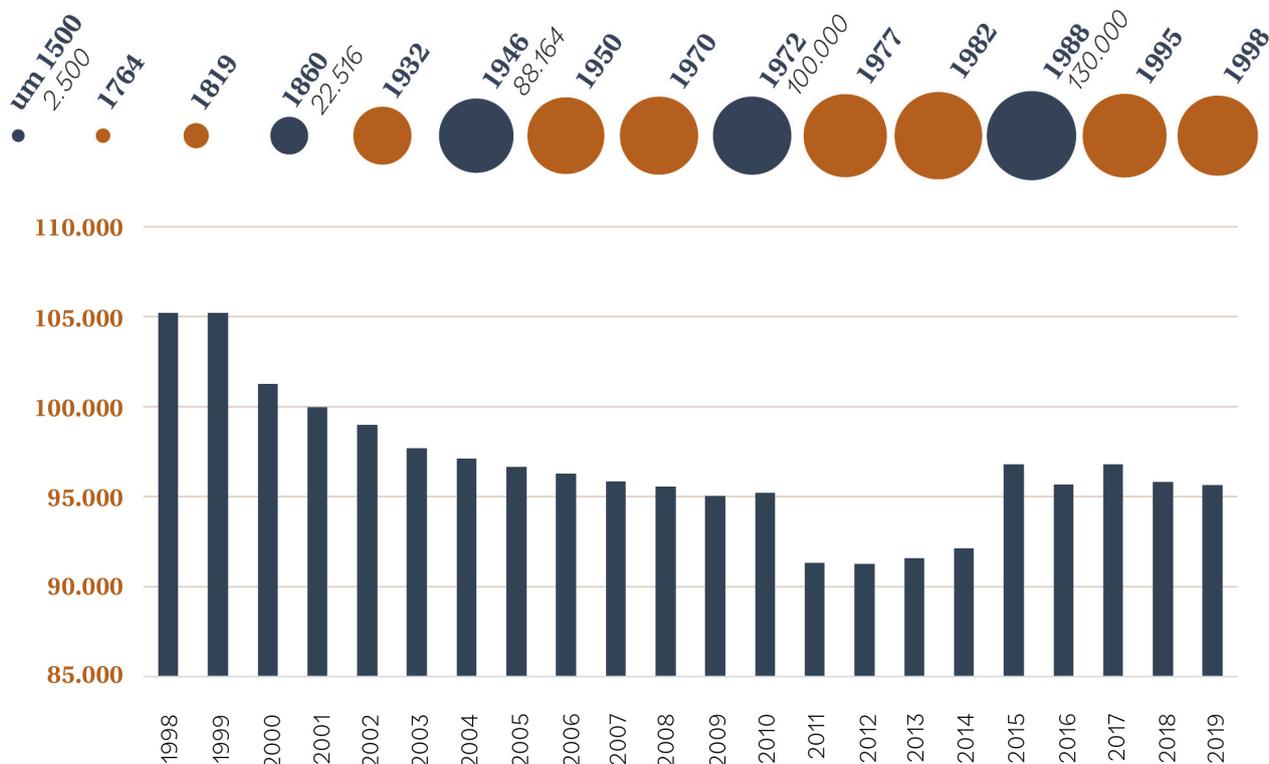


Abb. 23: Meilensteine der Bevölkerungsentwicklung Schwerins 1500 bis 1998  
 Abb. 24: Bevölkerungsentwicklung Schwerins seit 1998  
 (Quellen: Schwerin, 2020 b; Schwerin, o.J. f; Statistisches Amt M-V, 2020)

zwischen 19 und 30 (vgl. ebd., S. 10). 2013 zogen schließlich erstmals mehr Personen aus einem anderen Bundesland nach Schwerin als M-V verließen. Trotzdem ist der Großteil des positiven Wanderungssaldos auch in den letzten Jahren weiterhin auf die regionalen Zuzüge aus M-V zurückzuführen. Zudem muss berücksichtigt werden, dass die Bevölkerungsentwicklungen in den einzelnen Stadtteilen sehr unterschiedlich verliefen. Während die Bevölkerung in den zentrumsnahen Stadtteilen wuchs, verzeichneten die Großwohnsiedlungen Bevölkerungsverluste.

### Stadtstruktur

Das eiszeitlich geformte Schweriner Seengebiet mit zahlreichen Binnen- und Kleingewässern charakterisiert das Stadtbild maßgeblich (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 7). Der im Nordosten liegende Schweriner See ist mit 63 Quadratkilometern der zweitgrößte norddeutsche See Norddeutschlands und der viertgrößte in Deutschland. Nahezu ein Drittel der Stadtfläche sind mit Wasser bedeckt, 16 Prozent entfallen auf Gebäude- und Freiflächen sowie 7 Prozent auf Verkehrsflächen (vgl. Schwerin, o.J. a).

Die städtebauliche Struktur ist durch verschiedene Typologien geprägt. Vom historischen Stadtkern

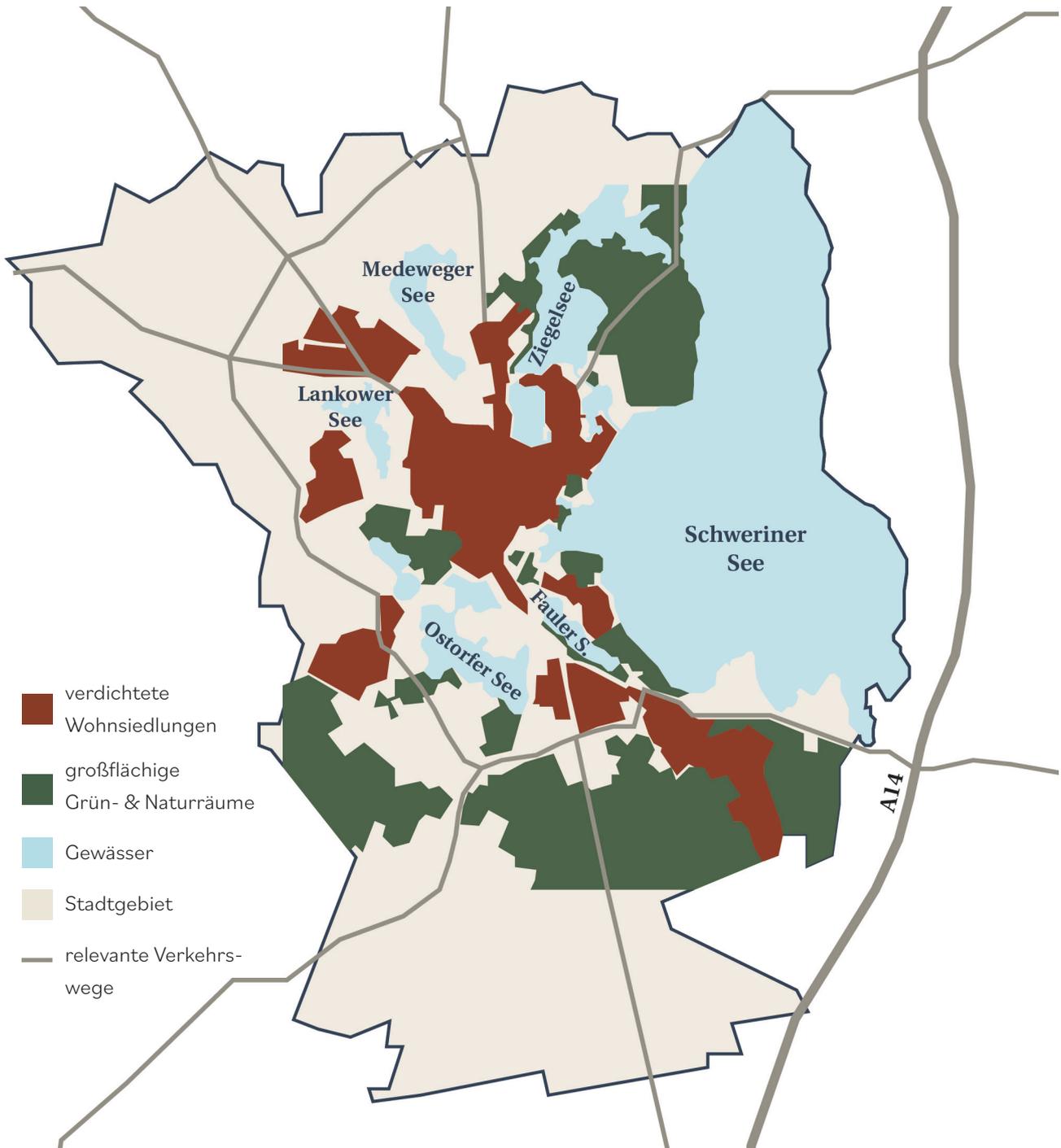


Abb. 25: Karte der Stadt Schwerin (Quelle: Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, Planzeichnung)

mit der gut erhaltenden Altstadt führen sternförmig mehrere Verkehrsachsen in die peripheren Stadtteile (vgl. ebd., S. 30). Im Süden und Norden der Stadt sind zu DDR-Zeiten großflächige Plattenbausiedlungen entstanden. Nach 1990 wurden

Neubaugebiete im Westen und Norden entwickelt. Der Süden und Westen der Stadt ist zudem von größeren Gewerbegebieten geprägt. Markant für die städtebauliche Struktur Schwerins sind außer-

## 2 Forschungshintergrund

dem ausgedehnte Kleingartenanlagen als eine Art „Grüngürtel“ um den Innenstadtbereich (vgl. ebd.). In struktureller Hinsicht sind deutliche Unterschiede zwischen den zentrumsnahen Stadtteilen und den Quartieren mit einem hohen Anteil an Großwohnsiedlungen zu erkennen (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 43).

Schwerin ist über die Bundesautobahn A 14 direkt an das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 41f.). Hinzu kommt die Nähe

zur A 24 als Verbindung zu Berlin und Hamburg sowie die A 20 Richtung Rostock. Außerdem ist Schwerin über den zentralen Hauptbahnhof als Haltepunkt von überregionalen Zugverbindungen an das Eisenbahnnetz angebunden. Innerstädtisch erfolgt der öffentliche Nahverkehr mittels Straßenbahn- und Buslinien. Die flache Topografie der Stadt und eine maximale Luftlinienentfernung von fünf Kilometern zwischen Zentrum und Stadtrand stellen zusätzlich gute Voraussetzungen für den Radverkehr dar.





Abb. 26: Fotocollage Schwerin (eigene Aufnahmen)

### 2.4.2 Die Stadtregion Schwerin

Zur Untersuchung der Bedeutung Schwerins in der Metropolregion Hamburg ist eine Erweiterung des Betrachtungsraums auf den Verflechtungsraum der Landeshauptstadt notwendig. Dieser liegt in der Region Westmecklenburg und ist durch die Grenzen des Stadt-Umland-Raumes Schwerin definiert.

#### **Region Westmecklenburg**

Westmecklenburg stellt eine von vier Planungsregionen in M-V dar und umfasst die Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim sowie die Stadt Schwerin (vgl. Regionaler Planungsverband Westmecklenburg [RP WM], o.J. a). Zwei Drittel der Bewohner\*innen Westmecklenburgs leben in Städten, lediglich ein Drittel im

ländlichen Raum. Ähnlich wie in der Kernstadt war auch der übergeordnete Raum Westmecklenburgs von einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung geprägt (vgl. ebd.). Seit 1992 ging die Bevölkerungszahl um rund 13 Prozent zurück. Während das Oberzentrum Schwerin bis 2009 negative Entwicklungstrends verzeichnete, wuchsen die ländlichen Gemeinden zwischen 1989 und 2001 hinsichtlich ihrer Einwohner\*innenzahlen. Heute sind wiederum eben jene peripheren Gemeinden von Bevölkerungsverlusten betroffen.

In Westmecklenburg ist der Regionale Planungsverband als Körperschaft des öffentlichen Rechts der Träger der Regionalplanung (vgl. ebd.). Die zentrale Geschäftsstelle ist das Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg.

Bevölkerung:	465.165 (2018)
Fläche:	7.002 qkm
Bevölkerungsdichte:	66,4 EW/qkm
Altersdurchschnitt:	48,92
Lage:	westlichste Region in M-V, grenzt an Bundesländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen & Brandenburg
Struktur:	234 Gemeinden, davon 26 Städte & 208 ländliche Gemeinden 1 Oberzentrum (Schwerin), 5 Mittelzentren, 22 Grundzentren 63% landwirtschaftliche Nutzfläche, 23% Waldfläche, 8% Siedlungs- & Verkehrsfläche, 4% Binnenwasserfläche
BIP/EW:	25.257,70 €/EW
Wirtschaftsbereiche:	Holzgewerbe, Schiffbau, Maschinen- & Anlagenbau, Nahrungsmittelindustrie, Agrarwirtschaft, Tourismus
Besonderheiten:	4 Großschutzgebiete, 40% natur- & landschaftsschutzrelevante Flächen

*Quellen: IHK Schwerin, 2019; Jobcenter Nordwestmecklenburg, 2021; RP WM, 2012; RP WM, 2017; RP WM, o.J. a; Statistisches Amt M-V, 2020)*



Abb. 27: Karte Westmecklenburgs (Quelle: RP WM, 2012)

### Stadt-Umland-Raum Schwerin

Der Stadt-Umland-Raum Schwerins stellt einen bedeutenden Entwicklungsraum dar (vgl. RP WM, 2011 a, S. 30). Es gilt zu berücksichtigen, dass die Bezeichnung des Stadt-Umland-Raums Schwerin im Rahmen der vorliegenden Thesis mit dem Begriff „Stadtregion Schwerin“ gleichzusetzen ist.

Bereits im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) werden für große Städte Stadt-Umland-Räume festgelegt, die als wirtschaftliche Zentren gefördert werden sollen (vgl. RP WM, o.J. a; Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, 2016). Der Stadt-Umland-

## 2 Forschungshintergrund

Raum umfasst die direkten Nachbargemeinden sowie weitere Gemeinden in der Nähe mit einem Bevölkerungswachstum von 30 Prozent zwischen 1995 und 2011 oder einem Auspendler\*innenanteil nach Schwerin von mehr als 40 Prozent (vgl. RP WM, 2011 a, S. 32). Die zugehörigen Gemeinden unterliegen einem besonderen Kooperations- und Abstimmungsgebot (vgl. ebd.). Hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung sind divergente Trends innerhalb des Stadt-Umland-Raumes erkennbar. Während die Suburbanisierung Anfang der 1990er-Jahre positive Effekte für die Umlandgemeinden brachte, verzeichnete Schwerin starke Bevölkerungsverluste (vgl. RP WM, 2018, S. 2). Seit 2001 sind die Einwohner\*innenzahlen im gesamten Stadt-Umland-Raum leicht rückläufig (vgl. RP WM, 2017, S. 7). Neben den demografischen Aspekten sind außerdem die signifikanten strukturellen Unterschiede innerhalb des Verdichtungsraumes zu berücksichtigen. Während Schwerin das verdichtete, urbane Zentrum darstellt, stellen die ländlich geprägten, dünner besiedelten Umlandgemeinden größtenteils Vorbehaltsgebiete der Landwirtschaft dar (vgl. RP WM, 2011 b).



Abb. 28: Karte der Stadtregion Schwerin (Quelle: RP WM, 2018)

Für die Organisation der Kooperationsprozesse im Stadt-Umland-Raum ist das Amt für Raumordnung und Landesplanung Westmecklenburg zuständig (vgl. RP WM, o.J. a). Zur Dokumentation der interkommunalen Abstimmungen wurde der Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum formuliert, wobei das Teilkonzept bezüglich der Wohnbauentwicklung den Zeithorizont bis 2020 beplante (vgl. RP WM, 2018, S. 2). Hier wurde die Bedeutung des

### STADTREGION SCHWERIN

Bevölkerung:	23.121 ohne Schwerin, 116.519 mit Schwerin (2020)
Fläche:	256 qkm ohne Schwerin, 387,31 qkm mit Schwerin
Bevölkerungsdichte:	90,04 EW/qkm ohne Schwerin, 300,84 EW/qkm mit Schwerin
Struktur:	Oberzentrum Schwerin & 14 Gemeinden der Landkreise NWM & LUP
Wirtschaftsbereiche:	Großteil der Stadtumlandgemeinden als Vorbehaltsgebiete Landwirtschaft festgeschrieben

Quellen: RP WM, 2011 a; Statistisches Amt M-V, 2021



Abb. 29: Übersicht der relevanten Dokumente für den Bereich Siedlungsentwicklung (eigene Abbildung)

Stadt-Umland-Raumes für die Aspekte Wohnen, Gewerbe, Bildung sowie Kultur hervorgehoben (vgl. ebd., S. 1). Aktuelle wird an einer Fortschreibung des Teilkonzeptes gearbeitet.

In der Stadtregion Schwerin sind verschiedene Besonderheiten, Herausforderungen und Entwicklungstrends bei der Konzipierung der Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen, die in Kapitel 3.1.1 analysiert werden. Zudem sind verschiedene Konzepte und Programme von Relevanz, die Ziele und Vorgaben für verschiedene Akteur\*innen formulieren (s. Abb. 29). Dabei gibt es je Verwaltungsebene ein zentrales Dokument, das im jeweiligen Raum berücksichtigt werden muss.

### 2.4.3 Aktuelle Siedlungsentwicklung

#### **Landesraumentwicklungsprogramm 2016 (LEP M-V)**

Das Programm auf Länderebene formuliert Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung (vgl. RP WM, 2018, S. 7). Die Wohnbauflächenentwicklung soll unter Berücksichtigung einer flächensparenden Bauweise auf die Zentralen Orte konzentriert und eine Ausweisung neuer Wohnbauflächen in sonstigen Kommunen auf den Eigenbedarf reduziert werden.

#### **Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg (RREP WM)**

Das regionale Raumentwicklungsprogramm dient der Regelung der Regionalentwicklung in der Planungsregion Westmecklenburg und wurde 2011 beschlossen (vgl. RP WM, 2011 a, S. 5). Der Hand-

## 2 Forschungshintergrund



Abb. 30: Leitlinien für eine nachhaltige Regionalentwicklung im RREP WM 2011 (Quelle: RP WM, 2011 a, S. 23-26)

lungsrahmen einer interdisziplinären, überörtlichen und zusammenfassenden Planung soll eine nachhaltige, gemeinschaftliche und räumlich geordnete Entwicklung ermöglichen. Das Programm beinhaltet umfassende Regelungen bezüglich der Siedlungsentwicklung (s. Abb. 30). Ökonomische, ökologische und soziale Belange sollen in Einklang gebracht und so der Entstehung von zukunftsfähigem, attraktivem und qualitativ hochwertigem Wohnraum dienen (vgl. ebd., S. 23). Regions- und ländergrenzenübergreifende Netzwerke sollen eingebunden werden und schließlich eine familien-, kinder- und seniorenfreundliche Region mit passenden Wohnbedingungen entstehen. Im Bereich der Siedlungsstruktur wird der Erhalt der gewachsenen Typologien angestrebt, wobei die Innen- vor der Außenentwicklung steht (vgl. ebd., S. 55f.). Die Wohnbauflächenentwicklung soll sich auf Zentrale Orte konzentrieren, in anderen Gemeinden soll sie lediglich dem Eigenbedarf der ansässigen Bevölkerung dienen. Weitere Aspekte sind die Umwelt-

verträglichkeit, die Freihaltung exponierter Lagen als auch eine Nutzung vorhandener Infrastrukturen. Bezüglich des Schwerpunktes der Stadt- und Dorfentwicklung steht der Funktionserhalt der urbanen und ländlichen Räume sowie eine Förderung von Umbau und Erneuerung im Vordergrund (vgl. ebd., S. 58f.). Hierbei soll bezahlbarer sowie altersgerechter Wohnraum geschaffen werden. Neue Wohngebiete sind in bestehende Strukturen zu integrieren, wobei historisch wertvolle Bausubstanz geschützt werden soll. Auf Grundlage einer Evaluation der Siedlungsentwicklung von 2011 bis 2019 soll nun eine Teilfortschreibung des Konzepts bezüglich dieses Themenschwerpunktes erfolgen (vgl. RP WM, o.J. b).

### **Wohnbauentwicklungskonzept des Stadt-Umland-Raumes Schwerin**

Für den Stadt-Umland-Raum Schwerin – nachfolgend Stadtregion genannt – wurden weitere Festlegungen unter Berücksichtigung des LEP M-V und



Abb. 31: Steuerungselemente der Wohnbauentwicklung in der Stadtregion Schwerin (Quelle: RP WM, 2018)

des RREP WM in einem Abstimmungs- und Kooperationsprozess mit den betroffenen Verwaltungsorganen entwickelt (vgl. RP WM, 2018, S. 12). Alle Umlandgemeinden Schwerins verfügen über einen Entwicklungsrahmen von sechs Prozent bis 2020 bezogen auf den Wohnbestand von 2005. Gemeinden mit einer guten Infrastrukturausstattung steht ein Rahmen von acht Prozent zu. Weiterhin wurden Sonderregelungen abgestimmt, sodass etwa Wohneinheiten in stationären Pflegeeinrichtungen nicht auf den Entwicklungsrahmen angerechnet werden (vgl. ebd., S. 12f.). Eine Evaluation dieser Regelungen hat ergeben, dass die Regelungen grundsätzlich den allgemeinen Zielsetzungen in der Region entsprechen (vgl. Gertz Gutsche Rümennapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR & pro loco Stadt und Region – Planung und Entwicklung, 2015, S. 4f.). Allerdings müsste mehr seniorenge-rechter Wohnraum aufgrund des sich abzeichnenden steigenden Bedarfs entwickelt werden. Zudem ist aufgrund der geringen Siedlungsdichte, der demografischen Entwicklung und der wirtschaftlich-fiskalischen Rahmenbedingungen eine Konzentration auf existierende Infrastrukturen notwendig (vgl. ebd., S. 6). Eine Untersuchung der Wohnbau-entwicklung von 2007 bis 2018 zeigt, dass eine Konzentration auf zentrale Orte noch nicht reali-siert wurde und nicht-zentrale Orte stattdessen durchschnittlich mehr Wohnungsneubau im Ver-

hältnis zum Bestand umgesetzt haben (vgl. Gertz Gutsche Rümennapp Stadtentwicklung und Mobili-tät GbR, 2020, S. 9). Von Bedeutung ist zudem das aktuelle Forschungsprojekt „ReGerecht“, in dem nach Möglichkeiten des Ausgleichs und der Ge-rechtigkeit zwischen städtischem und ländlichem Raum gesucht wird (vgl. IRS Aktuell, 2019, S. 19; ReGerecht, 2020). Dabei sollen Verflechtungs-beziehungen und Konflikte analysiert werden, um in einem transdisziplinären Co-Design Hand-lungsempfehlungen zu entwickeln. Aktuell findet die Verabschiedung der Fortschreibung des Kon-zeptes bis 2030 statt (vgl. Itv. 3 – Vertreterin des RP WM) (s. Abb. 31). Diese wird etwas geringere Prozentwerte bezüglich des Entwicklungsrahmens für die Umlandgemeinden vorschreiben. Zentra-le Ziele sind das nachhaltige Flächenmanagement sowie eine sparsame Flächeninanspruchnahme bei Wohnbauflächen. Außerdem werden Sonder-regelungen für den Bau von Einrichtungen der teilstationären Pflege und von seniorenge-rechten Wohnungen getroffen, um den Herausforderungen des demografischen Wandels besser begegnen zu können. Eine bilaterale Kontingentverschiebung soll die Weitergabe von Wohneinheitenpotenzialen zwischen Umlandgemeinden ermöglichen.



Abb. 32: Leitthemen und Leitziele des ISEK (Quelle: Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 50-54)

### **Integriertes Stadtentwicklungskonzept**

#### **Schwerin (ISEK)**

Die integrierte Stadtentwicklungsplanung dient als ziel- und umsetzungsorientiertes strategisches Steuerungsinstrument der Stadt Schwerin, das erstmals 2003 formuliert wurde (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 4f.). Im ISEK sind zahlreiche Themen und Ziele festgeschrieben, wobei auch zahlreiche Leitlinien für die Siedlungsentwicklung mit dem Schwerpunkt des Wohnens enthalten sind (s. Abb. 32). Der zukunftsweisende Wohnungsbau soll ausgeweitet werden, indem neue, innovative Wohngebiete, Modellquartiere für alten- und familiengerechtes Wohnen sowie Projekte mit modellhaften Lösungen entstehen (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 51f.). Im Sinne der Innenentwicklung sollen die kompakte, überschaubare Stadtstruktur erhalten und der weitere Flächenverbrauch reduziert werden (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 53f.). Schwerin soll als attraktiver Wohnstandort mit einem facettenreichen Angebot weiterentwickelt werden, wobei besonders Familien eine wichtige Zielgruppe darstellen (vgl. ebd., S. 54). Zu berücksichtigen ist, dass die Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern, nach

preisgünstigen Wohnungen in integrierten Lagen im Mehrfamilienhaussektor sowie nach hochwertigen Wohnimmobilien in Wassernähe den Markt dominiert (vgl. ebd., S. 56).

Zwei wichtige Akteure zur Realisierung des ISEK sind die zwei großen Wohnungsunternehmen in Schwerin. Die Wohnungsgesellschaft Schwerin (WGS) wurde 1992 von der Stadt gegründet und hat seitdem zahlreiche Sanierungen und Wohnblockerneuerungen durchgeführt (vgl. WGS, o.J. a). Insgesamt hat das kommunale Unternehmen 10.059 Wohneinheiten mit einer Gesamtwohnfläche von 543.861 Quadratmetern im Bestand. Die Schweriner Wohnungsbaugenossenschaft (SWG) zählt zu den größten Genossenschaften in M-V und wurde 1957 als Arbeiterwohnungsbaugenossenschaft gegründet (vgl. SWG, o.J.). Während damals die Errichtung von Großwohnsiedlungen im Vordergrund stand, erfolgte nach der Wende eine Neuorientierung auf die Bereiche Instandsetzung und Modernisierung. Ende der 1990er-Jahre wurden wegen der steigenden Leerstandsrate in den Beständen der SWG Rück- und Umbauplanungen notwendig, sodass bis 2011 über 1.200 Wohneinheiten vom Markt genommen wurden.





Analyse

### 3.1 Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Schwerin

Um die Bedeutung der Stadtregion Schwerin für die große Betrachtungsebene der Metropolregion Hamburg hinsichtlich einer kooperativen und intraregionalen Siedlungsentwicklung untersuchen zu können, muss zunächst eine Analyse der Siedlungsentwicklung auf der stadtreionalen Ebene stattfinden. Hierbei sollen vertiefend auch unterschiedliche Perspektiven gegenübergestellt werden. Zudem werden nachfolgend drei aktuell bedeutsame Quartiere untersucht und deren Relevanz analysiert.

#### 3.1.1 Analyse der aktuellen Siedlungsentwicklung

##### *Schwerpunkte und Ziele der Siedlungsentwicklung*

Einen Schwerpunkt der aktuellen Siedlungsentwicklung stellt der Stadtumbau der Großwohnsiedlungen dar (vgl. Schwerin, o.J. b). Die großflächigen Siedlungen des komplexen Wohnungsbaus sollen durch Maßnahmen in Kooperation der Kommune und der Wohnungsunternehmen zu attraktiven Wohngebieten entwickelt werden (vgl. Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Landeshauptstadt Schwerin [Gutachterausschuss SN], o.J. S. 11). Hierzu gehören die Schaffung von Stadtteilzentren, die Verbesserung des Wohnumfeldes, Gebäudesanierungen, Anpassungen von Wohnungsgrundrissen sowie Gebäuderückbau. Zu berücksichtigen ist, dass die Armutsquoten in diesen Quartieren höher sind als in anderen Stadtteilen (vgl. Helbig & Jähnen, 2019, S. 6). Generell ist

ein Anstieg der sozialen Segregation in Schwerin seit der Jahrtausendwende erkennbar (vgl. Helbig & Salomo, 2019, S.1). Eine Studie zur räumlichen Verteilung von SGB-II-Leistungsberechtigten ergab sogar, dass die soziale Segregation in Schwerin im Vergleich zu 13 anderen deutschen Städten am höchsten ist (vgl. Helbig & Jähnen, 2019, S. 30f.).

Des Weiteren soll an bestimmten Standorten in Schwerin geförderter, belegungs- und preisgebundener Mietwohnungsbau realisiert werden (vgl. Schwerin, o.J. b). Allerdings sind Wohnungsbauprogramme für viele Unternehmen eher unattraktiv, da die Mieten in der Stadtregion Schwerin vergleichsweise gering sind (vgl. Itv. 4 – Vertreter des VNW). Daher bekommen Wohnungssuchende mit einem Wohnberechtigungsschein auch auf dem freien Immobilienmarkt qualitativ gleichwertige Objekte zu ähnlichen Preisen.

Weitere zentrale Aspekte der Siedlungsentwicklung sind der Abschluss der Innenstadterneuerung sowie die Aufwertung und Beplanung von Brachflächen und ungenutzten Gebäuden (vgl. Itv. 6 – Führungskraft im Dezernat Bauen, Wirtschaft und Ordnung der Landeshauptstadt Schwerin [BWO SN]). Hierbei soll die Siedlungsentwicklung gemäß der Leitlinie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ erfolgen, wobei auch eine Verdichtung im Geschosswohnungsbau vorgesehen ist. Weiterhin wird eine gemeinwohlorientierte Bodenpolitik angestrebt; die Stadt Schwerin sieht etwa eine Verfügung über Grund und Boden als Zwischenerwerber

### 3 Analyse

bei relevanten städtebaulichen Projekten vor (vgl. Schwerin, o.J. c).

Auch die Wohnformen und -angebote stellen einen thematischen Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung dar, wobei eine individuelle, freie Wahl von Wohnort und -form möglich sein sollen (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN). Dabei wurde im Rahmen der Experteninterviews hervorgehoben, dass auch weiterhin der Bau von Einfamilienhäusern oder gering verdichteten Wohnformen an peripheren Standorten gefördert werden soll (vgl. Itv. 7 & Itv. 6 – Führungskräfte im BWO SN). Trotz der teilweise kritischen Bewertung jener Immobilientypen bestünden weiterhin ein Markt und die Nachfrage nach solchen Objekten, die es gilt, als Stadt im Rahmen der Siedlungsentwicklung zu bedienen.

Einen weiteren Themenschwerpunkt stellt die Einwohner\*innenentwicklung dar, wobei ein besonderer Fokus auf der Stabilisierung beziehungsweise Steigerung der Bevölkerungszahl liegt (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN). Während Schwerin in der Historie teilweise mehr als 130.000 Einwohner\*innen hatte, verlor die Stadt nach 1990 rund 35.000 Bürger\*innen, von denen die meisten in das Stadtumland oder andere Teilräume der heutigen Metropolregion Hamburg abwanderten. Schwerin vertrage jedoch mehr Bewohner\*innen, wobei besonderes Interesse an einem vermehrten Zuzug von jungen Haushalten und Familien, die zu einer Verjüngung der Stadt beitragen könnten, besteht (vgl. ebd.). Im Zusammenhang mit dem an-

gestrebten Stadtwachstum steht allerdings auch die Notwendigkeit von qualifizierten und gut bezahlten Arbeitsplätzen. Hierbei sollen im Rahmen der Bestandspflege gute Marktchancen und Erweiterungspotenziale geboten, aber auch die Neuan-siedlung von Firmen gefördert werden.

Die heutigen Ziele der Siedlungsentwicklung beziehen die große Bedeutung der Verknüpfungen in der Stadtregion Schwerin bereits mit ein. Zu beachten ist, dass das Umland vor allem die Wohnungsnachfrage bedient, die die Stadt Schwerin selbst nicht abdecken kann (vgl. Itv. 6 – Führungskraft im BWO SN). Besonders relevant ist hierbei der Einfamilienhausbereich, sodass die Rolle der Umlandgemeinden auch zu einem anhaltenden Trend der Suburbanisierung – vorwiegend von jungen Familien – führt. Somit leben die meisten Stadtumlandgemeinden vom Wohnungsmarkt, der durch das Zentrum Schwerin geprägt ist, während die Bewohner\*innen der Gemeinden in der Stadt arbeiten, Angebote und Infrastrukturen nutzen. Trotzdem werden in der engen Verbindung auch Potenziale gesehen: „Mir ist es immer viel lieber, ein Mensch zieht ins Stadtumland, bevor er ganz rauszieht aus dieser Region. Denn Schwerin profitiert in jedem Fall auch von den Menschen, die im Umland wohnen“ (Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN). Trotzdem kennzeichnet die Umlandgemeinden Schwerins eine relativ geringe Selbstständigkeit, sodass sie ohne die Kernstadt nicht überdurchschnittlich attraktiv wären (vgl. Itv. 6 – Führungskraft im BWO SN). Auch die Onlineumfrage hat bestätigt, dass enge Ver-

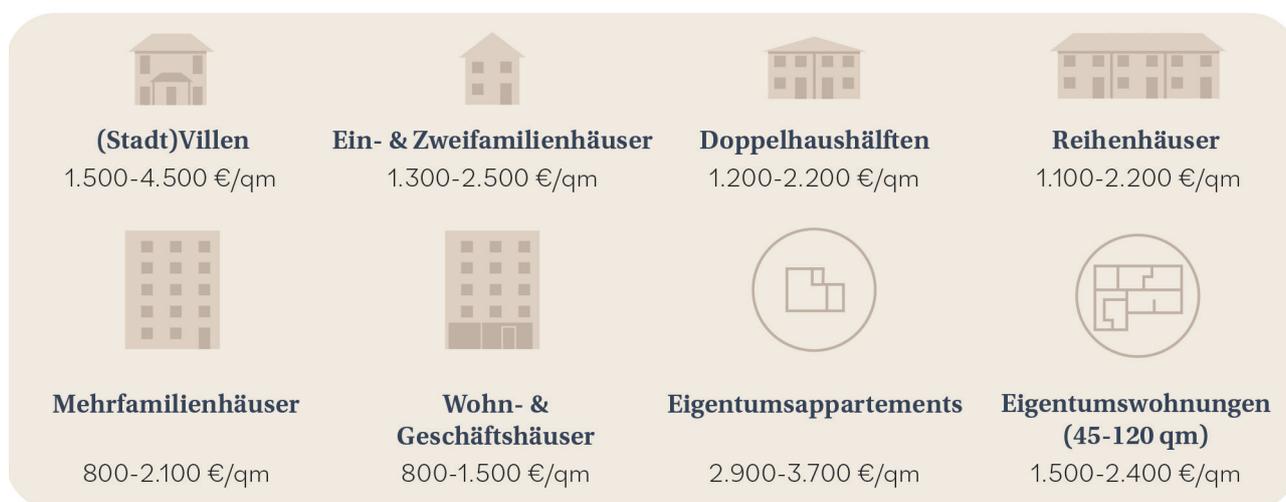


Abb. 33: Aktuelle Preise unterschiedlicher Wohntypologien (Quelle: Gutachterausschuss SN, o.J., S. 31ff.)

flechtungen zwischen Schwerin und den Stadtumlandgemeinden bestehen. So gab etwa ein Viertel der in Schwerin wohnenden Befragten an, dass sie im Stadtumland arbeiten. Jede/r dritte Schweriner Bürger\*in fährt regelmäßig für sonstige Aktivitäten in die Umlandgemeinden (vgl. Onlineumfrage). Von den in den Umlandgemeinden wohnenden Personen pendeln sogar 50 Prozent zur Arbeit oder zu sonstigen Aktivitäten nach Schwerin. Jede/r Fünfte gab an, ins Stadtumland gezogen zu sein, da er in der Stadt keine passende Immobilie fand.

### **Wohnungsmarkt und Immobilienentwicklung**

In den letzten Jahren ist der Wohnungsbestand in Schwerin aufgrund des umfangreichen Rückbaus in den Großwohnsiedlungen leicht zurückgegangen (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 24). Allerdings wurden zwischen 2004 und 2013 auch über 2.500 Wohneinheiten neu realisiert, von denen rund 70 Prozent als Ein- und Zweifamilienhäuser und 30 Prozent in Mehrfamilienhäusern entstanden (vgl. ebd., S. 25). Zudem wurden in den vergangenen zwei Jahrzehnten

großflächige, oftmals peripher gelegene Einfamilienhaussiedlungen entwickelt, deren Bestandsimmobilien nun teilweise wieder auf den Markt kommen (vgl. Erdmann, 2013, S. 138). Bezüglich der Immobilienpreisentwicklung ist zu erkennen, dass die Preise für alle Gebäudearten gestiegen sind (vgl. Gutachterausschuss SN, o.J., S. 63) (s. Abb. 33), aber trotzdem noch niedriger sind als beispielsweise aktuelle Preise im Hamburger Raum. In der Stadt Schwerin sind etwa die Preise für Einfamilienhäuser im Bestand um durchschnittlich 250 Euro je Quadratmeter Wohnfläche gestiegen, bei hochwertigen Eigentumswohnungen im Neubau betrug die Steigerung 520 Euro (vgl. Gutachterausschuss SN, o.J. S. 63).

Durch die gegenwärtigen Trends bei der Ausweitung von Wohnbauflächen wird vorwiegend der weiterhin bestehende Bedarf im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser bedient (vgl. Erdmann, 2013, S. 138). Seit der Jahrtausendwende hat allerdings auch der Neubau von mehrgeschossigen Gebäuden mit Eigentumswohnungen an Bedeutung gewonnen. Durch die Stadterneuerung kom-

### 3 Analyse

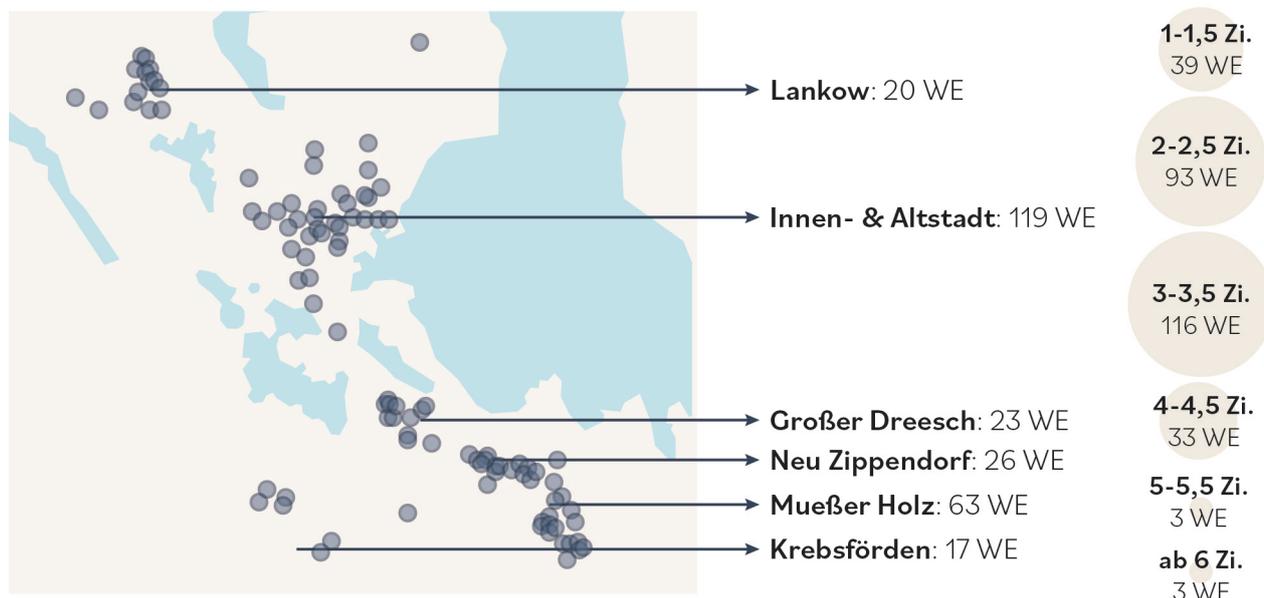


Abb. 34: Aktueller Markt im Bereich der Mietwohnungen in Schwerin (Quelle: ImmoScout24, o.J. a)

men weiterhin sanierte Altbauwohnungen in den für Eigentumsbildung geeigneten Stadtquartieren regelmäßig auf den Markt, die aufgrund ihrer begrenzten Verfügbarkeit zu einer ansteigenden Nachfrage und Preisentwicklung führen. Deutlich wird, dass die Urbanität wieder als neue Qualität entdeckt wird und zu einer Attraktivitätssteigerung des Geschosswohnungsbaus führt. Trotz des notwendigen Rückbaus in Großwohnsiedlungen muss aber auch ein ausreichendes Angebot an preisgünstigem Wohnraum gewährleistet werden (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2015, S. 30). Um eine soziale Durchmischung zu fördern, sollten die durch den Rückbau gewonnenen Flächenpotenziale zur Entwicklung differenzierter Wohnungsangebote genutzt werden (vgl. Erdmann, 2013, S. 140).

Die gegenwärtige Situation des Wohnungsmarktes kann unter anderem anhand des Online-Portals „ImmoScout24“ analysiert werden. Bei den Miet-



Abb. 35: Aktueller Markt im Bereich der Eigentumswohnungen in Schwerin (Quelle: ImmoScout24, o.J. b)

wohnungen in Schwerin wurden am 5. Mai 2021 am meisten 3- bis 3,5-Zimmer-Wohnungen angeboten, am wenigsten Wohnungen mit fünf und mehr Zimmern (vgl. ImmoScout24, o.J. a) (s. Abb. 34). Die meisten verfügbaren Immobilien liegen in den Stadtteilen Mueßer Holz, Paulsstadt, Neu Zippendorf sowie Großer Dreesch und Werdervorstadt, sodass eine Konzentration in der Innenstadt und den Großwohnsiedlungen erkennbar ist. Im Bereich der Eigentumswohnungen dominieren die

2- bis 2,5-Zimmer-Wohnungen den Markt (vgl. ImmoScout24, o.J. b) (s. Abb. 35).

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung stellt besonders die Wasserlage ein erhebliches Entwicklungspotenzial dar, die einerseits viele Eingengungen, andererseits aber auch besondere Möglichkeiten schafft (vgl. Höhn & Zukunftswerkstatt Schwerin, 2020, S. 12). Zudem sind die vorhandenen Potenzialflächen sowie die aktuellen Preise gute Voraussetzungen für eine positive Siedlungsentwicklung: „In Schwerin haben wir Lagen, die können wir in Hamburg als Standort nicht verwirklichen, weil das alles schon dicht bebaut ist. [...] In Schwerin ist das, was wir bauen, noch finanzierbar. In Hamburg wären solche Lagen für einen Otto Normalverbraucher nicht finanzierbar“ (Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Einen weiteren Vorteil für Immobilienunternehmen stellt das „familiäre Umfeld“ dar, das ein schnelles Networking und eine funktionierende Zusammenarbeit mit Behörden ermöglicht (vgl. ebd.).

### **Bauwirtschaft**

Im Rahmen der Siedlungsentwicklung spielen auch die Bodenpreise eine entscheidende Rolle. Die durchschnittlichen Kaufwerte für baureifes Land sind zwischen 2010 und 2016 sowohl in Schwerin

als auch in den umgebenden Landkreisen gestiegen (vgl. Fontaine-Kretschmer, 2019) (s. Abb. 36). Im Bereich der unbebauten Grundstücke in der Stadt unterscheiden sich die Preise für Baugrundstücke sehr nach der Lage (vgl. Gutachterausschuss SN, o.J., S. 27f.). Die Bodenrichtwerte für Wohnbauflächen variieren je nach Standort im Durchschnitt zwischen 50 und 160 Euro je Quadratmeter, allerdings liegen die Preise unter denen für vergleichbare Flächen im Hamburger Raum. Im Stadtgebiet Hamburgs kosten Flächen des Einfamilienhausbaus gemäß den Bodenrichtwerten zwischen 250 und über 600 Euro je Quadratmeter (vgl. LBS, 2021). Im Umland der Hansestadt liegen die Werte bei 150 bis 600 Euro, wobei Gemeinden wie Wedel, Pinneberg, Norderstedt, Ahrensburg und Reinbek besonders hohe Werte aufweisen.

Als weiterer Indikator dienen die Baufertigstellungen in der Stadtregion Schwerin. 2013 bis 2019 entwickelten sich diese in Schwerin diskontinuierlich, wobei die Fertigstellung kleinerer Wohnungen mit ein bis drei Räumen eine Zunahme, größere Wohnungen ab vier Räumen allerdings eine Abnahme verzeichneten (vgl. MRH, o.J. f). Zudem ist die Durchschnittswohnfläche der fertiggestellten Wohnungen gestiegen. In den Stadtumlandgemeinden nahm die Anzahl der fertiggestellten

2010	2016
<b>Schwerin:</b> 70€/qm & mehr	<b>Schwerin:</b> Ølich 120€/qm
<b>Nordwestmecklenburg:</b> unter 30€/qm	<b>Nordwestmecklenburg:</b> Ølich 70€/qm
<b>Ludwigslust-Parchim:</b> unter 30€/qm bis 50€/qm	<b>Ludwigslust-Parchim:</b> Ølich 40€/qm

Abb. 36: Entwicklung der Kaufwerte für baureifes Land (Quelle: Fontaine-Kretschmer, 2019)

### 3 Analyse

Wohngebäude im gleichen Zeitraum zu, wobei ebenfalls eine Diskontinuität bei den einzelnen Teilmärkten nach Wohnungsgrößen erkennbar ist. Im Gegensatz zur Kernstadt ist das Angebot vorwiegend von großen Wohnimmobilien mit fünf und mehr Zimmern geprägt, sodass eine Dominanz von Eigenheimen erkennbar ist (vgl. ebd.).

#### 3.1.2 Einschätzungen der Siedlungsentwicklung

Mithilfe der verschiedenen Methoden konnten zudem subjektive Perspektiven auf die Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Schwerin erhoben werden, die sich in vier größere Akteur\*innen-Gruppen unterteilen lassen. Während die Umfrageergebnisse die Sichtweise der Zivilgesellschaft zeigen, basieren Informationen bezüglich der administrativen Ebene Schwerins, der Metropolregion Hamburg sowie der Wohnungswirtschaft auf Aussagen im Rahmen der Interviews. Hierbei werden sowohl Parallelen als auch Differenzen zwischen den verschiedenen Ansichten deutlich, was die abschließende Matrix zeigt (s. Abb. 40).

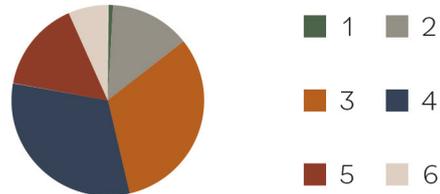
**„Hier wird nur für die reiche Gesellschaft gebaut.“**

Teilnehmer\*in der Onlineumfrage

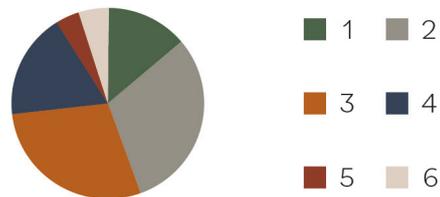
**„Die Innenstadt gehört den Wohlhabenden, wer aufm Dreesch wohnt, kommt oft auch nicht weg.“**

Teilnehmer\*in der Onlineumfrage

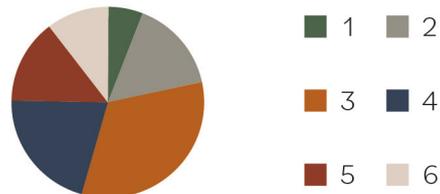
Wie sehr sind Sie mit der aktuellen Siedlungsentwicklung in Schwerin zufrieden?



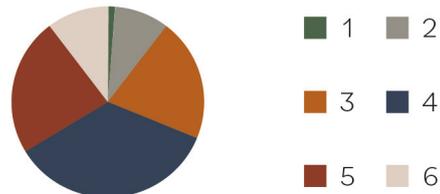
Wie sehr hat sich die Siedlungsentwicklung seit der Wende verbessert?



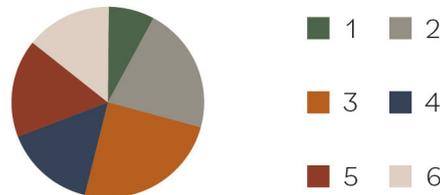
Wie sehr wird bei der Siedlungsentwicklung auf den Charakter Schwerins geachtet?



Wie wichtig ist Ihnen eine soziale Durchmischung in Schwerin?



Wie bewerten Sie die Verfügbarkeit von bezahlbarem Wohnraum in Schwerin?



Wie sehr werden Nachhaltigkeitsaspekte bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt?

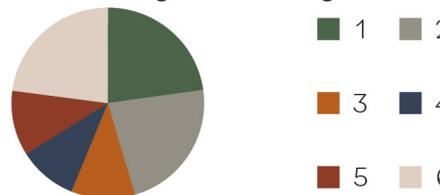


Abb. 37: Aussagen zur Siedlungsentwicklung in Schwerin (Quelle: Onlineumfrage)

**„Alles wird zugebaut, dicht auf dicht. Vor allem die Plätze mit der besten Aussicht. Die Natur wird deutlich reduziert. Bereiche, die sich ‚gemütlich und natürlich‘ anfühlen, werden zerstört.“**

Teilnehmer\*in der Onlineumfrage

**„Kaum neuer bezahlbarer Wohnraum, es werden nur teure Eigentumswohnungen geplant und gebaut. Man will junge Familien haben, aber die sind gezwungen, ins Umland zu ziehen, weil das Wohnungsangebot zu teuer ist.“**

Teilnehmer\*in der Onlineumfrage

### **Zivilgesellschaft**

Die Onlineumfrage ergab, dass gegenwärtig nur eine mittlere Zufriedenheit der Bevölkerung mit der aktuellen Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Schwerin besteht, wobei allerdings eine Verbesserung dieser in den letzten Jahrzehnten bestätigt wird (vgl. Onlineumfrage) (s. Abb. 38). Die zentralen Kritikpunkte lassen sich in drei übergeordnete Dimensionen einteilen. Hinsichtlich sozialer Aspekte wird zunächst die fehlende Förderung der sozialen Durchmischung beanstandet, die von einer deutlichen Mehrheit als wichtig erachtet wird. Zudem meinen die meisten, dass nicht alle Gesellschaftsgruppen gleichberechtigt berücksichtigt würden, wobei jede/r Vierte hier „Geringverdiener und Sozialhilfeempfänger\*innen“ sowie 14 Prozent

„Familien“ nannte (s. Abb. 39). Weiterhin wurden die Abwanderung junger Menschen und eine starke Ausrichtung auf ältere Stadtbewohner\*innen sowie das schlechte Image der Großwohnsiedlungen und ihrer Bewohner\*innenschaft kritisiert. Bezüglich der gestalterischen Dimension wurde die mangelnde Berücksichtigung des Charakters Schwerins – beispielsweise in der Architektur – und von Nachhaltigkeitsaspekten genannt (vgl. ebd.). Weiterhin existieren gemäß der Umfrageteilnehmer\*innen zu wenige Freiräume, Anlagen für sportliche Zwecke und Bildungseinrichtungen für Ausbildung oder Studium in der Stadt. Zudem werden die zahlreichen Neubauten anstelle von Restaurierungen oder Nutzbarmachung bestehender Gebäude kritisiert. Auch wird ein Ausbau der grünen und individuellen Verkehrsinfrastruktur – etwa mit Leihrädern – sowie eine Ausweitung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als notwendig erachtet. Im Bereich der wohnungswirtschaftlichen Dimension wurde geäußert, dass nicht ausreichend bezahlbarer Wohnraum vorhanden sei (vgl. ebd.). Ein Drittel der Befragten kritisierte zu hohe Immobilien- und Bodenpreise sowie einen Mangel an großen Wohnungen für Familien, was durch die Zahlen der Baufertigstellungen und des aktuellen Angebotes bestätigt wird (s. Kap. 3.1.1). Jede/r vierte Teilnehmer\*in gab zudem an, starke Probleme bei der Suche nach einer passenden Immobilie gehabt zu haben.

Die Umfrageteilnehmer\*innen äußerten sehr differenzierte Wünsche für die zukünftige Siedlungs-

### 3 Analyse



Abb. 38: Kritikpunkte der Zivilgesellschaft (Quelle: Onlinumfrage)

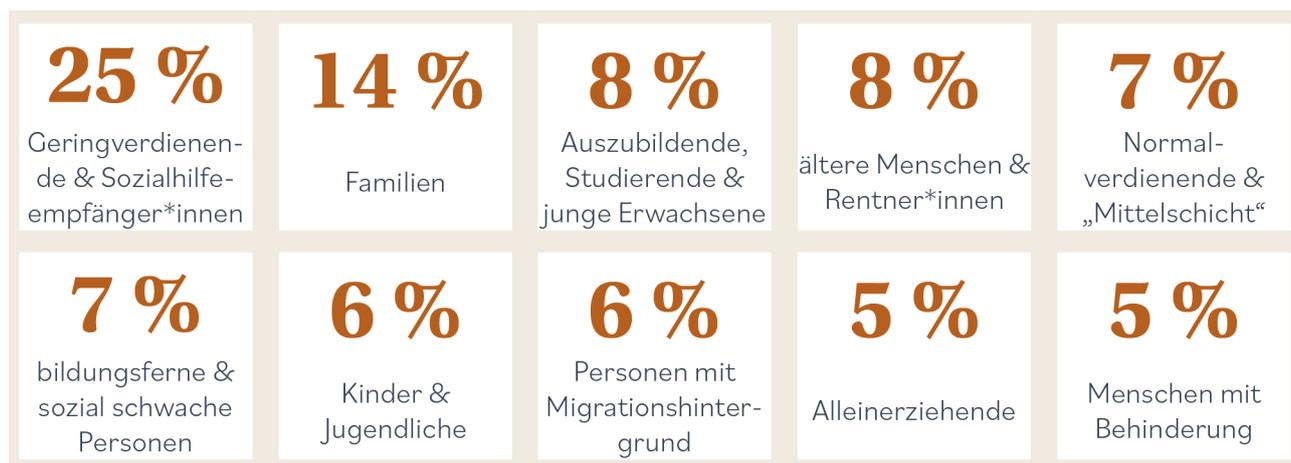


Abb. 39: Vorwiegend genannte benachteiligte Gesellschaftsgruppen (Quelle: Onlineumfrage)

entwicklung, wobei zunächst die Verbesserung beziehungsweise Reduzierung der oben genannten Defizite im Vordergrund stand (vgl. ebd.). Außerdem wurden eine Balance zwischen Klima, Umwelt und Wohnen sowie eine Aufwertung der Großwohnsiedlungen mit der Entwicklung eines „Kiezcharakters“ genannt. Weitere Aspekte waren die Ansiedlung einer Universität, der Erhalt von Kultur, die Realisierung weiterer Treffpunkte im öffentlichen Raum sowie die bessere Anbindung des Stadtumlandes mit dem ÖPNV.

Ein weiterer Schwerpunkt im Rahmen der Umfrage lag auf dem Aspekt der ehemaligen Teilung Deutschlands (vgl. Onlineumfrage). So denken fast zwei Drittel der Teilnehmenden, dass auch heute in Schwerin noch Differenzen zwischen ehemaligen DDR- und BRD-Bürger\*innen bemerkbar sind. Allerdings wird die Wende 1989 von einer deutlichen Mehrheit als positiver Wendepunkt für Schwerin und die Siedlungsentwicklung in der Stadtregion angesehen.

### **Stadtverwaltung Schwerin**

Die interviewten Vertreter\*innen des Schweriner Dezernats Wirtschaft, Bauen und Ordnung sowie des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg formulierten ebenfalls ihre Ansichten bezüglich der aktuellen Siedlungsentwicklung. Hinsichtlich der sozialen Aspekte wird vorwiegend ein Zuzug von Familien und jungen Haushalten sowie die Reduzierung von Segregationstendenzen angestrebt (vgl. Itv. 3 – Vertreterin des RP WM). Zudem soll der demografische Wandel umfassend berücksichtigt und daher beispielsweise der Bau von altersgerechtem Wohnen gefördert werden. Weiterhin wird ein Bevölkerungswachstum und dadurch die Erreichung des Großstadtstatus ab 100.000 Einwohner\*innen angestrebt (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN). Bezüglich gestalterischer Aspekte werden vorwiegend das nachhaltige Flächenmanagement, eine sparsame Flächeninanspruchnahme sowie die Fokussierung auf die Innenentwicklung, Stadterneuerung und Potenzialflächennutzung genannt (vgl. Itv. 3 – Vertreterin des RP WM; Itv. 6 – Führungskraft im BWO SN). Während an der Peripherie der Einfamilienhausbau weiter forciert wird, soll die Siedlungsentwicklung im Umland auf den Eigenbedarf beschränkt werden. Bezüglich des Angebotes ist die Zugänglichkeit differenter Wohnformen und -standorte für alle Bürger\*innen ein Ziel (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN).

### **Metropolregion Hamburg**

Die Vertreter\*innen der Metropolregion haben die Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Schwerin in einem großräumigeren Kontext betrachtet. Sie sehen Umzüge in den zweiten Ring der Metropolregion und damit etwa in die Schweriner Region als Chance für Westmecklenburg (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH). Als Katalysator können hierbei die steigenden Wohnpreise im Hamburger Raum wirken. Darauf aufbauend werden der Mut zu einer engeren Kooperation in der Metropolregion sowie die Förderung der notwendigen Infrastruktur für Zuzügler gefordert (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung der Metropolregion Hamburg [FAG Siedlungsentwicklung]). Dadurch könnten Herausforderungen wie der demografische Wandel effektiver angegangen werden, da ein Austausch mit anderen Teilräumen der Metropolregion, die ähnliche Trends aufweisen, ermöglicht wird. Zudem bedarf es eines intensiveren Marketings hinsichtlich der Siedlungsentwicklung in Schwerin (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V und bei der MRH).

### **Wohnungswirtschaft**

Auch die Vertreter\*innen der Wohnungswirtschaft streben eine verstärkte Zusammenarbeit in der Metropolregion basierend auf dem Zusammenhalt als norddeutsche Region an (vgl. Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS). Dafür ist eine grenzüberschreitende Kooperation unabdingbar, um Projekte realisieren und die Potenziale sowie Kenntnisse der

### 3 Analyse

einzelnen Teilräume und Akteur\*innen effektiv nutzen zu können. Auch sollen Wünsche potenzieller Zuzügler\*innen in die Stadtregion berücksichtigt werden, um im Wettbewerb mit anderen Regionen mithalten zu können (vgl. Itv. 9 – Führungskraft bei der SWG). Außerdem wird eine Nutzung von Bestandsflächen und Branchen im Rahmen der Innenentwicklung gefordert. Als Voraussetzungen

für eine positive Siedlungsentwicklung werden die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Quartieren in Schwerin sowie der Ausbau der Zugverbindungen zu Großstädten wie Hamburg oder Berlin angesehen (vgl. Itv. 4 – Vertreter des VNW). Außerdem sind mehr Angebote wie gastronomische oder kulturelle Einrichtungen zur Belebung und Attraktivitätssteigerung des Stadtzentrums notwendig.

	Zivilgesellschaft	Verwaltung Schwerin & Westmecklenburg	Metropolregion Hamburg	Wohnungswirtschaft
<b>Soziale Dimension</b>				
Durchmischung	X	X		
Gleichberechtigung	X			
Junge Leute	X	X		
Negatives Image	X			
Demografischer Wandel		X	X	
Bevölkerungswachstum		X		
<b>Gestalterische Dimension</b>				
Charakter der Stadt	X			
Nachhaltigkeit	X	X		
Mehr Freiräume	X			
Mehr Angebote	X			
Bestandsgebäude nutzen	X	X		X
Optimierung der Mobilität	X		X	
Potenzialflächen nutzen		X		X
Unterschiedliche Wohnformen & -standorte		X		
<b>Wohnungswirtschaftliche Dimension</b>				
Bezahlbarer Wohnraum	X			
Bedarfsorientierter Wohnraum	X	X		X
Zusammenarbeit in Metropolregion			X	X
Marketing			X	

Abb. 40: Matrix mit Schwerpunktthemen der einzelnen Akteur\*innengruppen (Quelle: Onlineumfrage & Itv. 1-10)

### 3.1.3 Fallbeispiele

Zur weiteren Analyse der Siedlungsentwicklung dienen drei Fallbeispiele aus dem Stadtraum Schwerins, anhand derer sowohl die Realisierung der in 3.1.2 genannten Zielsetzungen untersucht als auch die Bedeutung jener Projekte für die größere Betrachtungsebene der Analyse dargestellt werden sollen. Dabei ist hervorzuheben, dass mit der Auswahl der Projekte keine Priorisierung im Rahmen der aktuellen Vorhaben in Schwerin erfolgt. Die drei exemplarischen Fallbeispiele sind in der öffentlichen Wahrnehmung der Siedlungsentwicklung aktuell sehr präsent und befinden sich zudem in unterschiedlichen Phasen der Projektentwicklung. Sie weisen oftmals Bezüge zu anderen Themen- oder Handlungsfeldern auf und basieren auf komplexen Entwicklungsprozessen oder -konzepten. Es wurden keine Vorhaben aus dem Stadtumland untersucht, da diese sich oftmals durch eine stark monofunktionale Wohnnutzung auszeichnen und zudem die Informationsgrundlage für eine Analyse nicht ausreichend war.

#### *Fallbeispiel 1: Hafenquartier am Ziegelinnensee*

Auf der Fläche eines ehemaligen Gewerbeareals am Ziegelinnensee entstehen seit 2010 in einem großflächiges Stadtumbauprojekt Immobilien zu Wohn- und Dienstleistungszwecken (vgl. Schwerin, 2020 a; Planstudio 9, o.J.). Das Areal in einer exponierten Lage ist durch die etwa 23 Meter breite, neu entwickelte Hafensperrmauer direkt an die Altstadt angebunden (vgl. Bundesverband Kalksandstein e.V., 2016, S. 8). Der Speicher, die Kaimauerer sowie ein Portalkran zeugen noch von der ehemaligen Nutzung der Fläche als Stadthafen. Das Quartier am Ziegelinnensee ähnelt hinsichtlich architektonischer Aspekte Neubauprojekten in Hamburg: „Wenn sie unten die Hafenkante angucken [...], die könnten auch bei [...] der Elbe stehen, wenn es den Baugrund dafür geben würde“ (vgl. Itv. 4 – Vertreter des VNW). Die Wohnungen sind allerdings hochpreisig und der soziale Wohnungsbau wurde erst spät berücksichtigt (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN). Somit konnte in dem Quartier mit einer eher wohlhabenderen Bewohner\*innenschaft bisher keine soziale Durchmischung realisiert werden.

Lage:	nördlich der Schweriner Innenstadt in Werdervorstadt
Projektstand:	finale Phase der Projektentwicklung (Bebauung letzter Flächen, Planungen weitestgehend abgeschlossen)
Ziel:	Umwandlung & Neugestaltung eines ehemaligen Gewerbeareals zu attraktivem Wohn- & Dienstleistungsstandort
Fläche:	28,1 ha
Bodenrichtwert:	180 € / qm

Quellen: Schwerin, 2010; Schwerin, o.J. d

### 3 Analyse

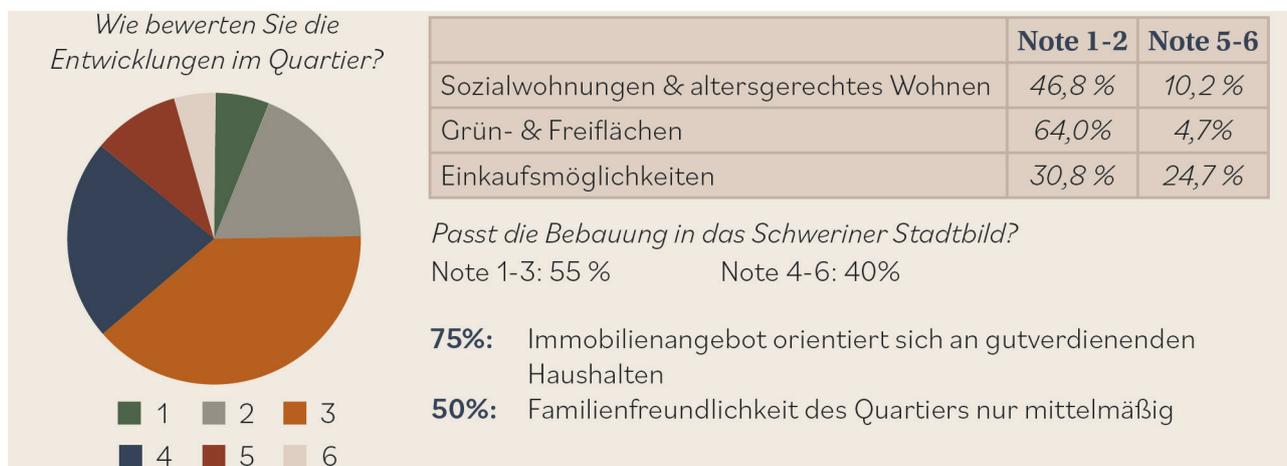


Abb. 41: Stimmungsbild zum Hafenviertel (Quelle: Onlineumfrage)

1990 wies die Fläche am Ziegelinnensee großes Entwicklungspotenzial auf, war jedoch am Wasser durch Gewerbe, Garagen, Kleingärten sowie Wassersportanlagen verbaut (vgl. Höhn & Zukunftswerkstatt Schwerin, 2020, S. 138). 1991 wurde schließlich die Entwicklung des Areals, das damals noch von sowjetischen Truppen und Gewerbebetrieben genutzt wurde, zu einem urbanen Wohnquartier beschlossen (vgl. ebd., S. 12). Verschiedene Architekturbüros sowie Studierende befassten sich schließlich mit dem Areal, sodass es 1993 zur Realisierung erster Bauvorhaben kam. Um die Jahrtausendwende stagnierte die Entwicklung im Hafenviertel aufgrund zunehmender Abwanderungen aus Schwerin (vgl. Itv. 9 – Führungskraft bei der SWG). Einzig der alte Speicher wurde 1998 entkernt und zu einem Hotel, dem heutigen Wahrzeichen der Promenade, ausgebaut. Erst 2008 setzte die Immobilienentwicklung auf dem Areal erneut ein, im Jahr 2014 kam es zur Fertigstellung der Promenade am Ziegelinnenseeufer.

Die Immobilienpreise am Ziegelinnensee haben sich diskontinuierlich entwickelt. Während die Wohnungen um 2010 für durchschnittlich 1.600

bis 2.000 Euro je Quadratmeter verkauft wurden, liegen die Preise aktueller Neubauprojekte bei mindestens 2.500 bis 3.000 Euro (vgl. ebd.). Gemäß des Bodenrichtwertes von 180 Euro je Quadratmeter stellen die Flächen am Ziegelinnensee gute Lagen dar (vgl. Schwerin, o.J. d). Die Schweriner Wohnungsbaugenossenschaft vermietet aktuell Objekte im Hafenviertel für einen Quadratmeterpreis von 9,50 bis 10 Euro (vgl. Itv. 9 – Führungskraft bei der SWG). Zum Zeitpunkt der Analyse mithilfe der Immobilienplattform ImmoScout24 waren drei Wohnungen auf dem Markt verfügbar. Bei den beiden Mietwohnungen, die als „hochwertige Neubauobjekte mit einer gehobenen Qualität in traumhafter Lage“ beworben wurden, liegt der durchschnittliche Quadratmeterpreis bei 10,60 Euro (vgl. ImmoScout24, o.J. a). Zudem wird eine 3-Zimmer-Wohnung mit rund 100 Quadratmetern für 400.000 Euro angeboten (vgl. ImmoScout24, o.J. b).

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung spielt die Schaffung einer Grünfläche eine zentrale Rolle, da aktuell ein Mangel an Freiflächen erkennbar ist (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN) (s. Abb.



Abb. 42: Karte des Hafenquartiers (Quelle: Schwerin, o.J. g)

43). Außerdem haben Bürger\*innen in der Onlineumfrage formuliert, dass sie sich familienfreundliche Angebote, mehr Treffpunkte wie Gastronomie, Jugendzentren oder Märkte sowie Sportmöglichkeiten wünschen (vgl. Onlineumfrage). Zudem wird Wohnraum im mittleren Preissegment und eine bessere ÖPNV-Anbindung zur Reduzierung

des Pkw-Verkehrs angestrebt. Ein Großteil der Befragten glaubt, dass sich das Angebot an Hamburger Haushalte richtet, 60 Prozent der Teilnehmer\*innen können sich gut vorstellen, dass in dem Quartier Hamburger leben oder eine Immobilie besitzen.

### 3 Analyse





Abb. 43: Fotocollage des Hafenvierters (eigene Aufnahmen)

Lage:	Großwohnsiedlung im Südosten Schwerins
Projektstand:	Planungen abgeschlossen, Vorbereitung der Baumaßnahmen
Ziel:	Überplanung eines Quartiers in einer Großwohnsiedlung zur Entwicklung eines generationenübergreifendes, belebten Wohnstandortes
Fläche:	ca. 6 ha
Bodenrichtwert:	75-85 € / qm

Quellen: Schwerin, o.J. d; WGS, o.J. b

#### **Fallbeispiel 2: „Neue Mitte“ Neu Zippendorf**

Die „Neue Mitte“ im Schweriner Stadtteil Neu Zippendorf stellt ein Projekt des klassischen Stadtumbaus dar, bei dem ein sehr großflächiges Areal überplant wird (vgl. Itv. 6 – Führungskraft im BWO SN; WGS, o.J. b). Zentrale Ziele des Projektes sind die Realisierung bezahlbaren Wohnraums, einer besseren sozialen Durchmischung sowie eines attraktiven Wohnumfeldes mit einer zeitgemäßen Infrastruktur (s. Abb. 46). Zudem soll der zentrale „Berliner Platz“ wiederbelebt und ein generationsübergreifendes sowie kinderfreundliches Wohnquartier entwickelt werden (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2020). Beispielsweise sind innovative Wohnformen wie Reihenhäuser zur Miete oder Wohngruppen für Alleinerziehende vorgesehen (vgl. WGS, o.J. b; Schwerin, 2020 a). Durch die Schaffung multifunktionaler Räume des Gemeinschaftsbedarfs und eines grünen Umfeldes mit Wohnhöfen und Gemeinschaftsgärten soll ein attraktives Quartier für junge Haushalte entstehen. Die Umsetzung des Projektes erfolgt in drei Bauabschnitten, in denen eine Mischung aus Wohnclustern und Dienstleistungsstandorten sowie eine Gewerbeschule vorgesehen sind (vgl. Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS; Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN).

Die heutigen Maßnahmen in Neu Zippendorf wurden aufgrund von Entwicklungen in den letzten Jahrzehnten notwendig. Der etwa fünf Kilometer vom Stadtzentrum entfernte Stadtteil entstand in den 1970er- und 80er-Jahren als Teil des ehemals größten Wohngebiets in Schwerin – dem Dreesch – in industrieller Bauweise (vgl. StadtumMig, o.J.). Dabei stellte der „Berliner Platz“ das Zentrum der Großwohnsiedlung dar. Nach 1990 führten Abwanderungen und Geburtenrückgänge zu einem massiven Einwohner\*innenverlust sowie zu einer Fokusverlagerung der Stadtplanung zurück in die Innenstadt (vgl. ebd.; Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS). Aufgrund des zunehmenden Leerstandes erfolgte schließlich ein umfassender Rückbau in dem Stadtteil, wobei sich der Wohnungsbestand zwischen 2004 und 2013 um 1.000 Wohneinheiten und somit 16,2 Prozent reduzierte (vgl. Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft, 2020). Trotzdem weist Neu Zippendorf auch heute noch hohe Leerstände und aufgrund der günstigen Mieten einen hohen Anteil von Haushalten mit Transferbezug oder Arbeitslosigkeit auf (vgl. StadtumMig, o.J.). Aufgrund des Leerstands und der damit verbundenen Kosten steht bei der „Neuen Mitte“ der Rückbau im Vordergrund, wobei kein Abriss-Neubau vorgesehen ist, wie es im Hamburger Raum vorkommt (vgl. Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS). Vielmehr sollen die Standortvorteile wie etwa die



### 3 Analyse

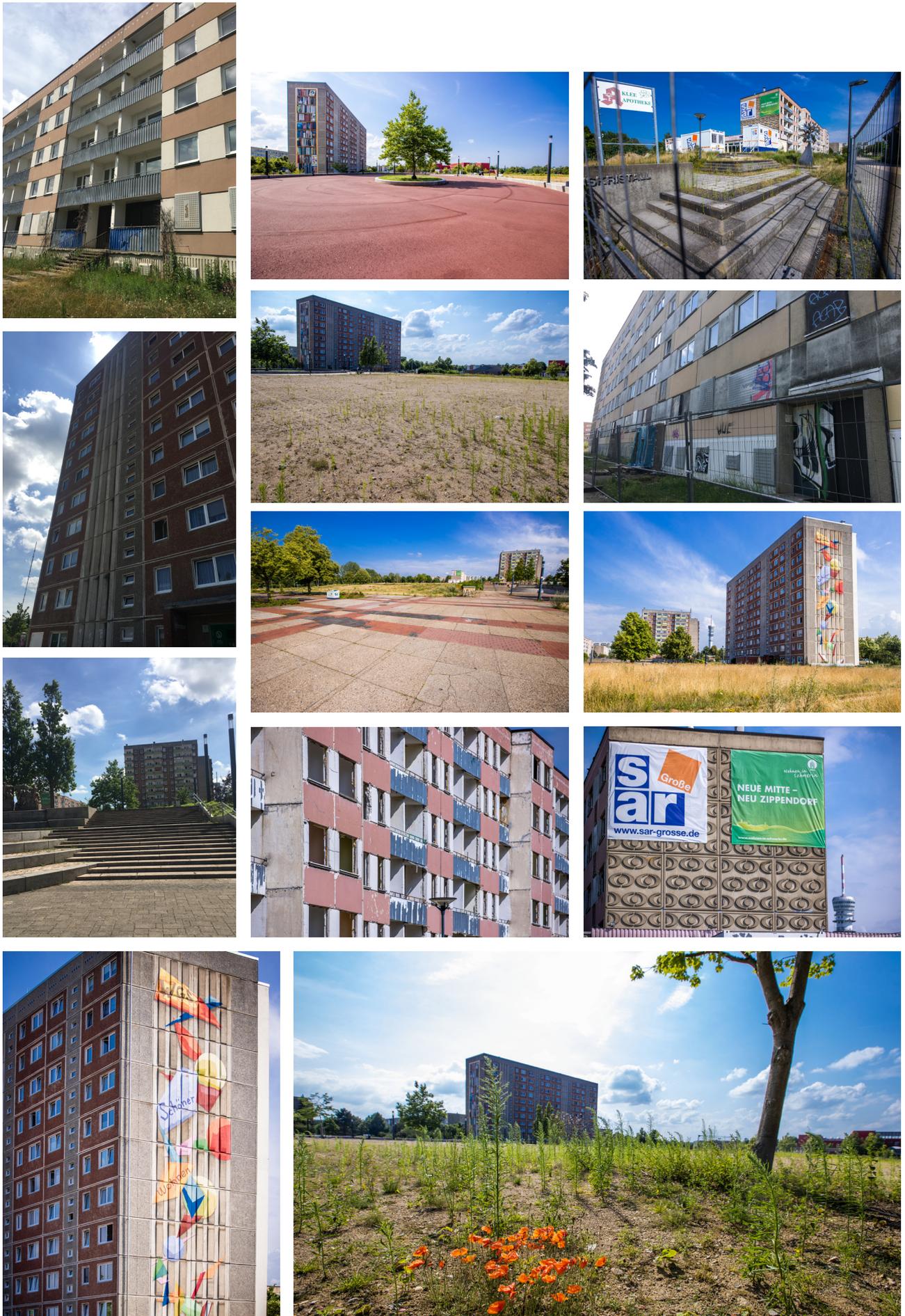


Abb. 46: Fotocollage Neu Zippendorfs (eigene Aufnahmen)

Lage:	im Stadtteil Ostorf in Nähe zum Faulen See
Projektstand:	Planungsphase, Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans
Ziel:	Umnutzung der Sportplatzfläche & Entwicklung eines Wohnquartiers
Fläche:	ca. 3,3 ha
Bodenrichtwert:	235 € / qm

Quellen: Schwerin, o.J. d; Schwerin, o.J. e

### Fallbeispiel 3: Sportplatz Paulshöhe

Der Sportplatz Paulshöhe ist durch die starke Begrünung, die Nähe zu Wasserflächen sowie eine gemischte Wohn- und Arbeitsnutzung im Umfeld von Ministerien, Verwaltungsgebäuden sowie dem Landesfunkhaus des Norddeutschen Rundfunks geprägt (vgl. Schwerin, o.J. e). Mit dem Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans fiel die Entscheidung zur Bebauung der Fläche.

Um zu verstehen, weshalb die Pläne hinsichtlich der Paulshöhe auf großes öffentliches Interesse stoßen, müssen die historischen Entwicklungen berücksichtigt werden. Ab 1872 wurde das Areal zunächst als Brauerei genutzt, die 1920 schließlich in eine Konservenfabrik umgewandelt wurde (vgl. Schwerin, o.J. e). Parallel dazu entstand ab 1900 ein Sportplatz mit Zuschauertribüne, der damals die größte Sportstätte Mecklenburgs darstellte. 2010 führte schließlich ein Beschluss der Stadtvertretung zur Aufgabe der Fläche als Platz für den vereinsgebundenen Fußballsport. Zudem forderte das Innenministerium von M-V im Zuge seiner Kommunalaufsicht den Verkauf der Fläche zur Haushaltskonsolidierung, wobei ein Erlös von vier Millionen Euro angestrebt wurde<sup>1</sup>. Daraufhin verpflichtete sich die Stadt in einer Vereinbarung mit dem Ministerium zur Veräußerung der Pauls-

höhe. Trotz Protesten wurde 2018 die Entwicklung einer Wohnbaufläche unter Durchführung eines Dialogforums beschlossen (vgl. Schwerin, o.J. e). Aktuelle Überlegungen befassen sich mit der Möglichkeit des Erhalts der Fläche im städtischen Besitz und der zeitlich begrenzten Verpachtung anstelle eines Verkaufs, der gemäß der aktuellen Bodenrichtwertkarte rund 7,5 Millionen Euro einbringen würde. In dem 2020 durchgeführten Dialogforum diskutierten schließlich drei Bürger\*innen aus der Nachbarschaft der Paulshöhe, sechs weitere Bürger\*innen Schwerins sowie Interessensvertreter\*innen verschiedener Institutionen über die zukünftige Entwicklung des Quartiers. Dabei wurde die Idee eines mischgenutzten Stadtteils mit Wohngebäuden, Bildungseinrichtungen und Anlagen für Gemeinschaftszwecke entwickelt. Die Ergebnisse wurden schließlich der Stadtvertretung vorgelegt, sie sind jedoch für die weitere Planung nicht bindend (vgl. ebd.). So fordern etwa CDU und FDP in der Stadtvertretung weiterhin eine stärkere Wohnbebauung und die Unabhängigen Bürger einen Erhalt des Sportplatzes.

Seitens des zuständigen Dezernats werden einige Defizite im Projektverlauf erkannt. So erfolge die Diskussion, in der zu viele Themen aufeinandertreffen, auf sehr symbolischer Ebene (vgl. Itv. 6 – Füh-

<sup>1</sup> Kuska, M. (2019, 16. August). Die Zukunft der Neugestaltung der Sportanlage Paulshöhe. Schweriner Volkszeitung. <https://www.svz.de/lokales/zeitung-fuer-die-landeshauptstadt/Schwerin-Nachspielzeit-auf-der-Paulshoehe-id25155012.html?print=1>.

### 3 Analyse



Abb. 47.: Stimmungsbild zur Paulshöhe (Quelle: Onlineumfrage)

rungskraft im BWO SN). Weiterhin sei die Idee des Dialogforums gut, müsse aber bei zukünftigen Projekten noch optimiert werden, da es beispielsweise zu einem Interessensungleichgewicht bei den Teilnehmer\*innen kam (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN).

Im Rahmen der Onlineumfrage wünschte sich ein Großteil der Befragten eine Entwicklung von Sozialwohnungen und altersgerechtem Wohnen sowie den Erhalt der Fläche für Sport und Erholung (vgl. Onlineumfrage) (s. Abb. 49). Die Mehrheit lehnte Eigentumswohnungen ab, der Bau eines weiteren Gebäudes einer Privatschule wurde kritisch gesehen. Zudem wurde moniert, dass die Wünsche der Bürger\*innen nicht ausreichend berücksichtigt würden: „[Ein] Dialogforum kann man sich sparen, wenn hinterher doch gemacht wird, was von Anfang an geplant war“ (Onlineumfrage). Falls auf der Paulshöhe ein Wohnquartier entsteht, könnten sich schließlich 50 Prozent der Befragten vorstellen, dass viele Personen aus Hamburg Immobilien erwerben oder mieten würden (vgl. ebd.).

#### **Bedeutung der Fallbeispiele**

Zusammenfassend zeigen die verschiedenen Fallbeispiele Aspekte der Siedlungsentwicklung in Schwerin auf, die für die nachfolgende Konzeptformulierung relevant sind (s. Abb. 50). Die Untersuchung des Hafenviertels am Ziegelinnensee hat gezeigt, dass Abstimmungen mit Projektentwickler\*innen, Bauträger\*innen sowie Architekturbüros notwendig sind. Des Weiteren sind eine soziale Durchmischung und die Interessen der ansässigen Bewohner\*innenschaft zu berücksichtigen. Die potenziellen Zuzüge von Hamburger Haushalten sollten zur Realisierung bedarfsgerechter Angebote in Konzepten aufgegriffen werden.

Die „Neue Mitte“ in Neu Zippendorf verdeutlicht, dass innerhalb der Metropolregion Hamburg unterschiedliche Rahmenbedingungen bestehen, die standortgerechten und individuellen Handlungsansätzen bedürfen. Weiterhin spiegelt die Realisierung moderner Wohnformen wider, wie gegenwärtige Zielsetzungen wie etwa die Schaffung bezahlbaren Wohnraums mit individuellen Wünschen nach einem familienfreundlichen Lebensumfeld und individuellen Wohnformen kombi-

nirt werden können. Letztendlich können modellhafte, zukunftsfähige Projekte als relevante Inhalte von Marketingstrategien zur Repräsentation und Attraktivitätssteigerung des Wohnstandortes Schwerin fungieren.

Schließlich hat die Analyse des Fallbeispiels Paulshöhe gezeigt, dass die Partizipation der Bürger\*in-

nen bei Projekten ermöglicht werden muss. Zudem sollten mischgenutzte, urbane Quartiere gemäß aktuellen Zielen und Interessen entstehen. Schließlich ist eine vorausschauende Bodenpolitik anstrebenenswert, wobei Verpachtungen attraktive Varianten zum Verkauf darstellen.



Abb. 48: Bedeutung der Fallbeispiele (eigene Abbildung)

## 3.2 Bedeutung der Stadtregion Schwerin in der Metropolregion Hamburg

Ausgehend von der Untersuchung der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Schwerin kann in Bezug auf die größere Betrachtungsebene schließlich die Bedeutung dieser im Kontext der Metropolregion Hamburg analysiert werden. Als Grundlage dafür gilt es, die aktuelle Rolle der Stadtregion in dem intraregionalen Netzwerk und die Strukturen der Zusammenarbeit darzustellen. Schließlich kann von aktuellen Trends und Herausforderungen der Siedlungsentwicklung in der Metropolregion die mögliche Bedeutung der Stadtregion Schwerin für eine grenzübergreifende Kooperation abgeleitet werden.

### 3.2.1 Vernetzung der Stadtregion in der Metropolregion

Zur Untersuchung der Vernetzungen innerhalb der Metropolregion Hamburg werden verschiedene Indikatoren eines funktionalräumlichen Ansatzes betrachtet, die größtenteils auf der Analyse statistischer Daten basieren und regionale Zusammenhänge aufzeigen sollen (vgl. Adam et al., 2005, S. 426). Vorwiegend werden PendelInnenbewegungen, Wanderungen, aktuelle Projekte sowie die subjektive Empfindung als Anhaltspunkte betrachtet. Da sich die statistischen Daten auf Landesebene immer auf die Gesamträume der Bundesländer

beziehungen, kann es bei der Analyse der Daten zu Verzerrungen kommen, da nur Teilräume der drei Flächenbundesländer zur Metropolregion gehören.

#### ***Berufsbedingte Pendler\*innenbewegungen***

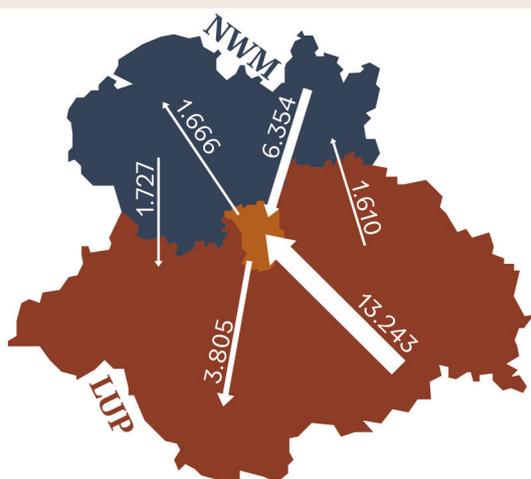
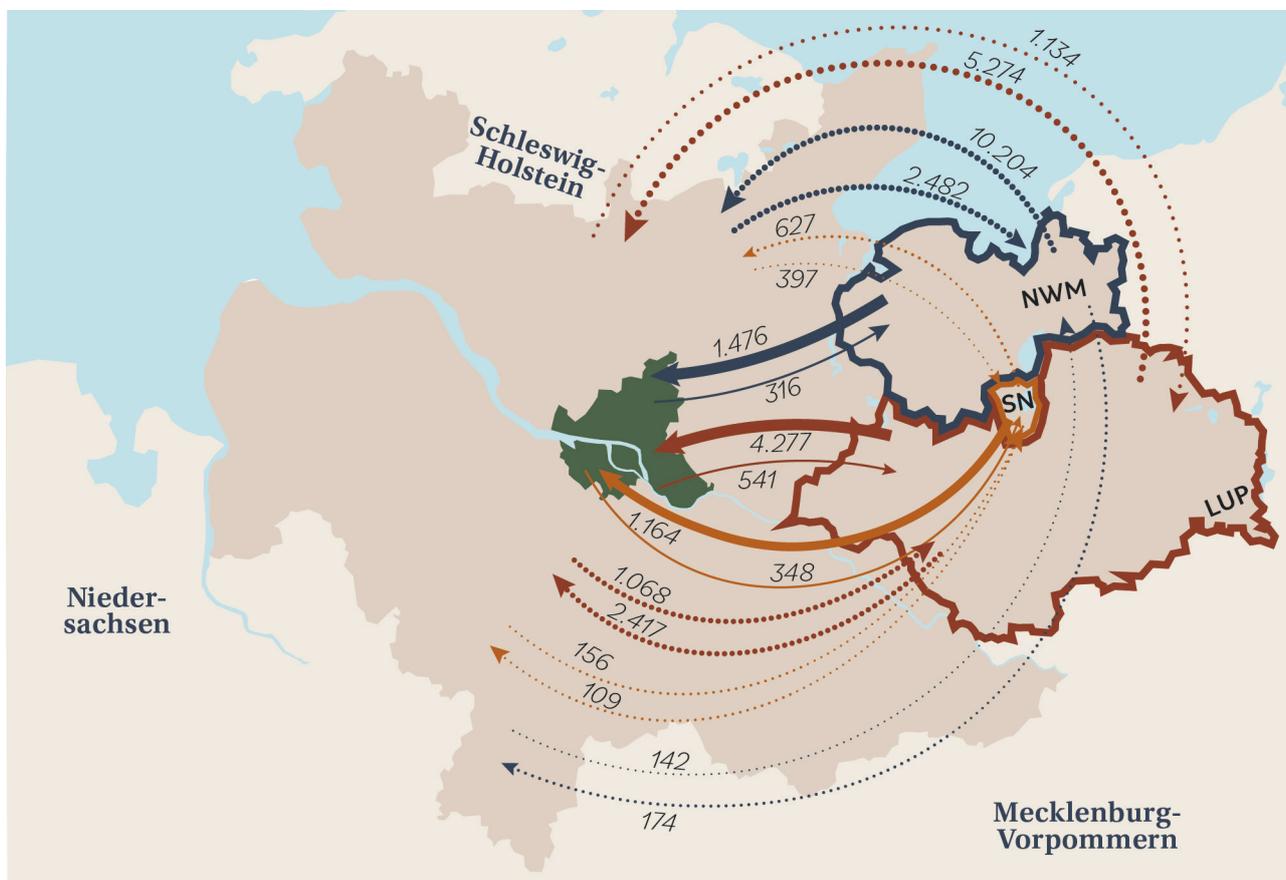
Westmecklenburg verzeichnet einen negativen Pendler\*innensaldo mit rund doppelt so vielen Aus- wie Einpendler\*innen (vgl. Agentur für Arbeit Schwerin, 2021). Dabei sind im Zeitraum 2011 bis 2020 die Einpendelndenzahlen leicht gestiegen, während die Zahl der Auspendelnden weitestgehend konstant blieb. Hinsichtlich der Verkehrsströme innerhalb Westmecklenburgs wird deutlich, dass deutlich mehr Personen aus den beiden Landkreisen nach Schwerin einpendeln als umgekehrt. Der stärkste Pendelndenstrom besteht dabei von Ludwigslust-Parchim nach Schwerin. Die Vernetzungen zwischen beiden Landkreisen sind dagegen weniger bedeutend, sodass Schwerin das dominierende Pendelziel darstellt (vgl. ebd.).

Bei der Untersuchung der Pendelndenbewegungen von und nach Schwerin wird deutlich, dass die Zahl der Auspendler\*innen 2018 auf 10.642 angestiegen ist (vgl. Schwerin, 2020 b). Etwa jeder Zweite fährt dabei in andere Orte Westmecklenburgs zur Arbeit, 11,6 Prozent wiederum nach Hamburg. Wenn man nur die Pendlerströme in Teilräume außerhalb Mecklenburg-Vorpommerns betrachtet, so hat sogar etwa jeder Dritte die Freie und Hansestadt als Destination für die berufliche Tätigkeit. Die Gesamtzahl der Einpendelnden nach Schwerin ist gesunken (vgl. ebd.). Dabei kommen circa Drei-

viertel der Personen aus Westmecklenburg, lediglich 1,3 Prozent aus Hamburg. Auch Schleswig-Holstein und Niedersachsen stellen mit je weniger als zwei Prozent keine bedeutenden Herkunftsregionen dar. Somit besteht ein deutliches Ungleichgewicht, da viele Auspendelnde in andere Teilräume der Metropolregion fahren, während aus diesen nur wenige Personen nach Schwerin kommen.

Ein etwas anderes Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Vernetzung Westmecklenburgs für Pendelnde in der Metropolregion. Trotz leicht gesunkener Auspendelndenzahlen beider Landkreise Westmecklenburgs existiert ein stark negativer Saldo (vgl. Statistisches Amt M-V, 2020). Das wichtigste Pendler\*innenziel ist Lübeck, danach folgen Hamburg und Bad Oldesloe (vgl. Agentur für Arbeit Schwerin, 2021). Insgesamt stellt der metropolregionale Teilraum Schleswig-Holsteins für Westmecklenburg die wichtigste Zielregion dar. Auch bei den Einpendler\*innenbewegungen nach Westmecklenburg ist Schleswig-Holstein die stärkste Herkunftsregion, allerdings sind generell die Zahlen der Einpendelnden deutlich geringer als die der Auspendelnden (vgl. ebd.).

Innerhalb der Metropolregion dominiert Hamburg als Pendelziel; etwa dreimal so viele Personen fahren in die Stadt als von ihr in andere Regionen (vgl. MRH, o.J. g). Die Stadt verzeichnet kontinuierlich steigende Ein- und Auspendelndenzahlen, was für eine Zunahme der Verkehrsverbindungen innerhalb der Metropolregion spricht. Zudem zeigen



Wichtigste Auspendler*innenziele		
<b>Schwerin</b> 1. Hamburg 2. Lübeck 3. Stormarn	<b>NWM</b> 1. Hamburg 2. Lübeck 3. Herzogtum Lauenburg	<b>LUP</b> 1. Hamburg 2. Herzogtum Lauenburg 3. Stormarn
Wichtigste Einpendler*innenherkünfte		
<b>Schwerin</b> 1. Lübeck 2. Herzogtum Lauenburg 3. Lüneburg	<b>NWM</b> 1. Lübeck 2. Herzogtum Lauenburg 3. Ostholstein	<b>LUP</b> 1. Herzogtum Lauenburg 2. Hamburg 3. Lüneburg

Abb. 49: Pendler\*innenbewegungen in der MRH (Quellen: Agentur für Arbeit Schwerin, 2021; Bundesagentur für Statistik, 2021; MRH, o.J.; Schwerin, 2018)

die statistischen Daten, dass Einpendler\*innen nach Hamburg zunehmend weitere Arbeitswege zurücklegen. Fast jeder zweite Hamburger Berufstätige benötigt mehr als 30 Minuten für seinen Arbeitsweg, zudem stieg der Anteil derjenigen,

die 30 bis 60 Minuten fahren, zwischen 2008 und 2012 um vier Prozent an (vgl. HWWI, 2013, S. 6). Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Personen mit Wohnsitz außerhalb und Arbeitsplatz innerhalb Hamburgs von 1989 bis 2012 um 35 Prozent (vgl.

### 3 Analyse

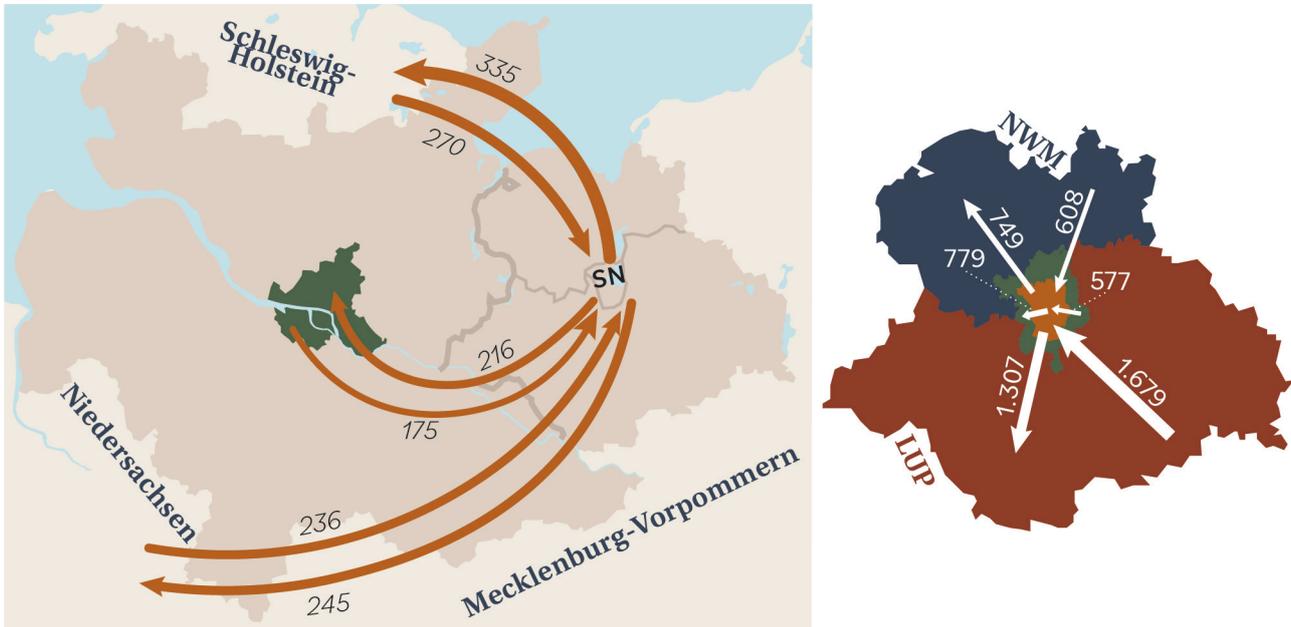


Abb. 50: Wanderungsbewegungen in der MRH (Quellen: Schwerin, 2020 b; Statistisches Amt M-V, 2020)

ebd., S. 7). Dabei gelten Autobahnanbindungen als signifikante Rahmenbedingungen, da etwa Wohnorte mit gleicher Entfernung zum Hamburger Hauptbahnhof in der Nähe von Autobahnen teilweise deutlich geringere Pendelzeiten aufweisen.

Letztendlich zeigen die statistischen Daten, dass Hamburg, aber auch andere Teilräume der Metropolregion bedeutende Pendelziele für Personen aus Westmecklenburg darstellen. Letzteres stellt wiederum eine vergleichsweise weniger relevante Destination dar, was an den negativen Pendler\*innensaldi erkennbar ist. Prognosen lassen außerdem vermuten, dass besonders Pendler\*innen nach Hamburg zukünftig weitere Arbeitswege zurücklegen und die Vernetzungen in der Metropolregion zunehmen werden.

#### **Wanderungsbewegungen**

Hinsichtlich der Zu- und Fortzüge verzeichnet Schwerin, im Gegensatz zu den Pendelndenbewe-

gungen, einen positiven Saldo. 2019 wurden mehr Zu- als Fortzüge dokumentiert (vgl. Schwerin, 2020 b). Dabei stellt die Altersgruppe der 30- bis 49-Jährigen insgesamt die dynamischste Generation dar, die am meisten Zu- und Fortzüge verzeichnet. Allerdings werden bei der detaillierten Betrachtung der Wanderungsbewegungen 2019 divergente Trends deutlich. Während mehr Zu- als Wegzüge über die Landesgrenze nach Schwerin verzeichnet wurden, gab es innerhalb des Bundeslandes mehr Weg- als Zuzügler (vgl. Statistisches Amt M-V, 2020). So ziehen auch mehr Personen aus Schwerin ins Umland und die beiden umgebenden Landkreise als umgekehrt (vgl. Schwerin, 2020 b). Im Gesamttraum Westmecklenburgs bestehen starke Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden hinsichtlich der Wanderungsbilanz (vgl. Statistisches Amt M-V, 2020). Besonders starke Zuzüge in Gemeinden an der Grenze zu Schleswig-Holstein, nach Schwerin und das Umland der

Landeshauptstadt sind schließlich Ursache für den positiven Wanderungssaldo der Gesamtregion im Jahr 2019.

Hinsichtlich der Wanderungen zwischen Schwerin und anderen Teilräumen der Metropolregion fällt jedoch auf, dass mehr Personen von der Landeshauptstadt nach Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen gezogen sind als umgekehrt (vgl. Schwerin, 2020 b). Von den Zuzügler\*innen aus anderen Bundesländern kamen zehn Prozent aus Hamburg, 14 aus Niedersachsen und 15 aus Schleswig-Holstein. Von den Fortziehenden aus Schwerin in andere Bundesländer gingen elf Prozent nach Hamburg, 13 nach Niedersachsen und 17 nach Schleswig-Holstein. Die absoluten Zahlen der Wanderungen zeigen, dass es innerhalb der Metropolregion mehr Fort- als Zuzüge aus beziehungsweise nach Schwerin gab (vgl. ebd.). Somit weist Westmecklenburg durchaus eine signifikante Anzahl von Zuzügen auf, die Wanderungen zwischen jenem Teilraum und der restlichen Metropolregion sind jedoch weitestgehend ausgeglichen.

Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung von Wanderungen zweifelten einige Expert\*innen in den Interviews an einer Zunahme der Zuzüge von Hamburg nach Schwerin, da die Entfernung zu hoch sei (vgl. Itv. 6 – Führungskraft im BWO SN). Aktuell würde es so beispielsweise nur vereinzelt Umzüge von jungen Familien aus Hamburg nach Schwerin geben. „Hamburger Kundschaft, Hamburger Zielgruppen – das ist, glaub ich, so ein klei-

nes Märchen“ (vgl. Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Vielmehr sind aktuell zwei andere Trends erkennbar. Einerseits nehmen die Käufe und somit auch Zuzüge von „Silver Agern“ aus anderen Bundesländern zu, die an Schwerin die Nähe zu anderen Großstädten wie Hamburg oder Berlin sowie das ruhige, naturnahe Wohnumfeld wertschätzen (vgl. Itv. 6 – Führungskraft im BWO SN). Zudem wird von einem Trend der Rückkehrenden gesprochen, da zunehmend Personen, die in Schwerin aufgewachsen sind und die Region einst verlassen hatten, gegenwärtig zunehmend zurückkehren.

### ***Fazit zu den Pendler\*innen- und Wanderungsbewegungen***

Sowohl Schwerin als aus Westmecklenburg weisen einen negativ Pendelndensaldo auf. Schwerin stellt das wichtigste Pendelziel innerhalb Westmecklenburgs dar, wiederum jede/r Zehnte der Auspendler\*innen fährt berufsbedingt von Schwerin nach Hamburg. Der Großteil der Einpendelnden nach Schwerin stammt aus den beiden benachbarten Landkreisen. Auf der metropolregionalen Ebene stellen die Teilräume Schleswig-Holsteins die wichtigsten Pendelziele für Personen aus Westmecklenburg dar.

Hinsichtlich der Zu- und Fortzüge verzeichnet Schwerin einen positiven Saldo. Während die Wanderungen über die Landesgrenze zunehmen, sinken jedoch die Zu- und Fortzüge innerhalb des Bundeslandes M-V. Zudem ziehen mehr Menschen

### 3 Analyse

von der Stadt in die Umlandgemeinden als umgekehrt. Auch wandern mehr von Schwerin in andere Teilräume der Metropolregion als wiederum Menschen aus metropolregionalen Teilräumen nach Schwerin ziehen. Ein Großteil der Zuzügler\*innen nach Schwerin sind Rückkehrer\*innen oder ältere Personen, ein Trend von Zuzügen aus der Metropolregion und besonders aus Hamburg ist nicht erkennbar.

#### Aktuelle Projekte

Des Weiteren zeigen auch aktuelle Projekte gegenwärtige Vernetzungen innerhalb der Metropolregion auf, wobei Hamburg ein wichtiger Kooperationspartner für die Stadtregion Schwerin ist. Ab dem Wintersemester 2021/22 werden rund 100 Studierende der Medical School Hamburg den praktischen Teil ihres Studiums am Schweriner Klinikum absolvieren (vgl. Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS). Im Zusammenhang damit werden Pro-

jekte für studentisches Wohnen in Schwerin realisiert. Dieses Projekt soll einerseits das Medizincluster in der Metropolregion fördern, andererseits sollen bei einer guten Standortentwicklung in drei Jahren bis zu 600 Studierende in der Stadt leben (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN).

Ein weiteres Kooperationsprojekt in der Metropolregion ist die temporäre Unterbringung von Menschen mit Behinderung in Schwerin (vgl. Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS). Personen, deren eigene Wohnung temporär nicht nutzbar ist, können barrierefreie Wohnungen in Schwerin beziehen. Dies kann etwa der Fall sein, wenn zwischen der Entlassung aus einer Klinik und anschließenden Therapien oder Reha Zeiträume überbrückt werden müssen. Dabei entlastet Schwerin größere Städte wie Hamburg, die eine Versorgung mit temporären Wohnungen nicht gewährleisten können (vgl. ebd.).

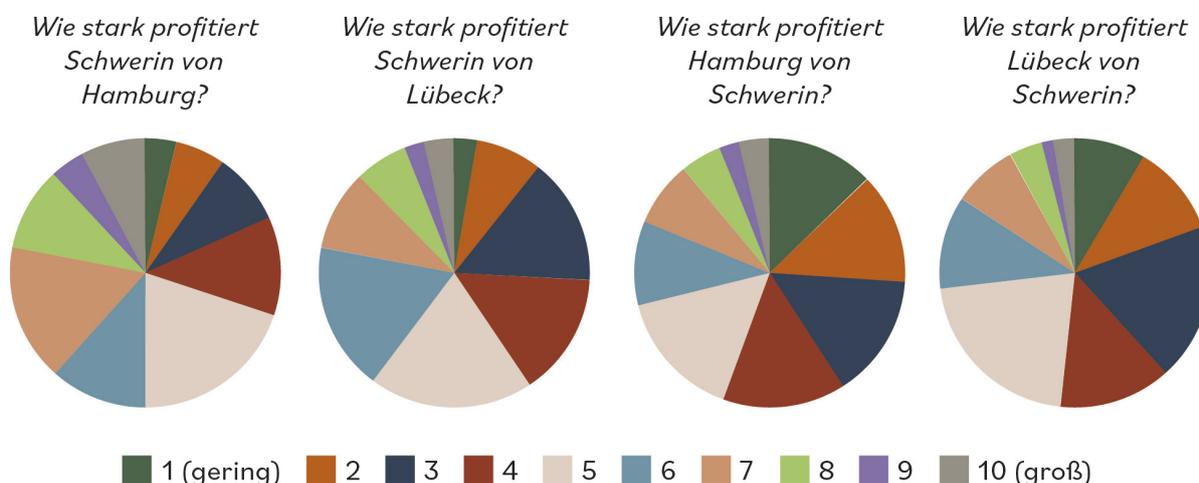


Abb. 51: Bewertung der Bedeutung der Verknüpfungen innerhalb der MRH (Quelle: Onlineumfrage)

Eine wichtige Rahmenbedingung für zukünftige Projekte im Bereich der Siedlungsentwicklung in der Metropolregion stellt außerdem die Gründung des Verkehrsverbundes Westmecklenburg dar, der Übergangstarife in das Netz des Hamburger Nahverkehrs bietet (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH). Zudem sind die heutigen Fahrzeiten von Schwerin nach Hamburg – beispielsweise 45 Minuten mit dem Intercity-Express – schon teilweise kürzer als von Hamburger Vororten wie Wedel, Stade und Norderstedt ins Hamburger Zentrum.

### ***Subjektive Einschätzung der Vernetzungen***

Im Rahmen der Onlineumfrage wurden unter anderem Daten zur subjektiven Einschätzung der Vernetzungen in der Metropolregion erhoben. Dabei fiel zunächst auf, dass jeder Zehnte der Befragten die Metropolregion nicht kennt (vgl. Onlineumfrage). Zudem denkt jeder Vierte nicht, dass diese grenzüberschreitende Kooperation für Schwerin bedeutend ist (s. Abb. 53). Hinsichtlich möglicher Optimierungspotenziale wurden schnellere Zugverbindungen zwischen den Städten der Region genannt, wobei besonders die Anbindung nach Lübeck als schlecht erachtet wird. Ein weiteres Defizit stellt gemäß den Antworten die Altersstruktur Schwerins dar. Die Stadt wird als „Altenheim von Hamburg oder Lübeck“ bezeichnet. Zur Förderung der Zuwanderung Jüngerer wird eine Hochschule oder Universität in Schwerin als sinnvoll angesehen.

### **3.2.2 Strukturen der Zusammenarbeit**

Die Metropolregion Hamburg hat im Bereich der Planung und Siedlungsentwicklung keine konkreten Kompetenzen, auch das Regionale Entwicklungskonzept von 2000 basiert auf Freiwilligkeit (vgl. OECD, 2019, S. 161). Dieses formuliert außerdem Zielsetzungen ausschließlich für die früheren Grenzen der Metropolregion, sodass nach dem Eintritt Westmecklenburgs eine Fortschreibung des Konzeptes beschlossen wurde. Trotz der fehlenden Verbindlichkeit weist die Kooperation ein aktives Engagement im Bereich der Raumentwicklung auf, wobei vorwiegend Einzelprojekte ohne übergeordnete Strategien oder Leitlinien realisiert werden. Somit ist die informelle, projektbezogene interkommunale Zusammenarbeit von Relevanz, wobei diese aber keine formelle Planung ersetzen kann (vgl. Oehler et al., 2021, S. 74). Für die Projektkoordinierung ist die Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung zuständig (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung).

### ***Projekte und Entwicklungen***

Bis heute wurden schon diverse Projekte im Bereich der Siedlungsentwicklung abgeschlossen, beispielsweise zur Demografie und Daseinsvorsorge oder der Gewerbeflächenentwicklung (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Zudem erprobten im Leitprojekt „Innenentwicklung der Metropolregion Hamburg“ fünf Modellkommunen Projektansätze zur Erkennung und Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen (vgl. OECD,

2019, S. 161). Die Ergebnisse wurden schließlich als Leitfaden zusammengefasst und dienen als Ratgeber für andere Kommunen in der Metropolregion. Letztes Jahr wurde das Leitprojekt „Wohnen in der Metropolregion Hamburg“ gestartet, in dessen Rahmen ebenfalls zehn Einzelprojekte realisiert werden sollen (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Ein kürzlich gegründeter Koordinierungskreis der Raumordnung dient dem Austausch der Abteilungsleiter\*innen der einzelnen Bundesländer, die sich mit jenem Themenschwerpunkt befassen, zur Entwicklung eines räumlichen Leitbildes. Von besonderer Relevanz für die aktuelle Entwicklung der Metropolregion sind die Ergebnisse der OECD-Studie, die vor allem im Bereich der räumlichen Entwicklung und des Wohnens einige Defizite beinhaltet (vgl. ebd.). In dem Zusammenhang sind beispielsweise eine Machbarkeitsstudie für ein Wohnungsmarktmonitoring sowie ein Ausbau der flächensparenden Siedlungsentwicklung im Zusammenhang mit der Wohnungsbauentwicklung zukünftig vorgesehen. Außerdem wird der Abbau administrativer Hürden und eine Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung und Vernetzung angestrebt, um effektivere Kooperationen zu ermöglichen (vgl. MRH, o.J. g). So sind eine intensivere Kommunikation zwischen Akteur\*innen der Wohnungswirtschaft, eine Weiterentwicklung alters- und zukunftsgerechter Wohnformen im ländlichen Raum und ein sparsamer Umgang mit Flächenressourcen vorgesehen (vgl. MRH, o.J. g; Geschäftsstelle der MRH, 2016; MRH, o.J. h).

#### ***Hindernisse der Zusammenarbeit***

Als besonders relevantes Defizit der Metropolregion wurde von der OECD die administrative Fragmentierung herausgearbeitet (vgl. 2019, S. 161f.). Für eine integrierte Raumplanung ist indes eine Abstimmung der Planungs- und Wohnungsbau politik notwendig, da beispielsweise Regionalpläne der einzelnen Teilräume aufeinander abgestimmt werden sollten. Die Probleme der Zusammenarbeit werden zudem durch die Unterschiede hinsichtlich der Zuständigkeiten in der Raumplanung in den Trägerländern erschwert. Während Hamburg als Stadtstaat für die Ausarbeitung von Plänen zuständig ist, erfolgt dies in Schleswig-Holstein durch die oberste Landesplanungsbehörde, in Mecklenburg-Vorpommern durch regionale Planungsverbände und in Niedersachsen durch die einzelnen Kreise. Somit fehlt der Gesamtregion ein Handlungsrahmen, um Gestaltungsfragen für einzelne Teilräume lösen zu können (vgl. Teuber & Wedemeier, 2019, S. 167). Zudem fokussieren Verwaltungsträger\*innen oft schwerpunktmäßig ihr eigenes Handlungsgebiet, während eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit als freiwillige, zusätzliche Aufgabe angesehen und ihre Notwendigkeit nicht berücksichtigt wird.

Allgemein gilt, dass die Standortattraktivität innerhalb der Metropolregion mit steigender Entfernung nach Hamburg sinkt (vgl. Teuber & Wedemeier, 2019, S. 156). Allerdings werden kausale Beziehungen zwischen den Fahrzeiten nach Hamburg und

der Bevölkerungsentwicklung anhand von Wanderungsbewegungen deutlich, da innerhalb der Region Orte mit einer guten Verkehrsanbindung nach Hamburg vergleichsweise hohe Zuzüge aufweisen. Daher ist vielmehr eine Betrachtung der relativen Entfernungen relevant, da die Aussagekraft absoluter Entfernungen bezüglich der Standortattraktivität gering ist. Somit können Verbesserungen der Verbindungen positive Effekte auf die Standortentwicklung von peripheren Teilräumen haben. Zusätzlich können der technische Ausbau und die fortschreitende Digitalisierung mit Möglichkeiten der Telearbeit diese Attraktivitätssteigerung entfernterer Kreise fördern.

#### ***Förderung der intraregionalen Zusammenarbeit***

Um die Potenziale der Metropolregion zur grenzüberschreitenden Kooperation nutzen zu können, bedarf es einer Plattform, die eine gemeinsame Betrachtung von Herausforderungen und aktuellen Vorhaben ermöglicht, sowie einer Strategie, die den Gesamttraum der Metropolregion mit den unterschiedlichen Qualitäten und Entwicklungstrends einbezieht (vgl. Brüdgam, 2017, S. 6-8). Außerdem ist eine Stärkung der lokalen und interkommunalen Zusammenarbeit notwendig, wofür effektive und effiziente Kooperationsstrukturen etabliert werden müssen, um aktuellen Herausforderungen begegnen zu können (vgl. Oehler, 2021, S. 77; vgl. Jehling et al., 2018, S. 46). Zudem ist die engere Zusammenarbeit auch vor dem Hintergrund der Lebenswirklichkeit der Zivilgesellschaft

mit engen Beziehungen auf wirtschaftlicher und persönlicher Basis dringend notwendig (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH).

Die bereits genannten Strukturen der projektorientierten Zusammenarbeit stellen erste Ansätze dar, allerdings werden besonders hinsichtlich der Stadtentwicklung große Chancen des Metropolraums zu wenig genutzt. Außerdem gibt es aktuell keine Zusammenarbeit bei generellen Themen wie dem Siedlungsbau (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH). Um dies zu verändern, müssten zunächst gemeinsame regionale Entwicklungsschwerpunkte und -richtungen definiert und eine Baulandaktivierung im Einzugsbereich von ÖPNV-Verbindungen vorangetrieben werden (vgl. Oehler et al., 2021, S. 77). So könnten Siedlungsschwerpunkte außerhalb Hamburgs gezielt als Ventil für den überlasteten Hamburger Markt entwickelt und gefördert werden. Um negative Effekte dieser Strategien wegen des zunehmenden Verkehrs und der schlechten Vereinbarkeit langer Pendelzeiten mit der Familie zu vermeiden, sind innerhalb der Metropolregion neue Ansätze der Arbeitswelt zu entwickeln. Beispielsweise könnte man – orientiert an Ideen von Unternehmen aus Amsterdam – zusätzliche Arbeitszentren mit Büro- und Telearbeit außerhalb der Stadtzentren großer Metropolen etablieren. Des Weiteren stellen Co-Working-Spaces oder Angebote des Home-Offices große Potenziale dar.

### 3 Analyse

Die Gründung eines Planungsverbands für die gesamte Region ist wegen der großen Fläche der Region unrealistisch (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Zwar könnte dieser Verband zu einer Effizienzsteigerung der Arbeit führen, jedoch hätte diese Maßnahme signifikante Folgen für die Zuständigkeiten im Bereich der Regionalplanung. Trotzdem wird der dringende Handlungsbedarf erkannt: „So wie bisher können wir nicht mehr weitermachen“ (Itv. 2 – Vertreterin der FAG Siedlungsentwicklung).

#### 3.2.3 Trends und Herausforderungen der Metropolregion Hamburg

Bei einer Konzeptentwicklung bezüglich der Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg müssen jedoch auch die vielfältigen und zahlreichen Trends und Herausforderungen des Gesamt- raumes und einzelner Teilräume berücksichtigt werden (s. Abb. 54). Diese werden daher im Folgenden dargestellt.

##### ***Teilräumliche Betrachtung der Metropolregion***

Die Teilräume der Metropolregion weisen divergente Trends hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung auf (s. Abb. 55), was wiederum unterschiedliche Effekte auf die regionalen Immobilienmärkte hat (vgl. Holtermann & Otto, 2015, S. 6). In Gebieten mit hohem Bevölkerungswachstum kommt es zu einem Anstieg der Wohneinheiten und zu einer erhöhten Nachfrage nach sozial- oder altersgerechten Wohnungen (vgl. OECD, 2019, S. 165). Für die Bevölkerungsentwicklung eines Ortes

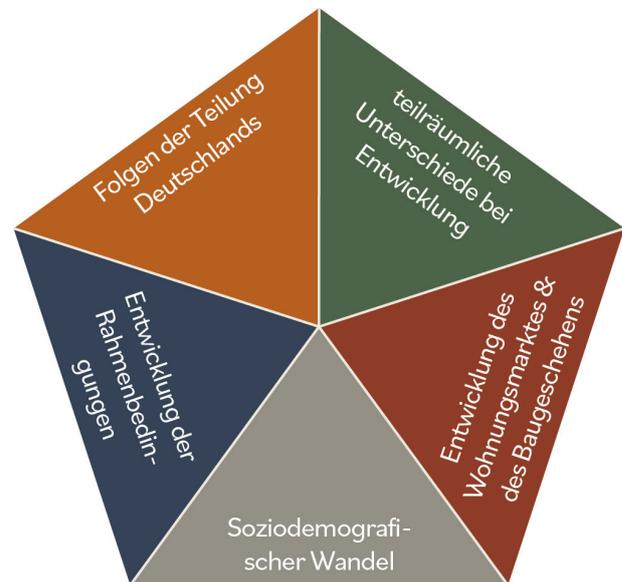


Abb. 52: Trends und Herausforderungen in der MRH (eigene Abbildung)

ist dabei weniger die Größe als vielmehr die Lage in der Region relevant (vgl. Scholich & Bruhse, 2019, S. 349). Ländliche Gebiete sind wiederum größtenteils von einer rückläufigen Bevölkerungszahl gekennzeichnet, sodass besonders die Sanierung und Anpassung des Wohnungsbestandes sowie eine Adaption an den demografischen Wandel und an steigende Infrastrukturkosten von Relevanz sind (vgl. OECD, 2019, S. 164; MRH, o.J. i).

Größe und Vielfalt der Metropolregion haben jedoch nicht nur Auswirkungen auf die demografische Entwicklung. Westmecklenburg stellt innerhalb der regionalen Kooperation aufgrund der größeren Entfernung zu Hamburg im Vergleich zu den Teilräumen Schleswig-Holsteins und Niedersachsens nicht den stärksten Partner dar (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH). Daher ist der mecklenburgische Teilraum weniger stark im Netzwerk der Metropolregion verflochten. Allerdings wurde in einzelnen Themenbereichen bereits

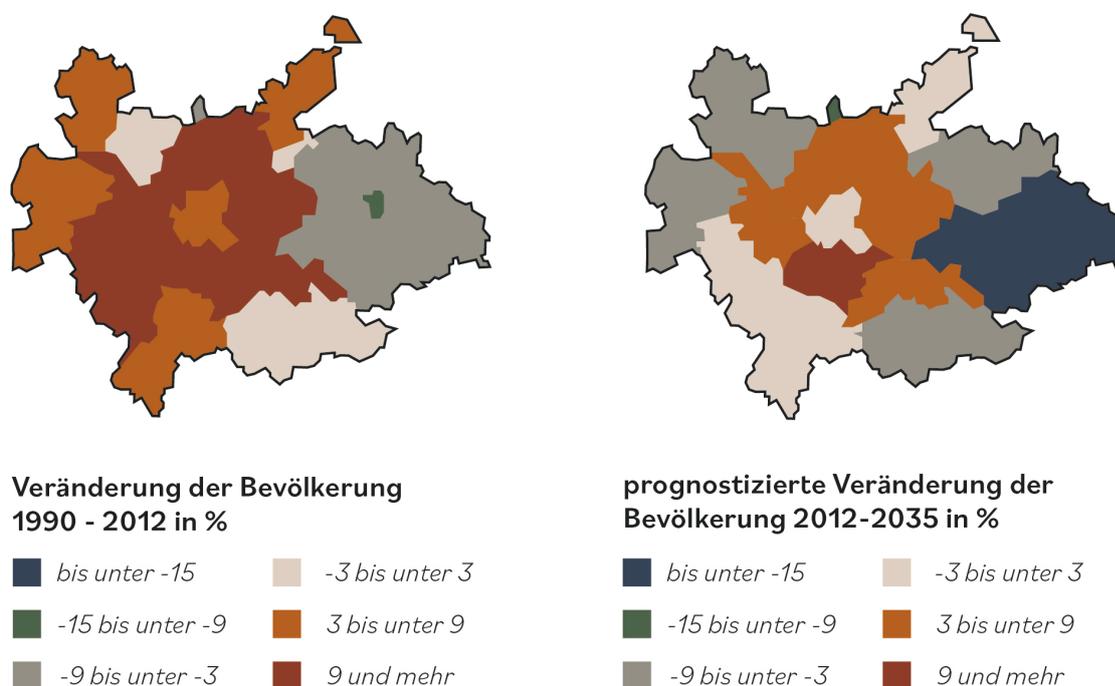


Abb. 53: Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der MRH (Quelle: Schlömer et al., 2015)

eine enge Zusammenarbeit realisiert: Im Rahmen des internationalen Marketings wirbt beispielsweise die Stadt Hamburg mit dem Schweriner Schloss.

Weiterhin wird zukünftig eine stadtreionale Betrachtungsweise zunehmend erforderlich sein, da periphere Zentren beispielsweise Entlastungsfunktionen der vom starken Bevölkerungswachstum und angespannten Wohnungsmarkt gekennzeichneten Großstadt wahrnehmen (vgl. Scholich & Bruhse, 2019, S. 353f.). Dabei sind auch Standorte in peripheren Räumen mit größerer Entfernung zur Großstadt für die Entwicklung der sie umgebenden Teilräume von Relevanz und sollten daher gezielt gefördert werden.

### **Entwicklungen des Wohnungsmarktes und des Baugeschehens**

Die Baulandpreise unterscheiden sich innerhalb der Metropolregion sehr stark, wobei Hamburg

die höchsten und Westmecklenburg die niedrigsten Werte aufweist (vgl. Holtermann & Otto, 2015; MRH, o.J. i; OECD, 2019, S. 15). Zudem kommt es wegen der hohen Grundstücks- und Erschließungskosten zu einem starken Anstieg der Wohnimmobilienpreise (vgl. OECD, 2019, S. 153). Besonders in ländlichen und peripheren Räumen machen die Planungs- und Baukosten, die auch wegen qualitativer und ordnungsrechtlicher Anforderungen steigen, den Großteil der Kosten bei Neubauprojekten aus, erschlossenes Bauland ist ausreichend verfügbar (vgl. OECD, 2019, S. 23). Prognosen zur Preisentwicklung für Wohnraum bis 2030 zeigen die höchste Steigerung mit bis zu 0,73 Prozent in Hamburg, während Westmecklenburg von einer Stagnation oder sogar Schrumpfung gekennzeichnet sein wird (vgl. Holtermann & Otto, 2015).

Zwischen 2000 und 2015 ist zudem der Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsflächen in

allen Teilräumen der Metropolregion stärker gestiegen als die Bevölkerung, die einzige Ausnahme stellt Hamburg dar (vgl. OECD, 2019, S. 158). Zudem werden in dünn besiedelten Gebieten mit Bevölkerungswachstum zunehmend Wohn-, aber auch Grün- sowie Gewerbeflächen ausgewiesen (vgl. ebd., S. 162). Der sich abzeichnende Mangel an Bauland wird zu einem weiteren Preisanstieg führen (vgl. ebd., S. 23).

#### ***Soziodemografischer Wandel***

In der Stadtregion Schwerin kommt es vorwiegend zu einer Überalterung der Bevölkerung und damit verbundenen Schrumpfungprozessen (vgl. RP WM, 2018, S. 5). Bezüglich des demografischen Wandels sind innerhalb der Metropolregion divergente Trends erkennbar. Beispielsweise zeigen Prognosen einerseits eine weitestgehend stabile Anzahl der 6- bis unter 16-jährigen bis 2035 im engeren Verflechtungsraum Hamburg, andererseits eine Schrumpfung dieser Altersgruppe in Westmecklenburg (vgl. Schlömer et al., 2015). In der gesamten Region wird es zu einer starken Zunahme der älteren Bevölkerung kommen. Zudem wird der Anteil der Ein- und Zweipersonenhaushalte steigen, wobei diese Entwicklung besonders stark im Hamburger Umland ausfallen wird.

Die Wohnungsmärkte und deren Entwicklung sind stark vom demografischen Wandel beeinflusst, da sich mit der sinkenden Anzahl der Erwerbspersonen im Verhältnis zu den Personen im Ruhestand auch die regionalen Einkommenssituationen ver-

ändern (vgl. Holtermann & Otto, 2015, S. 6). Daher sind Kreativität und Anpassungsfähigkeit in vielen Handlungsbereichen notwendig (vgl. Teuber & Wedemeier, 2019, S. 166). Denkbar ist eine gezielte Förderung von Umlandzentren, die langfristige und attraktive Wohnalternativen zur Großstadt darstellen können (vgl. Pohl et al., 2019, S. 175).

#### ***Entwicklung der Rahmenbedingungen***

Die Verkehrsinfrastruktur hat eine zentrale Bedeutung für die zukünftige räumliche Entwicklung, beispielsweise wegen zunehmender Arbeitspendeldistanzen (vgl. RP WM, 2011 a, S. 16). Besonders im ländlichen Raum stellen die Mobilität sowie die Daseinsvorsorge der Bevölkerung eine Herausforderung dar (vgl. Teuber & Wedemeier, 2019, S. 166). Zudem besteht zwischen dem Infrastrukturausbau und dem Siedlungsverhalten eine ambivalente Abhängigkeit (vgl. Holtermann & Otto, 2015, S. 11). Während Infrastrukturen vor allem an Standorten mit hoher Nachfrage ausgebaut werden, siedeln sich Personen vorwiegend an infrastrukturell gut angebotenen Orten an. Für die Stadtregion Schwerin ist unter anderem die Zugtaktung der Verbindungen in andere Verdichtungsräume der Metropolregion für die zukünftige Entwicklung relevant (vgl. Itv. 5 – Führungskraft der BWO SN). Zudem nutzen immer mehr Personen die Möglichkeit, einen Arbeitsplatz in Hamburg mit einer Wohnung in Schwerin oder Umgebung aufgrund des Home-Offices und guter Pendelmöglichkeiten nach Hamburg kombinieren zu können.

Weiterhin müssen soziale und wirtschaftliche Ansprüche an den Raum mit ökologischen Funktionen in Einklang gebracht werden, um dauerhaft eine ausgewogene und nachhaltige Ordnung zu realisieren (vgl. RP WM, 2011 a, S. 16). Vielfältige Raumfunktionen sollten durch eine weitsichtige Ressourcenbewirtschaftung unter Einbeziehen der wachsenden Nutzungskonflikte gesichert werden, wobei der Schutz natürlicher Lebensgrundlagen und die Schaffung weiterer Standortvoraussetzungen für ein Wirtschaftswachstum besonders relevant sind.

### **Folgen der Teilung Deutschlands**

Die frühere Teilung Deutschlands ist noch heute in unterschiedlichen Denkweisen zu spüren (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH). 25 Prozent der Teilnehmer\*innen der Onlineumfrage sind der Meinung, dass die Metropolregion durch die ehemalige Grenze geprägt ist. Allerdings hat die grenzübergreifende Kooperation auch zum Zusammenwachsen der vier Bundesländer beigetragen (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Zudem wird die Einheit als norddeutsche Region hervorgehoben: „Es wäre vielleicht schwieriger, mit Bayern zusammenzuarbeiten, als mit den Kollegen, die eine gleiche Vergangenheit haben“ (Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung).

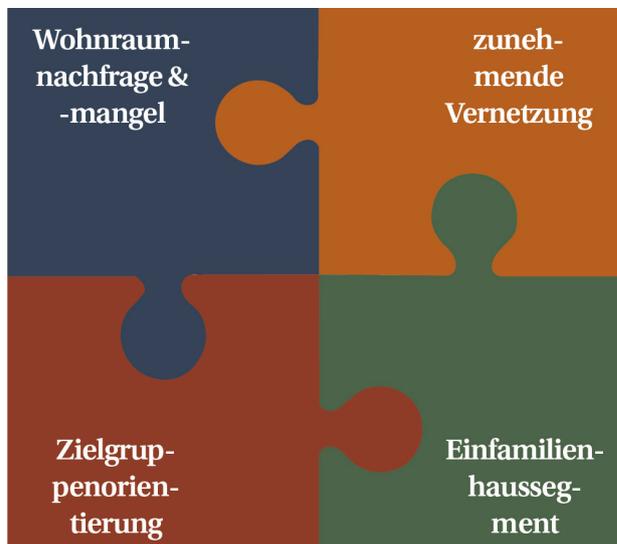


Abb. 54: Potenziale und Handlungsbedarfe hinsichtlich der Rolle Schwerins in der MRH (eigene Abbildung)

### **3.2.4 Mögliche Bedeutung Schwerins für die Metropolregion**

Vor dem Hintergrund der dargestellten Netzwerkstrukturen in der Metropolregion sowie gegenwärtigen Trends und Herausforderungen stellt sich schließlich bezüglich des Themenfokus der vorliegenden Thesis die Frage, welche Bedeutung die Stadtregion Schwerin in dieser Region hat oder haben kann. Hierfür werden sowohl Potenziale und Themenschwerpunkte der Siedlungsentwicklung als auch konkrete Handlungsbedarfe für die Stadtregion herausgearbeitet (s. Abb. 56).

#### ***Potenziale und mögliche Handlungsschwerpunkte***

##### Wohnraumnachfrage und -mangel

Die Nachfrage nach Wohnraum in der Metropolregion steigt und bleibt teilweise ungedeckt (vgl. OECD, 2019, S. 70f.). Die Wohnungsmarktprognose des BBSR für den Zeitraum 2015 bis 2030 zeigt, dass besonders in urbanen Kernen und deren Um-

### 3 Analyse

land die Wohnflächennachfrage stark zunehmen wird. In prosperierenden Großstädten und Regionen mit einem hohen und qualifizierten Arbeitsplatzangebot wird bezahlbarer Wohnraum daher immer knapper, der tendenzielle Anstieg von Investitionen im höherpreisigen Immobiliensegment verschärft diese Entwicklung zusätzlich (vgl. Jehling et al., 2018, S. 45). Die Förderung des sozialen und bezahlbaren Wohnungsbaus ist außerdem aufgrund der aktuell niedrigen Zinsen für private Investor\*innen und Wohnungsbauunternehmen wenig attraktiv. Somit wird es in Hamburg, aber auch in gut erreichbaren Umlandorten, besonders für Haushalte mit geringem oder mittlerem Einkommen zunehmend schwierig, eine passende Immobilie zu finden (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Bereits heute strahlt der wachsende Nachfragedruck im Wohnstandort Hamburg stark auf den engeren Verflechtungsraum aus (vgl. Lehnert, 2014). Das Hamburger Umland weist aktuell die höchste Bautätigkeit in der Metropolregion auf und ist von einem starken Bevölkerungswachstum geprägt (vgl. Holtermann & Otto, 2015, S. 27f.). Dieser Trend wird sich auch künftig fortsetzen, wobei die begrenzten Flächenressourcen Bau- und Wohnkosten weiter ansteigen lassen.

In peripheren Räumen der Metropolregion wird es dagegen vorwiegend zu Diskrepanzen zwischen der Qualität des Wohnraumangebots und den Bedürfnissen einer zunehmend alternden Bevölkerung kommen (vgl. ebd., S. 152). Prognosen

gehen allerdings in diesen Räumen von einer weniger starken Anspannung des Wohnungsmarktes aus. Somit können Teilräume wie die Stadtregion Schwerin als Entlastungszentren für den engen Verflechtungsraum Hamburgs entwickelt werden. Auch Städte wie Geesthacht und Bargteheide im ersten Ring der Metropolregion streben heute keine umfangreichen Zuwanderungen mehr an, da sie diese wirtschaftlich hinsichtlich der Bereitstellung von Infrastruktur, Kindergärten und Schulen nicht mehr gewährleisten können (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH). Außerdem wollen zunehmend Haushalte in ein grünes Wohnumfeld ziehen, wobei Teilräume im zweiten Ring der Metropolregion wie Westmecklenburg eine hohe Attraktivität aufweisen.

#### Zunehmende Vernetzung

Zunehmende Wirtschaftsbeziehungen und Verflechtungen sowie ein sich wandelndes Mobilitätsverhalten führen zu Veränderungen in der Metropolregion (vgl. Holtermann & Otto, 2015, S. 6). Unterschiedliche Wachstumsmuster innerhalb der Region müssen in der Raumplanung umfassend berücksichtigt werden (vgl. OECD, 2019, S. 160). Zudem sollte eine kompakte und ÖPNV-orientierte Entwicklung angestrebt werden, wobei gut angebundene Standorte deutliche Vorteile haben (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Ein großes Potenzial der Stadtregion Schwerin stellt dabei die schnelle Zuganbindung nach Hamburg dar, die oftmals zeiteffizienter ist als das

Pendeln vom Hamburger Stadtrand oder Umlandgemeinden mit S- oder U-Bahnen (vgl. Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS).

#### Zielgruppenorientierung

Der Wohnstandort Hamburg ist besonders bei jungen Menschen zwischen 15 und 24 Jahren stark nachgefragt, was auf eine Ausbildungswanderung und die Funktion als „Schwarmstadt“ zurückzuführen ist (vgl. BSW, 2017, S. 9). Dem gegenüber steht allerdings der Wunsch vieler junger Familien nach einem Wohnort im Grünen, wobei das Einfamilienhaus als Wohntypologie weiterhin beliebt ist (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). In dieser Nachfrageentwicklung besteht eine große Chance für die Stadtregion Schwerin, sofern eine gute Verkehrsanbindung und die Rahmenbedingungen für Home-Office geboten werden. Schon heute ist ein Wandertrend aus verdichteten Räumen in grünere, ruhigere Wohnorte erkennbar (vgl. Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Beispielsweise kamen bei einem Neubauprojekt im Schweriner Hafenuartier rund ein Drittel der heutigen Bewohner\*innen aus Hamburg. Allerdings ziehen aktuell vorwiegend Alleinstehende oder Familien, deren Kinder bereits ausgezogen sind, nach Schwerin, sodass der Zuzug jüngerer Personen noch der Förderung bedarf.

#### Einfamilienhaussegment

Die Nachfrage nach Einfamilienhäusern steigt in der gesamten Metropolregion Hamburg (vgl.

OECD, 2019, S. 72). Ein großes Potenzial Schwerins stellen daher die deutlich geringeren Preise für Grundstücke in diesem Segment im Vergleich zum engeren Verflechtungsraum Hamburgs dar (vgl. Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Zudem sind Objekte des individuellen Wohnungsbaus weiterhin charakteristische Immobilien ländlicher und gering verdichteter Räume, zu denen die Stadtregion Schwerin zählt. Weiterhin von Relevanz ist der zukünftige Umgang mit Einfamilienhäusern, die in den nächsten Jahren aufgrund des zunehmenden Alters ihrer Bewohner\*innen leer fallen werden (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Einerseits erfordert dieser Trend die Realisierung alters- und behindertengerechter Wohnformen mit Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen im nahen Umfeld, andererseits müssen auch Nachnutzungskonzepte für die leerstehenden Immobilien entwickelt werden, die einem neuen Nutzer\*innenkreis wie etwa jungen Familien zugeführt werden können.

#### Weitere Potenziale der Stadtregion Schwerin

Zusätzlich bieten zahlreiche Potenzialflächen in Schwerin Möglichkeiten einer Stadtentwicklung, die in Hamburg in diesem Ausmaß nicht mehr zur Verfügung stehen (vgl. Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Außerdem führen die Naturqualitäten, die Wassernähe und die kompakte Stadtstruktur Schwerins zu einer hohen Attraktivität der Stadtregion (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Vor allem die Wasserla-

### 3 Analyse

gen als Besonderheit des Wohnstandortes prägen hochwertige urbane Räume und Quartiere (vgl. BSU, 2014, S. 12ff.). „Schwerin wirkt für Außenstehende sehr attraktiv: [...] Landeshauptstadt, gute Lage, Nähe zu Hamburg [...] Deswegen kommen jetzt sicherlich auch relativ viele Käufer aus anderen Bundesländern“ (Itv. 9 – Führungskraft bei der SWG).

#### **Handlungsbedarfe**

##### Ganzheitliche Strategien

Ein Konzept zur besseren Kooperation hinsichtlich der Siedlungsentwicklung in der Metropolregion muss eine Thematisierung gemeinsamer Probleme, die die gesamte Region betreffen, ermöglichen (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Zudem bedarf es eines Flächennutzungsansatzes, der die Nachfrageentwicklungen von Flächen für Wohn-, Verkehrs-, industrielle, handwerkliche und gewerbliche Zwecke sowie den Bedarf an Freiflächen in Einklang bringt (vgl. OECD, 2019, S. 161). Hierfür ist die Bereitstellung einer Plattform zur Transparenzerhöhung bezüglich des Wohnungsmarktes notwendig (vgl. ebd., S. 165). Außerdem sollten qualitative und quantitative Bedarfsanalysen durchgeführt werden, um unterschiedliche Nachfrage- und Entwicklungsmuster erkennen zu können. Zur Förderung der intraregionalen Zusammenarbeit sollten weiterhin konkrete Angebote – beispielsweise für Hamburger Haushalte – gemacht und in diesem Zusammenhang die eigene Leistungsfähigkeit bewiesen und vermarktet

werden (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & MRH). Gemäß den gegenwärtigen Prognosen bezüglich der zukünftigen Nachfrage sollten integrierte Wohnangebote für Senioren und Familien mit kurzen Wegen und einer stärkeren Integration von Wohnen und Arbeiten ausgebaut werden (vgl. Holtermann & Otto, 2015, S. 32).

##### Beförderung der Zuwanderung

Aktuell ist eine Zuwanderung in die Stadtregion Schwerin bemerkbar, aber kein starker Trend (vgl. Itv. 10 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung & Vertreterin des BWO SN). Dabei ist eine Zuwanderung nach Schwerin generell gewollt, wobei besonderes Interesse an der Zuwanderung junger Familien besteht (vgl. Itv. 3 – Vertreterin des RP WM). Ein möglicher Konflikt innerhalb der Schweriner Stadtregion aufgrund der Tatsache, dass Familien eher ins Umland als in die Stadt selber ziehen, muss frühzeitig berücksichtigt werden. Außerdem sollten Strategien und Konzepte entwickelt werden, wie die Attraktivität von Umzügen junger Familien nach Schwerin erhöht werden kann (vgl. Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Hierbei ist das Stadtmarketing von zentraler Bedeutung (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN).

##### Nutzung sich entwickelnder Potenziale

Vermutlich wird sich der Trend zur Möglichkeit des Arbeitens im Home-Office auch nach der Coronapandemie fortsetzen (vgl. Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Die daraus resultie-

renden Chancen sollte die Stadtregion Schwerin gezielt nutzen und in Verbindung mit den übrigen Standortqualitäten fördern. Hierbei können auch weitere Potenziale der voranschreitenden Digitalisierung aufgegriffen und so etwa Arbeitszentren oder Co-Working-Spaces außerhalb der Metropole Hamburg entwickelt werden (vgl. Holtermann & Otto, 2015, S. 32).

#### Ansiedlung einer Universität oder Hochschule als Katalysator

„Was dringend in Schwerin passieren muss, ist, dass da eine Universität oder Hochschule angesiedelt wird“ (Itv. 4 – Vertreter des VNW). Grundsätzlich gilt eine junge Bevölkerung als Katalysator für die Stadtentwicklung (vgl. Adam & Blätgen, 2019, S. 11). Auch in Schwerin besteht seit 30 Jahren das Ziel der Ansiedlung einer Universität oder Hochschule, um Synergien zu erschließen und ein zusätzliches Potenzial zu heben (vgl. Itv. 7 – Führungskraft im BWO SN). Allerdings ist das kein Garant für eine positive Bevölkerungsentwicklung, da gewünschte Effekte nur unter bestimmten Voraus-

setzungen eintreten (vgl. Adam & Blätgen, 2019, S. 10). So sind etwa Studienrichtungen mit angeschlossenen Forschungseinrichtungen für die Anziehung weiterer Unternehmen notwendig (vgl. Itv. 9 – Führungskraft bei der SWG).

#### Rahmenbedingungen schaffen

Letztendlich müssen auch die Rahmenbedingungen für eine positive Siedlungsentwicklung realisiert werden. Beispielsweise sind vorausschauende Investitionen in Schulen, Kindergärten und Spielplätze sowie weitere Angebote im gastronomischen und kulturellen Bereich relevant (vgl. Itv. 8 – Vertreterin eines Immobilienunternehmens). Auch müssen zusätzliche Arbeitsplätze und bessere Löhne realisiert werden. Schließlich stellen die suboptimalen Autobahnzubringer und die zu seltenen ICE-Verbindungen nach Hamburg oder Berlin einen zentralen Handlungsbedarf dar: „Das ist [...] das gravierendste Problem von Schwerin, dass es einfach nicht erreichbar ist“ (Itv. 4 – Vertreter des VNW).

### 3.3 Referenzen

Abschließend sollen Planungs- und Strategieansätze aus anderen deutschen Metropolregionen untersucht und deren Adaption auf die Metropolregion Hamburg analysiert werden. Hierfür wurden drei Kooperationsgemeinschaften ausgewählt, die sich durch eine tiefere Zusammenarbeit im Bereich der Siedlungsentwicklung auszeichnen und dafür unterschiedliche Instrumente entwickelt haben.

#### **3.3.1 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg**

Das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm Berlin-Brandenburg (LEPro) formuliert das raumordnerische Leitbild der dezentralen Konzentration als räumlichen Orientierungsrahmen für die Landesentwicklung in der Hauptstadtregion (vgl. Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-

### 3 Analyse

#### BERLIN-BRANDENBURG

Bevölkerung:	rund 6,2 Mio. (2019)
Fläche:	30.000 qkm
Bevölkerungsdichte:	206,67 EW/qkm
Region:	Bundeshauptstadt Berlin & gesamtes Bundesland Brandenburg

Quelle: Portal Berlin-Brandenburg, o.J. b



Brandenburg [GLP B-B], 2004, S. 8). Mithilfe einer polyzentralen Raumentwicklung sollen Interessens- und Disparitätenausgleiche zwischen Berlin, dem Umland sowie der Peripherie in Brandenburg ermöglicht werden. Die Landespolitik unterstützt dies durch den Ausbau öffentlicher Infrastrukturen, die Förderung von Kommunen und wirtschaftlichen Akteur\*innen, die Ansiedlung öffentlicher Einrichtungen sowie die Realisierung von Einzelprojekten. Zentrale Ziele sind die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in der gesamten Region, die dauerhafte Sicherung der natürlichen Arbeits- und Lebensgrundlagen, die Nutzung endogener Potenziale einzelner Teilräume sowie die Bündelung und dadurch bessere Nutzung der knappen öffentlichen Ressourcen.

Die Hauptstadtregion weist aufgrund der unterschiedlich strukturierten Teilräume Parallelen zur Metropolregion Hamburg auf. Während Berlin wie die Hansestadt das Wirtschafts-, Wissenschafts-, Macht- und Kulturzentrum der Region darstellt, erfüllt das Stadtumland vorrangig Ergänzungsfunktionen und verzeichnet vorwiegend seit 1990 ein starkes Wachstum (vgl. GLP B-B, 2004, S. 8). Der äußere Entwicklungsraum an der Peripherie in

Brandenburg ist wie der zweite Ring der Hamburger Metropolregion von einer geringen Bevölkerungsdichte und einer Mischung ländlich geprägter Räume, weniger größerer Städte mit regionaler Ausstrahlung und industriell-gewerblicher Standorte geprägt.

#### **Siedlungsentwicklung in der Hauptstadtregion**

Seit der deutschen Wiedervereinigung nahmen die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Verflechtungen sowie die Wanderungs- und Pendelbewegungen zwischen Berlin und Brandenburg stetig zu (vgl. GLP B-B, 2004, S. 3). 1993 wurde ein Staatsvertrag unterzeichnet, der die gemeinsame Landesplanung und somit den Aufbau einer Landesplanungsabteilung für beide Bundesländer ermöglichte (vgl. Priebes, 2019, S. 239). Diese dient bis heute als Moderator und Koordinator der länderübergreifenden Entwicklung sowie Raumordnung und ist für die Umsetzung des Leitbildes der dezentralen Konzentration verantwortlich (vgl. GLP B-B, 2004, S. 3; Priebes, 2019, S. 239). Allerdings war die Siedlungsentwicklung entgegen der Prognosen Anfang der 1990er-Jahre kein Selbstläufer, und auch der Druck auf Landschaftsräume hielt weiterhin an (vgl. GLP B-B, 2004, S. 3). Daher

wurde 2006 ein neues Leitbild entwickelt und das Modell der dezentralen Konzentration umfassend angepasst (vgl. Städtekrantz Berlin-Brandenburg, o.J.). In den letzten Jahren wurde die dezentrale Konzentration schließlich zugunsten eines differenzierten Konzeptes weitestgehend beendet (vgl. Prieb, 2019, S. 90).

#### **Leitbild der dezentralen Konzentration**

Die dezentrale Konzentration stellt ein raumordnerisches Leitbild und Siedlungsstrukturkonzept der Raumordnung und Stadtentwicklung dar (vgl. Prieb, 2019, S. 87). Gemäß dem Aspekt der Dezentralität wird eine Entlastung der Kernstadt durch Standorte im Umland angestrebt, im Sinne der Konzentration ist eine Ressourcenbündelung in Zentren vorgesehen. So soll Tendenzen der unkontrollierten Zersiedelung – des sogenannten urban sprawls – entgegengewirkt werden. Eine Vertiefung und Anwendung des Konzeptes vom Ende des 19. Jahrhunderts auf eine reale Region fand schließlich in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg statt (vgl. Prieb, 2019, S. 87-89). Hierfür wurde die Gesamtfläche in zwei Teilräume gegliedert, wobei der engere Verflechtungsraum Berlin und das Umland umfasst und der äußere Verflechtungsraum sich über die agglomerationsferneren, vorwiegend ländlich geprägten Räume Brandenburgs erstreckt (vgl. Weickmann, 2004, S. 11f.). Im äußeren Verflechtungsraum wurden sechs Entwicklungszentren – die sogenannten „Kranzstädte“ – in einer Entfernung von 60 bis 100 Kilo-



Abb. 55: Übersicht der „Kranzstädte“ in der Hauptstadtregion (Quelle: Portal Berlin-Brandenburg, o.J. b)

metern zu Berlin festgelegt (s. Abb. 58). Um den angespannten Wohnungsmarkt im engeren Verflechtungsraum zu entlasten, sollten diese Städte über ihre Eigenentwicklung hinaus in der intraregionalen Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden (vgl. Portal Berlin-Brandenburg, o.J. a). Trotzdem besaßen sie für eine eigenständige Entwicklung eine ausreichende Distanz zur Hauptstadt (vgl. GLP B-B, 2004, S. 10). Auch sollte der Charakter dieser Städte als Standorte im ländlichen Raum erhalten bleiben.

Heute wird die Umsetzung der dezentralen Konzentration in der Hauptstadtregion als weniger erfolgreich betrachtet, da es nur zu punktuellen positiven Veränderungen kam (vgl. Weickmann, 2004, S. 14f.). Besonders die „Kranzstädte“ haben ihre geplanten Funktionen nur teilweise entwickelt, Disparitäten zwischen dem äußeren und engeren Verflechtungsraum sind auch heute noch präsent. Auch heute sind die „Kranzstädte“ keine realen Entlastungsräume für Berlin oder relevante Impulsgeber für die Region. Eine mögliche Ursache dafür kann die einseitige Fokussierung der Verkehrsinfrastruktur auf Berlin sein, wobei die „Kranzstädte“ untereinander kaum vernetzt sind.

Bevölkerung:	rund 2,4 Mio. (2019)
Fläche:	5.637 qkm
Bevölkerungsdichte:	425,76 EW/qkm
Region:	Dreiländerdreieck Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz & Hessen

Quelle: MRN, o.J.



#### 3.3.2 Metropolregion Rhein-Neckar

Auch die Metropolregion Rhein-Neckar arbeitet im Bereich der Siedlungsentwicklung zusammen. Gemäß dem Staatsvertrag von 2005 ist der neu gegründete Planungsverband „Region Rhein-Neckar“ für die Regionalplanung zuständig (vgl. OECD, 2019, S. 169f.). Der Verband ist außerdem neben dem von Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung getragenen Verein „Zukunft Metropolregion Rhein-Neckar e.V.“ und den drei Industrie- und Handelskammern Gesellschafter der „Metropolregion Rhein-Neckar GmbH“, die die zentrale operative Kraft der Regionalentwicklung darstellt (vgl. Prieb, 2019, S. 123). So sollen die Stärken eines öffentlichen Planungsträgers mit den Vorteilen einer von Wirtschaft und Zivilgesellschaft getragenen Organisation kombiniert werden.

Die Metropolregion Rhein-Neckar GmbH strebt die Sicherung einer zukunftsfähigen Siedlungsstruktur an (vgl. MRN, 2014, S. 18). Daher sollen eine weitere Zersiedelung vermieden und im Gegenzug neue Wohnbauflächen in Kommunen mit einer guten Infrastruktur konzentriert werden. Zudem wird eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens sowie die Fokussierung auf den ÖPNV angestrebt. Die Rand-

zonen der Region sollen weiterentwickelt werden, sodass sie Ergänzungsfunktionen für den hochverdichteten Kernraum wahrnehmen und zusätzliche Entwicklungsimpulse im ländlichen Raum auslösen (vgl. ebd., S. 1-4). So soll ein Ausgleich zwischen der Siedlungs- und der Freiraumentwicklung erreicht werden, sodass Neufächenausweisungen jederzeit einer ökonomisch effizienten, ökologisch tragfähigen und sozial gerechten Entwicklung entsprechen. Dafür gilt eine vernetzte Verwaltung als unabdingbar, weshalb ein kooperatives E-Government in föderalen Strukturen entwickelt und erprobt wird (vgl. MRN, o.J., S. 5). Zudem sollen die digitalen Prozesse an der Schnittstelle von Wirtschaft und Verwaltung verstärkt werden, wofür ein Private-Partnership-Modell konzipiert wurde. Dieses soll das formelle Instrument der Regionalplanung mit der operativen Umsetzung von Entwicklungsprojekten im Sinne einer regionalen Netzwerkarbeit kombinieren (vgl. MRN, 2014, S. XV).

#### 3.3.3 Metropolregion München

München verzeichnet in den letzten Jahren ein beständiges Bevölkerungswachstum, was zu einer akuten Flächenknappheit geführt hat (vgl. Ernst

Bevölkerung:	rund 6,12 Mio. (2019)
Fläche:	26.000 qkm
Bevölkerungsdichte:	235,38 EW/qkm
Region:	33 Landkreise und kreisfreie Städte um München



Quelle: Metropolregion München, o.J. b

Basler + Partner AG, 2013, S. 1f.). Die Stadt ist zudem von einem sehr dynamischen Umland umgeben, sodass bereits eine grenzübergreifende Entwicklung aufgrund vieler funktionaler und institutioneller Verflechtungen besteht. Aktuell werden regionale Konzepte bezüglich der Siedlungsentwicklung auch für den Raum der Metropolregion München entwickelt (vgl. Ernst Basler + Partner AG, 2013, S. 19). Zwar soll die kommunale Planungshoheit der Städte und Gemeinden erhalten, jedoch der Dialog intensiviert werden. Vor dem Hintergrund des starken Wachstums muss besonders die Lebensqualität in Ausgleich mit dem wirtschaftlichen Erfolg gebracht werden (vgl. Metropolregion München, o.J.).

Als Voraussetzung für eine effektive grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird die Mobilität angesehen, weshalb sich auch die internationale Bauausstellung in der Metropolregion München ab 2022 mit diesem Themenschwerpunkt auseinandersetzt und eine Transformation mit einem Bewusstseinswandel anstoßen soll. In einem zehnjährigen Prozess sollen Kommunen und Akteur\*innen einbezogen und so die Stadt- und Regionalentwicklung positiv beeinflusst werden (vgl. Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtentwicklungsplanung – Regionales,

2019, S. 4). Trotzdem müssen auch weiterhin zahlreiche Herausforderungen für eine langfristige Siedlungsentwicklung bedacht werden, beispielsweise die demografische Entwicklung, Nachhaltigkeitsaspekte sowie eine Flächenerschließung und -umwandlung für neue Nutzungen (vgl. Ernst Basler + Partner AG, 2013, S. 76). Daher ist die Formulierung räumlicher Entwicklungsstrategien mit einem Zusammenspiel von formeller und informeller Planung sowie einer stärkeren Berücksichtigung der Mittelstädte in der Nähe zu München notwendig (vgl. ebd., S. 105-108).

### 3.3.4 Bedeutung der Referenzregionen

Die Analyse der drei Referenzregionen zeigt, welche Aspekte bei einem Konzept für eine kooperative Siedlungsentwicklung in der Metropolregion Hamburg berücksichtigt werden müssen (s. Abb. 61). Die Entwicklungen in der Hauptstadtregion verdeutlichen, dass bei einer dezentralen Konzentration auch Vernetzungen im zweiten Ring der Region gefördert werden müssen. Einer starken Ausrichtung auf die Metropole muss daher entgegen gewirkt und viel mehr eine polyzentrale Struktur entwickelt werden. Zudem sind theoretische Konzepte allein für die Realisierung positiver Effekte nicht ausreichend, da ebenfalls konkrete Projekte und Initiativen gefördert werden müssen.

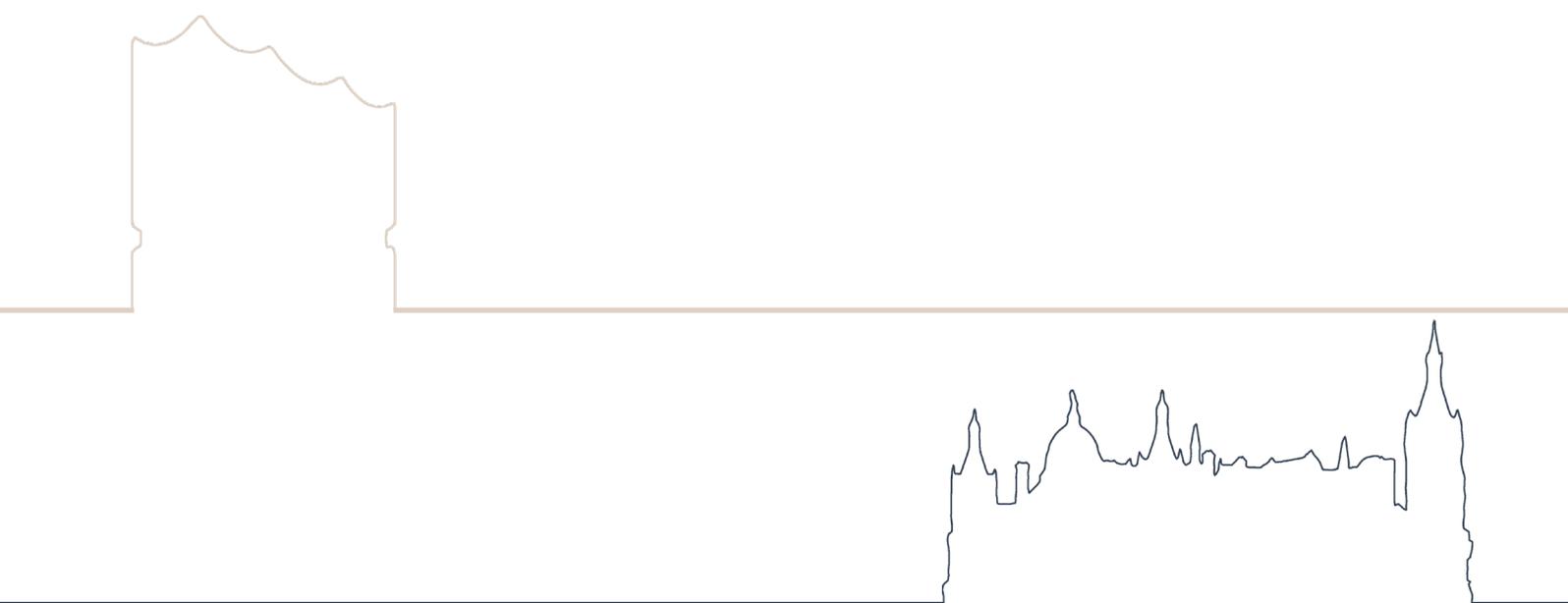
### 3 Analyse

Die Betrachtung der Metropolregion Rhein-Neckar hat gezeigt, wie institutionalisierte Strukturen der Zusammenarbeit aufgebaut werden können. Zwar sind jene Organisationsmuster in der Metropolregion Hamburg aufgrund der anderen Größenmaßstäbe und der gegenwärtigen Verwaltungsstrukturen eher schwer umsetzbar, jedoch wird deutlich, wie bedeutend die regionale Netzwerkarbeit im Bereich der Siedlungsentwicklung ist.

Letztendlich wurde besonders bei der Thematisierung der Metropolregion München die große Bedeutung der verkehrlichen Vernetzung für die Siedlungsentwicklung deutlich. Zudem können Veranstaltungen und Projekte als Katalysatoren und Impulse dienen, um angestrebte Veränderungen zu befördern.



Abb. 56: Bedeutung der Referenzregionen (eigene Abbildung)



**Konzept**



**METROPOLREGION HAMBURG.  
ZusammenWachsen. ZusammenLeben.**



## 4.1 Herleitung des Konzepts

Die zentralen Ergebnisse des Forschungshintergrundes und der darauf aufbauenden Analyse stellen in ihrer Gesamtheit die Basis für das im Folgenden entwickelte Konzept dar (s. Abb. 62). Dieses setzt dabei bei den herausgearbeiteten aktuellen Themenschwerpunkten, Defiziten und Potenzialen an und führt diese synergetisch zusammen.

### **Aktuelle Raumentwicklung**

Die betrachteten Themenfelder der Raumentwicklung haben gezeigt, dass eine grenzübergreifende Planung in vernetzten Metropolregionen notwendig ist. Dabei müssen auch Kooperationen zwischen ländlich und städtisch geprägten Räumen zur Nutzbarmachung von Synergieeffekten initiiert werden. Besonders die Förderung ländlicher Räume im Netz leistungsfähiger Regionen ist dabei von Relevanz. Herausforderungen, die eine regionale Zusammenarbeit notwendig machen, stellen gegenwärtige Megatrends wie der demografische Wandel, die Globalisierung sowie eine angestrebte nachhaltige Entwicklung dar. Letztere erfordert eine verstärkte Gestaltung und Planung von Entwicklungsprozessen auf der regionalen Ebene, um den eng vernetzten Strukturen gerecht zu werden. Dadurch können gemeinsam Lösungen und Handlungsansätze entwickelt werden. Auch im Bereich der Siedlungsentwicklung sind heutzutage Kooperationen vor dem Hintergrund der großen Mobilität der Zivilgesellschaft und der grenzübergreifenden Wohnraumnachfrage notwendig.

### **Konzept der Metropolregionen**

Gegenwärtig findet eine Weiterentwicklung des Konzeptes der Metropolregionen statt, wobei anstelle einer wirtschaftlichen Ausrichtung ein integrierter Ansatz unter Einbezug zahlreicher miteinander verbundener Themenaspekte angestrebt wird. Damit einher geht auch eine stärkere Fokussierung auf die Siedlungsentwicklung in Kooperationsstrukturen einer Metropolregion. Diese eröffnen die Möglichkeit, polyzentrale Siedlungsstrukturen weiter zu etablieren und zu fördern sowie Potenziale einzelner Teilräume synergetisch zu nutzen.

### **Metropolregion Hamburg**

Bei der Untersuchung der Metropolregion Hamburg durch die OECD wurde deutlich, dass die stark fragmentierte Verwaltungsstruktur die aktuelle Zusammenarbeit erschwert und dadurch die Effizienz der Kooperation reduziert. Auch Expert\*innen haben in den Interviews bestätigt, dass ein tiefergehendes Zusammenwirken zur Weiterentwicklung der Metropolregion notwendig ist. Als weitere Herausforderungen stellten sich die zunehmenden Stadt-Umland-Wanderungen, der demografische Wandel, die weiterhin starke Nachfrage nach Einfamilienhäusern sowie die Ziele einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung heraus. Gemeinsame Initiativen und Projekte können Wachstumsimpulse darstellen und den Austausch sowie die weitere Vernetzung in der Region fördern. Dabei können im Rahmen des Think Big Herausforderungen ein-



### Themen der Regionalentwicklung

- Notwendigkeit der grenzübergreifenden Planung
- Leitbilder der Raumentwicklung fordern Weiterentwicklung des Konzepts der Metropolregion
- Verflechtungsbeziehungen in Stadtregion berücksichtigen & Zusammenarbeit fördern
- Notwendigkeit der Kooperation im Bereich der Siedlungsentwicklung zur Bewältigung von Herausforderungen

### Metropolregion Hamburg

- gemeinsame Initiativen & Projekte als Wachstums- und Innovationsimpulse
- Strategien zur Vermeidung von Zersiedelung
- Vernetzung & Austausch durch Veranstaltungen & Projekte sowie Erprobung in Modellkommunen
- fragmentierte Verwaltungsstruktur, Ungleichgewichte zwischen Angebot & Nachfrage am Wohnungsmarkt
- Potenziale: Think Big, Verbesserung der regionalen Wohnungsbauplanung

### Stadtregion Schwerin

- regions- & ländergrenzenübergreifende Netzwerke fördern
- familien-, kinder- & seniorenfreundliche Region
- Entwicklungskonzentration in Umlandgemeinden mit guter Infrastrukturausstattung
- Modellquartiere & zukunftsweisender Wohnungsbau

### Aktuelle Siedlungsentwicklung

- soziale Segregation
- Überalterung
- Umland für Wohnraumversorgung wichtig
- bestehender Bedarf bei Einfamilienhäusern in gering verdichteten Räumen
- niedrigere Bodenpreise als im Hamburger Raum
- leerfallende Einfamilienhäuser

### Fallbeispiele

- viele Bewohner\*innen aus Hamburg
- Abstimmung mit anderen Akteur\*innen
- Bewohner\*inneninteressen berücksichtigen
- standortgerechte Handlungsansätze

### Intraregionale Zusammenarbeit

- Strategie für Gesamttraum
- projektorientierte Zusammenarbeit bei Stadtentwicklung stärken
- 2. Ring als Ventil für überlasteten Hamburger Markt
- Möglichkeit des Home Offices

### Einschätzungen

- Zivilgesellschaft: mittlere Zufriedenheit, Zusammenwachsen der Region
- Verwaltung: Zuzug von jungen Haushalten, Reduzierung der Segregation, Nachhaltigkeit
- Metropolregion: Umzüge in 2. Ring als Chance, steigende Preise im Hamburger Raum als Katalysator, Mut zu engerer Kooperation
- Wohnungswirtschaft: verstärkte Zusammenarbeit, Angebotsausweitung

### Referenzregionen

- Vernetzung im 2. Ring
- theoretische Konzepte allein nicht ausreichend
- Zusammenarbeit in Verwaltung & Wirtschaft sowie regionale Netzwerkarbeit
- große Bedeutung der Mobilität

### Hindernisse der Zusammenarbeit

- Abstimmung der Planungs- & Wohnungsbau politik notwendig
- Standortattraktivität hängt von relativer Entfernung ab (infrastrukturelle Anbindung)

Abb. 57: Herleitung des Konzepts (eigene Abbildung)



zelner Teilräume – beispielsweise der stark angespannte Wohnungsmarkt im engeren Verflechtungsraum Hamburg sowie die Überalterung der Zivilgesellschaft der Stadtregion Schwerin – miteinander kombiniert werden.

### **Stadtregion Schwerin**

Die Stadtregion Schwerin ist aufgrund der starken PendelInnenverflechtungen zu Hamburg und Lübeck ein relevanter Standort in der polyzentralen Struktur der Metropolregion. Daher wird auch seitens der Stadtregion ein Ausbau der regions- und länderübergreifenden Kooperationen angestrebt. Zur Förderung der Stadtregion Schwerin im Kontext der Metropolregion sollten konkrete Angebote gemacht werden, um ihre Leistungsfähigkeit und Attraktivität zu zeigen und zu vermarkten (vgl. Itv. 1 – Führungskraft bei der LR M-V & der MRH). Die ansteigenden Zuwanderungszahlen von sogenannten Rückkehrer\*innen und Haushalten aus anderen Bundesländern weisen auf die Attraktivität der Stadtregion hin, die es gilt, im Rahmen der Metropolregion gezielter herauszustellen und zu fördern. Dabei soll eine familienfreundliche Region mit zukunftsweisenden, innovativen Wohnungsbauprojekten in Modellquartieren entstehen, um Herausforderungen wie dem demografischen Wandel, dem Bevölkerungsrückgang und der sozialen Segregation begegnen zu können. Als großes Ziel gilt daher der Zuzug junger Familien, die zur Belebung der Stadt und sozialen Durchmischung beitragen können. In dem Zusammenhang soll auch weiterhin

die hohe Nachfrage nach Einfamilienhäusern berücksichtigt und bedient werden. Außerdem weist die Stadtregion Schwerin zahlreiche Potenzialflächen auf und die Boden- und Immobilienpreise liegen aktuell unterhalb derer im Hamburger Raum.

Die Herausforderungen und Ziele der Metropolregion Hamburg sowie der Stadtregion Schwerin weisen sowohl Schnittpunkte als auch Potenziale einer intensiveren Zusammenarbeit auf. Außerdem können im Rahmen der teilräumlichen Betrachtung Synergieeffekte erzielt werden, indem Herausforderungen des engeren Verflechtungsraumes der Metropolregion mit Zielen der Stadtregion Schwerin kombiniert werden. Im Rahmen einer intraregionalen Zusammenarbeit könnte die Stadtregion als Zentrum im zweiten Ring bedeutende Funktionen für den Hamburger Raum entwickeln. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass eine zu starke Fokussierung auf Hamburg vermieden und stattdessen eine Stärkung der Vernetzung in der gesamten Metropolregion gefördert werden sollte. Daher sind beispielsweise auch die Verbindungen zu anderen Zentren wie Lübeck von Relevanz. Somit sollen mögliche negative Effekte wie bei der Realisierung der dezentralen Konzentration in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg vermieden werden. Dafür bedarf es einer Optimierung der relativen Entfernungen als auch einer Förderung der Zusammenarbeit bei der Siedlungsentwicklung. Hier setzt das Konzept der vorliegenden Thesis an und formuliert Handlungsempfehlungen für die zwei Betrachtungsebenen Metropol- und Stadtregion.

Das Konzept fügt sich in die bisherigen Strukturen und Arbeitsweisen der Metropolregion Hamburg ein und strebt eine Optimierung als einen Wandel dieser an. Daher gilt beispielsweise zu beachten, dass die Freiwilligkeit ein Grundprinzip der Kooperation darstellt und kein Träger zur Umsetzung bestimmter Regelungen oder Ziele verpflichtet werden darf (vgl. Itv. 10 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung & Vertreterin des BWO SN). Zudem wurde in den Interviews eine institutionelle Regionalplanung durch einen Planungsverband für die gesamte Region als nicht realistisch eingeschätzt, da dafür die Fläche zu groß und die Verwaltungsstrukturen zu differenziert seien (vgl. Itv. 2 – Beteiligte der FAG Siedlungsentwicklung). Trotzdem wurde ein erhebliches Kooperationspotenzial der Metropolregion im Bereich der Siedlungsentwicklung hervorgehoben (vgl. Itv. 5 – Führungskraft bei der WGS). Daher zielt das Konzept auf eine intensivere Zusammenarbeit auf freiwilliger Basis ab, wobei jedoch alle Akteur\*innen umfassend beteiligt werden sollten.

Des Weiteren ist die Bekanntmachung der Metropolregion im Alltagsleben vorgesehen. Die Analyse im Rahmen der Thesis hat gezeigt, dass die Kooperation aktuell vorwiegend Personen bekannt ist, die in damit verbundenen Themenbereichen arbeiten oder sich dafür interessieren (vgl. Itv. 4 – Vertreter des VNW). Besonders in Teilräumen des zweiten Rings und somit einer größeren Entfernung zu Hamburg – wie beispielsweise in der Stadtregion Schwerin – ist im Alltag kaum etwas von der Mit-

gliedschaft in der Metropolregion zu bemerken (vgl. Onlineumfrage). Die Siedlungsentwicklung ist wiederum ein Teilbereich der Regionalentwicklung und -planung, der von einem Großteil der Zivilgesellschaft beispielsweise aufgrund der großen Bedeutung für den Aspekt Wohnen verfolgt und aktiv wahrgenommen wird. So beschäftigen sich vermutlich mehr Personen mit Bauvorhaben, Quartiersentwicklungsprojekten oder Entwicklungen des Wohnungsmarktes in ihrem direkten Umfeld als mit dem Marketing der Metropolregion Hamburg. In Interviews wurde erwähnt, dass Hamburger Wirtschaftsvertreter\*innen im asiatischen Raum die Metropolregion Hamburg mit dem Bild des Schweriner Schlosses präsentieren. Dies hat durchaus Effekte auf die Zusammenarbeit in der Region, jedoch sind weitere Maßnahmen zur Steigerung der Bekanntheit in der Bevölkerung notwendig. Daher soll das im Folgenden vorgestellte Konzept neben der Förderung der kooperativen Siedlungsentwicklung auch die Bürger\*innennähe der Metropolregion zum Ziel haben.

Das vorliegende Konzept stellt eine Vision dar, wie die genannten Ziele erreicht werden können. Die Referenzbeispiele haben gezeigt, dass es vielfältige Möglichkeiten gibt, die Siedlungsentwicklung als Handlungsschwerpunkt Metropolregionen zu entwickeln. Dabei stellt das konzipierte Leitprojekt eine standortgerechte und neuartige Herangehensweise dar, die aus der bisherigen Arbeitsweise der Metropolregion sowie den herausgearbeiteten Herausforderungen abgeleitet wird.



## 4.2

## METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.

Das Konzept METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. soll die Zusammenarbeit hinsichtlich der Siedlungsentwicklung in der Metropolregion Hamburg fördern und dadurch auch die Bekanntheit der Kooperation in der Zivilgesellschaft erhöhen. Es sollen gemeinsame Potenziale genutzt, der Austausch gefördert und so schließlich Defizite durch Synergieeffekte reduziert werden. Durch eine intensivere Kommunikation können zudem Barrieren oder Differenzen abgebaut und die Region als eine Gemeinschaft gefördert werden.

METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. ist entsprechend der aktuellen projektorientierten Zusammenarbeit in der Metropolregion als Leitprojekt gedacht. Das bedeutet, dass Handlungsansätze und Ideen zunächst in einer Modellregion implementiert und deren Effektivität überprüft werden. Anschließend erfolgt nach einer umfassenden Auswertung und Analyse des Modellprojektes die Umsetzung in

weiteren Teilräumen der Metropolregion. Im Rahmen der Thesis werden Handlungsempfehlungen entwickelt, die im Modellprojekt in der Stadtregion Schwerin umgesetzt werden könnten. Dabei werden verschiedene Ansätze, Projekte und Ideen erprobt und schließlich eine Art Instrumentenkasten für die gesamte Metropolregion zusammengestellt. Im weiteren Verlauf des Projektes METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. können diese auf andere Teilräume in der Metropolregion angewendet werden. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass jederzeit eine standortgerechte Anpassung der einzelnen Ansätze notwendig ist, da trotz der angestrebten grenzübergreifenden Umsetzung des Leitprojektes die teilräumlichen Gegebenheiten und Charakteristika erhalten bleiben sollen. Als mögliche Teilräume, in denen das Leitprojekt ebenfalls umgesetzt werden könnte, gelten die Stadtregionen Neumünster, Lübeck und Lüneburg. Ausschlaggebend für diese Auswahl waren zum einen

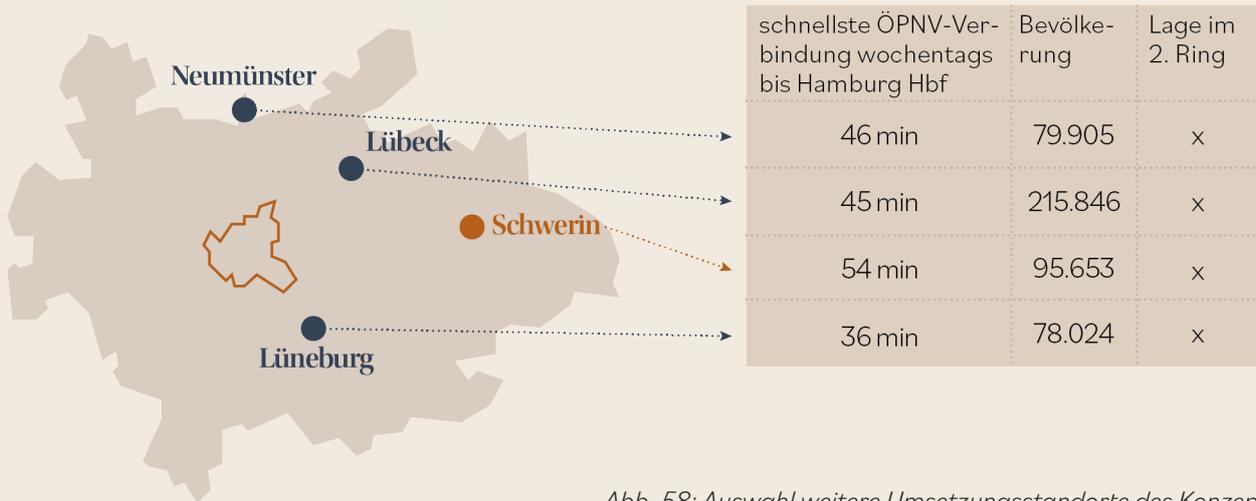


Abb. 58: Auswahl weitere Umsetzungsstandorte des Konzepts (Quellen: Hansestadt Lüneburg, o.J.; Statista, 2021 a; Statista, 2021 b)

die Bevölkerungszahlen als auch die relativen Entfernungen zum Zentrum Hamburgs (s. Abb. 63). Dabei gilt es zu beachten, dass eine tiefere Analyse hinsichtlich dieser drei Teilräume sowie bezüglich weiterer möglicher Umsetzungsstandorte im Rahmen der Thesis nicht durchgeführt wurde. Das Konzept **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** verdeutlicht die Notwendigkeit der Weiterentwicklung auf zwei Betrachtungsebenen. Bereits im Forschungshintergrund und der Analyse wurde eine Aufgliederung der Untersuchungen auf zwei räumliche Ebenen vorgenommen, wobei einerseits der Gesamttraum der Metropolregion und andererseits der Teilraum der Stadtregion Schwerin betrachtet wurde. Diese Differenzierung wird auch im Konzept aufgegriffen. Dadurch wird deutlich, dass ein Handeln sowohl bei der gesamträumlichen Organisation als auch bei der Modellregion notwendig ist, um eine kooperative Siedlungsentwicklung fördern

zu können. Erst wenn auf beiden Betrachtungsebenen eine Weiterentwicklung realisiert wird, können Synergieeffekte und Potenziale genutzt sowie Projekte und neue Ansätze effektiv umgesetzt werden. Darauf spielt ebenfalls der Name des Leitprojektes an, der die zentralen Ziele der Handlungsempfehlungen widerspiegelt.

Im Zentrum des Projektnamens stehen die zwei Verben, deren Doppeldeutigkeit bewusst integriert wurde. „ZusammenWachsen“ soll so einerseits verdeutlichen, dass durch eine Kooperation in der Metropolregion – im konkreten Fall bezüglich der Siedlungsentwicklung – ein gemeinsames Wachstum der Region initiiert werden soll. Andererseits spielt das Verb auf die Intention des „Zusammenwachsens“ als eine norddeutsche Region an. Das Projekt soll somit nicht nur den Fortschritt und die positive Weiterentwicklung der Region fördern, sondern auch die Identität und Bindung als



ein verbundener Raum stärken. Darauf bezieht sich auch die zweite Komponente des Projektnamens, da „zusammen leben“ auch die angestrebte Entwicklung einer verbundenen Lebens- und Wohnregion hervorhebt. Dabei wurde bewusst das Verb „leben“ anstelle von „wohnen“ gewählt, da es neben der reinen Sesshaftigkeit und Verfügung über eine Immobilie auch qualitative Aspekte und subjektive Gefühle zum Ausdruck bringt. Genau darauf zielt das vorliegende Konzept ab: Die Bewohner\*innen der Metropolregion sollen nicht nur bezahlbaren Wohnraum finden, der ihren Bedürfnissen weitestgehend entspricht, vielmehr sollen sie die Region als ihr Zuhause und als einen Raum des Wohlfühlens und qualitativen Lebens empfinden. Dabei sollen auch heute noch bestehende Differenzen oder Barrieren, beispielsweise durch die ehemalige Teilung Deutschlands, überwunden werden und ein „Zusammenleben“ der einzelnen Teilräume und ihrer Bewohner\*innen realisiert werden.

So soll das Konzept **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** modellhaft in der Stadtregion Schwerin erprobt und implementiert werden. Die dafür entwickelten Handlungsempfehlungen wurden in zwei Strategiepapieren als „7 Ziele für die Stadt der 7

Seen“ entwickelt. Einerseits sollen die Voraussetzungen auf der metropolregionalen Ebene für eine langfristig erfolgreiche Umsetzung des Leitprojektes hergestellt werden, andererseits dienen sieben Maßnahmen zur standortgerechten Konzeptrealisierung in der Stadtregion Schwerin. Der Name der Strategiepapiere spiegelt dabei zunächst den zentralen Inhalt wider, damit den entwickelten Maßnahmen jeweils sieben Zielsetzungen verbunden sind. Zudem greift der Titel den Umsetzungsstandort des Modellprojektes mit der Stadtregion Schwerin auf. Schwerin und sein Umland sind durch die ausgedehnten Wasserflächen geprägt und überregional bekannt, weshalb der Beiname „Stadt der sieben Seen“ entstand. Auch wenn es tatsächlich sogar 13 Seen in Schwerin gibt, ist bis heute die Bezeichnung für die Stadt prägend und weit verbreitet. Die einzelnen Handlungsempfehlungen knüpfen an Ergebnisse der vorangegangenen Untersuchungen an. Durch die Reihenfolge der einzelnen Aspekte wird dabei keine Wertung oder zeitliche Sortierung der einzelnen Ideen vorgenommen.

## **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.**



## 4.2.1

## 7 Ziele für die Stadt der 7 Seen Strategiepapier für die Metropolregion Hamburg

### 1 Gründung des Forums „ZusammenWachsen. ZusammenLeben.“

Die Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg soll das Forum „ZusammenWachsen. ZusammenLeben.“ als eine interne Plattform für Expert\*innen und relevante Akteur\*innen etablieren (s. Abb. 64). Das Forum soll einerseits die Kooperation verschiedener Akteur\*innengruppen in einem großen Maßstab fördern, andererseits eine kontinuierlich bestehende Plattform mit regelmäßigen Veranstaltungen darstellen. Daher werden Vertreter\*innen der Wohnungswirtschaft, des Bauwesens, der Verwaltung, des Marketings, der Wirtschaftsförderung sowie relevanter weiterer Themenbereiche wie Mobilität, Umwelt und Natur oder auch Tourismus beteiligt. Die Besonderheit des Forums liegt somit in der Teilnahme eines großen Akteur\*innenkreises. Dadurch werden frühzeitige Kooperationen und Abstimmungen ermöglicht und eine regelmäßige Kommunikation zwischen verschiedenen Akteur\*innengruppen befördert. Zudem soll das Forum eine länderübergreifende Kooperation aller relevanten Entscheidungsträger\*innen und Akteur\*innen ermöglichen, um eine kooperative Siedlungsentwicklung trotz der administrativen Fragmentierung zu ermöglichen.

Neben dem reinen Networking und Kontaktknüpfen stehen dabei auch thematische Diskussionen und der fachliche Austausch im Fokus. Somit sollen konkrete Auseinandersetzungen mit aktuellen Themen oder Herausforderungen der Siedlungsentwicklung gefördert werden, um positive Effekte des Dialogs zu erreichen.





Abb. 59: Funktionsweise des Forums (eigene Abbildung)

Dafür ist zunächst auch die Information und Wissensvermittlung zu spezifischen Themenaspekten gemäß der Maxime des Voneinander-Lernens notwendig, da nicht jede/r einzelne Akteur\*in in allen relevanten Gebieten ein/e Expert\*in sein kann. So können beispielsweise Spezialist\*innen bezüglich Themen der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes ihr Wissen an Vertreter\*innen des Bauwesens weitergeben und so etwa die Verwendung nachhaltiger Baustoffe befördern.

Zudem soll der länderübergreifende Austausch von Erfahrungen zwischen verschiedenen Teilräumen der Metropolregion unterstützt werden. Um den Wissenstransfer und das Networking in unterschiedlichen Kontexten zu fördern, sollen sowohl eher formelle Veranstaltungen wie Konferenzen oder Tagungen mit Vorträgen, Podiumsdiskussionen und Seminaren stattfinden, aber auch informellere Events wie Workshops, Ausstellungen und Exkursionen realisiert werden (s. Abb. 65). Damit wird eine praxisorientierte Projektarbeit angestrebt, indem nicht nur über abstrakte Inhalte gesprochen wird, sondern auch konkrete Projekte initiiert und kooperativ umgesetzt werden. Im Rahmen des Modellprojektes in der Stadtregion Schwerin können Exkursionen zu aktuellen Vorhaben der Siedlungsentwicklung wie dem Hafenquartier am Ziegelinnensee, dem Wohnpark Paulshöhe oder auch der „Neuen Mitte“ Neu Zippendorf zur Repräsentation und zum Kennenlernen des Teilraumes der Metropolregion dienen. Das Forum soll nach dem Modellprojekt in der Stadtregion Schwerin auch weiterhin bestehen und im Rahmen der weiteren Realisierung des Leitprojektes in anderen Teilräumen aktiv werden.



Abb. 60: Möglicher Veranstaltungsflyer (eigene Abbildung)

## 2 Onlineauftritt „ZusammenLeben in der Metropolregion Hamburg“

Zusätzlich zu dem internen Forum soll auch ein öffentlich zugänglicher Onlineauftritt mit einer Internetseite und einer App entwickelt werden (s. Abb. 66). Dabei steht besonders die Bürger\*innennähe der Metropolregion im Bezug auf die Siedlungsentwicklung im Vordergrund. Zunächst soll der Onlineauftritt über aktuelle Projekte, Konzepte oder auch Veranstaltungen informieren, um einen Gesamtüberblick über die Entwicklungen in der gesamten Region zu geben. Dabei könnte beispielsweise das Quartierskonzept der „Neuen Mitte“ Neu Zippendorf präsentiert und vermarktet werden. Damit können einerseits ähnliche Ansätze in anderen Regionen gefördert, andererseits aber auch die regionale Nachfrage nach Wohnraum in der „Neuen Mitte“ gesteigert werden. So können durch Informationen oder auch Beratungsangebote einzelne Wohnstandorte und Quartiere vermarktet und die Wohnnachfrage in der gesamten Metropolregion gesteuert werden. Oftmals sind aktuelle Projekte beispielsweise nur in ihrem direkten Umfeld bekannt und präsent, weshalb sie nicht von der gesamten Bewohner\*innenschaft der Metropolregion wahrgenommen werden. Der Onlineauftritt stellt somit eine Art „Schaufenster“ für die Stadtregion Schwerin dar, in dem Besonderheiten und Potenziale einem intraregionalen Publikum präsentiert werden und die Aufmerksamkeit für solche Vorhaben erhöht wird. So werden letztendlich das Potenzial und die Attraktivität einzelner Standorte in der Region verdeutlicht und die Bedeutung der Stadtregion Schwerin im Rahmen einer kooperativen Siedlungsentwicklung gefördert.

Eine weitere Funktion des Onlineauftritts „ZusammenLeben in der Metropolregion Hamburg“ ist ein Tool für Personen, die einen Wohnortwechsel anstreben und gemäß ihren individuellen Vorstellungen einen attraktiven Standort suchen. Häufig wird dabei auf Erfahrungswerte oder Informationen von Bekannten zurückgegriffen, eine übersichtliche Gesamtdarstellung fehlt bisher. Hierin liegen Potenziale und Herausforderungen, die Vielfältigkeit und Attraktivität der verschiedenen Teilräume in der Metropolregion Hamburg zu präsentieren. So könnte eine Karte die verdichteten Zentren mit aktuellen Projekten und der jeweiligen Verkehrsanbindung zu anderen Zentren darstellen. Dies kann besonders positive Effekte für





METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.

Städte im zweiten Ring der Metropolregion haben, die eine gute ÖPNV-Verbindung nach Hamburg aufweisen – wie beispielsweise Schwerin. Zusätzlich können Broschüren oder Flyer als Infomaterial entwickelt sowie gezielte Veranstaltungen oder Freizeitangebote zum Kennenlernen der Stadtregion Schwerin für potenzielle Zuzügler\*innen realisiert werden. Auch dieses Angebot lässt sich im weiteren Verlauf des Leitprojektes auf andere Teilräume der Metropolregion übertragen.

### 3 Rahmenbedingungen fördern

Um die Attraktivität von Wohnstandorten, wie zum Beispiel die Stadtregion Schwerin, in der gesamten Metropolregion zu fördern, ist eine Optimierung der Rahmenbedingungen der Siedlungsentwicklung notwendig. Beispielsweise muss der Ausbau des Verkehrsnetzes in der gesamten Region prioritär betrachtet werden. Zwar existieren heute schon IC- und ICE-Verbindungen zwischen Schwerin und Hamburg, jedoch müssten diese in einer höheren Taktung verkehren, damit die Landeshauptstadt als Wohnort für Pendler\*innen nach Hamburg attraktiver wird. Zudem sollen auch Verbindungen in andere Zentren



Abb. 61: Onlineauftritt mit Homepage und App (eigene Abbildung)

der Metropolregion wie beispielsweise nach Lübeck ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang stellt der neue Verkehrsverbund Westmecklenburg mit Übergangstarifen in das Hamburger Nahverkehrsnetz bereits einen Fortschritt dar, jedoch ist die Realisierung eines zusammenhängenden ÖPNV-Netzes mit einheitlichen Tarifen in der gesamten Region notwendig.

Zudem ist für eine kooperative Siedlungsentwicklung in der Metropolregion auch eine Förderung von Gewerbeansiedlungen und qualifizierten Arbeitsplätzen in der Stadtregion Schwerin notwendig. Potenzielle Zuzügler\*innen sollen nicht nur die gute Verkehrsanbindung in andere Zentren der Region nutzen können, sondern auch in direkter Nähe zu ihrem Wohnort attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten zur Verfügung haben. Dadurch können Unternehmen der Metropolregion die Potenzialflächen für Gewerbeansiedlungen in Schwerin nutzen sowie eine angestrebte Nutzungsmischung in urbanen Quartieren gefördert werden.

### 4 Ganzheitlicher Ansatz

Im Rahmen der bisherigen Handlungsempfehlungen wurde bereits deutlich, dass eine alleinige Fokussierung auf den Aspekt „Wohnen“ im Rahmen des Projektes METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. nicht anzustreben ist. Vielmehr wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, in dem die Siedlungsentwicklung als ein Knoten verschiedener Bereiche fungiert. Wohnungsangebote und moderne Bauvorhaben sollen daher auch andere Bereiche des Alltagslebens wie die Arbeit oder Freizeitangebote integrieren. Dabei stellen die wachsenden Möglichkeiten hinsichtlich des Home-Offices ein großes Potenzial dar, dass es gilt, im Zusammenhang mit der kooperativen Siedlungsentwicklung zu nutzen. Zudem kann dadurch auch die Metropolregion als qualitativ hochwertiger Wirtschaftsstandort gefördert werden. Unternehmensansiedlungen sind oftmals von einem ausreichenden Wohnraumangebot und der Lebensqualität vor Ort abhängig, um potenziellen Arbeitnehmer\*innen nicht nur qualifizierte Arbeitsplätze, sondern auch ein attraktives Lebensumfeld zu bieten. Somit kann die Förderung einzelner Wirtschaftsstandorte in der Metropolregion wie der Stadtregion Schwerin auch durch komplexe Konzepte erfolgen, die eine qualitativ hochwertige und moderne Wohnraumversorgung integrieren.





Neben den Aspekten der Wirtschaftsförderung und dem Arbeitsplatzangebot sollen jedoch auch weitere Parameter, die zu einer hohen Lebensqualität und Attraktivität eines Wohnstandortes beitragen, in der Metropolregion berücksichtigt werden. Dadurch wird eine umfassende Bedeutung des Konzeptes von Metropolregion aufgegriffen und keine rein wirtschaftsorientierte Sichtweise umgesetzt. Stattdessen soll ein komplexes Konzept der kooperativen Siedlungsentwicklung umgesetzt werden, das dem Motto „Hier passt alles zusammen“ folgt.

## 5 Marketing

Die Metropolregion Hamburg muss das Marketing ausbauen, um die Bekanntheit der Kooperation in der Bevölkerung und den Zusammenhalt in der Region zu fördern sowie die Bedeutung und Attraktivität einzelner Teilräume hervorzuheben. Die Repräsentation der Region kann dabei mit dem Leitprojekt METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. optimal verknüpft werden, indem beispielsweise durch Flyer oder Plakate die unterschiedlichen Wohnstandorte und besonderen Projekte oder Veranstaltungen vermarktet und dadurch der Bekanntheitsgrad der Kooperation erhöht werden. So soll letztendlich vermittelt werden, dass die Metropolregion eine zusammenhängende, norddeutsche Gemeinschaft darstellt getreu dem Motto „Wir leben zusammen in der Metropolregion Hamburg.“ Die Stadtregion Schwerin kann hierbei durch das bekannte Schloss als Wahrzeichen, aber auch durch die vielfältigen Naturqualitäten sowie die Wasserlagen und damit verbundene Möglichkeiten repräsentiert werden. So ermöglicht das Marketing im Rahmen des Leitprojektes auch eine facettenreichere Darstellung der Metropolregion im nationalen und internationalen Kontext, da die Repräsentation der Region bisher stark auf der Profilierung als Wirtschaftsstandort basiert. Die Hervorhebung weiterer Qualitäten kann so auch die überregionale Attraktivität der Metropolregion fördern.

## 6 Koordinierung

Die Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg sowie die Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung sollen den Kooperationsprozess im Rahmen des Leitprojektes jederzeit begleiten und koordinieren. Hierzu gehört beispielsweise die



Organisation von Veranstaltungen des Forums „ZusammenWachsen. ZusammenLeben.“, die kontinuierliche Organisation des Onlineauftritts „zusammen leben in der Metropolregion Hamburg“ sowie die Marketingarbeit. Zudem übernimmt die Geschäftsstelle die Rolle als zentraler Ansprechpartner und Kontaktvermittler auf der metropolregionalen Ebene bezüglich der kooperativen Siedlungsentwicklung, was aufgrund der großen Vielzahl beteiligter Akteur\*innen in dem Leitprojekt von großer Relevanz ist. Für die Umsetzung des Leitprojektes in der Stadtregion Schwerin wird eine GmbH gegründet, die in einem engen Austausch mit der Geschäftsstelle stehen soll, um eine gemeinschaftliche Umsetzung beider Strategie-papiere zu ermöglichen.

### 7 Monitoring

Da das Leitprojekt mithilfe der „7 Ziele für die 7 Seen“ zunächst in der Stadtregion Schwerin als Modellregion erprobt wird, ist ein umfassendes Monitoring der einzelnen Ansätze und Entwicklungen notwendig. Dadurch sollen mögliche Optimierungspotenziale und Defizite, aber auch besondere Potenziale und Stärken erkannt werden, die es gilt, in der Weiterführung des Projektes in anderen Teilräumen zu berücksichtigen. Beispielsweise kann nach drei Jahren eine Evaluation unter Einbezug der beteiligten Akteur\*innen sowie der Bevölkerung auf der stadtregionalen und metropolregionalen Ebene erfolgen, um die Effekte der einzelnen Maßnahmen zu überprüfen. Ein kontinuierliches Monitoring ist zudem notwendig, um möglichst schnell auf eventuelle Fehlentwicklungen oder ungewollte Wirkungsrichtungen reagieren zu können.





#### 4.2.2

### 7 Ziele für die Stadt der 7 Seen Strategiepapier für die Stadtregion Schwerin

#### 1 Gründung der METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen.

##### ZusammenLeben. GmbH

Die Umsetzung des Leitprojektes METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. soll in der Stadtregion Schwerin durch eine zu gründende GmbH mit gleichem Namen erfolgen (s. Abb. 67). Diese wird von dem Lenkungsausschuss der Metropolregion gegründet, das erforderliche Startkapital und die notwendigen monetären Ressourcen zur Arbeit der GmbH werden durch die Förderfonds der Metropolregion gedeckt. Die GmbH soll als unabhängiger Mediator zwischen verschiedenen Akteur\*innengruppen und damit auch unterschiedlichen Interessen vermitteln und so effektive Lösungswege entwickeln. Die Mitarbeiter\*innen sollen aus unterschiedlichsten Branchen kommen, wobei zahlreiche relevante Bereiche der Siedlungsentwicklung und der Umsetzung des Leitprojektes abgedeckt werden sollen. Somit können beispielsweise Vertreter\*innen der Stadtplanung, der Verkehrsplanung, des Bauwesens, des Marketings oder auch des Managements bei der GmbH aktiv werden. Der zentrale Auftrag der METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. GmbH liegt in der Realisierung einer kooperativen Siedlungsentwicklung in der Metropolregion Hamburg, wobei der räumliche Fokus zunächst auf der Stadtregion Schwerin in dem Modellprojekt liegt. Somit trägt die GmbH schließlich zur Weiterentwicklung der Metropolregion, der positiven Positionierung dieser sowie einer Bekanntheitssteigerung der Kooperation bei. Durch die Förderung nachhaltiger Synergien zwischen Bereichen wie der Privatwirtschaft,





der Verwaltung, der Geschäftsstelle der Metropolregion, Vereinen und Verbänden sowie der Zivilgesellschaft sollen Kooperationen initiiert, Netzwerke sowie Initiativen unterstützt und Projekte sowie Vorhaben begleitet werden. Weiterhin ist die GmbH für die Umsetzung der weiteren Handlungsempfehlungen der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ des zweiten Strategiepapiers zuständig. Die Aufgabe liegt nicht in der direkten Umsetzung dieser, sondern in einer Beförderung der Realisierung verschiedener Maßnahmen und Zielsetzungen. Da das Leitprojekt sowohl auf der stadt- als auch auf der metropolregionalen Ebene umgesetzt werden soll, muss die GmbH in einem kontinuierlichen Austausch mit der Geschäftsstelle der Metropolregion und der Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung stehen, die für die Umsetzung des ersten Strategiepapiers zuständig ist.



Abb. 62: Aufgaben der GmbH (eigene Abbildung)

## 2 Ganzheitlicher Ansatz der kooperativen Siedlungsentwicklung

Auch auf der stadtreionalen Ebene soll das Motto „Hier passt alles zusammen“ gemäß dem ganzheitlichen Ansatz der kooperativen Siedlungsentwicklung angestrebt werden. Während die Grundlagen für eine facettenreiche und qualitative Umsetzung des Leitprojektes durch die Metropolregion Hamburg gelegt werden, muss in der Stadtregion Schwerin die Umsetzung des ganzheitlichen Ansatzes befördert werden.

Zunächst ist für eine erfolgreiche Realisierung des Leitprojektes METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. auf der stadtreionalen Ebene Schwerins eine Berücksichtigung der Nachfragetrends der gesamten Metropolregion notwendig. Die Handlungsempfehlungen des ersten Strategiepapiers zielen auf eine Förderung und Weiterentwicklung des Wohnstandortes Schwerin ab. Daher ist eine vorausschauende Berücksichtigung der tendenziell steigenden Nachfrage und des Zuzugs von Personen aus der Metropolregion notwendig. So gilt es beispielsweise, der hohen Nachfrage nach familiengerechtem Wohnraum gerecht zu werden, aber auch die steigende Zahl der Ein- und Zweipersonenhaushalte zu berücksichtigen. Zudem





muss der Aspekt der starken regionalen Vernetzung bei aktuellen Projekten und Konzepten berücksichtigt werden. So sollten Viertel wie das Hafenviertel am Ziegelinnensee oder die „Neue Mitte“ Neu Zippendorf bereits einen möglichen hohen Anteil von Pendler\*innen in der Bewohner\*innenschaft berücksichtigen und daher eine gute ÖPNV-Anbindung zur schnellen Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes gewährleisten. So soll letztendlich die Attraktivität der Stadtregion für Personen erhöht werden, die wiederum die Stadtregion positiv entwickeln können. Hierfür sollen die Potenziale wie die Flächenverfügbarkeit oder der gering angespannte Wohnungsmarkt gezielt genutzt werden. Allerdings ist auch eine Berücksichtigung der Wünsche und Interessen der Bewohner\*innenschaft vor Ort von zentraler Relevanz. Daher muss deutlich werden, dass die Zuwanderung aus der Metropolregion auch positive Effekte für die Zivilgesellschaft der Stadtregion Schwerin hat. Im Rahmen des Leitprojektes werden moderne Siedlungsentwicklungsprojekte gefördert, die neben der Förderung der nachhaltigen Mobilität und der Familienfreundlichkeit auch eine soziale Durchmischung und qualitativ hochwertigen Wohnraum für die Gesamtheit der Bevölkerung anstreben. Im Sinne eines ganzheitlichen Aspektes soll so auch der bisherigen Dominanz von Quartieren mit Eigentumswohnungen in guten Lagen entgegengewirkt werden und stattdessen die Entwicklung urbaner, mischgenutzter, sozial ausgewogener Quartiere mit ausreichend bezahlbarem Wohnraum gefördert werden. Dadurch kann auch zusätzlich zu der gegenwärtig starken Zuwanderung haushaltsstarker, älterer Haushalte aus der Metropolregion ein Zuzug von Familien und jungen Haushalten befördert werden, der wiederum für die gesamte Gesellschaft positive Effekte mit sich bringt.

Als Vorreiter soll die Stadtregion Schwerin außerdem eine neue Art der Kombination von Wohnen und Arbeiten ermöglichen. Getreu dem Motto „Hier passt alles zusammen“ soll den Bewohner\*innen der Stadtregion ein qualitativ hochwertiger und facettenreicher Wohnstandort geboten werden, in dem die Siedlungsentwicklung nicht allein auf der Wohnraumversorgung basiert (s. Abb. 68). Dafür sollen moderne und innovative Konzepte zur Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeit realisiert werden. Die Metropolregion weist heute

enge Berufspendelndenverflechtungen auf, die einerseits die Potenziale von Wohnstandorten abseits der Großstädte im zweiten Ring der Region erhöhen, andererseits aber auch zu einem hohen Verkehrsaufkommen führen. Neben der Förderung der Nutzung von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln für die Arbeitswege in andere Zentren sollen auch im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung Alternativen zu dem täglichen Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort entwickelt werden. Diese fördern wiederum weiter die Chancen einer dezentralen Siedlungsentwicklung in der Metropolregion. Dafür müssen besonders die infrastrukturellen Voraussetzungen in den einzelnen Teilräumen gegeben sein. Um beispielsweise die Möglichkeiten und Chancen des Home-Offices zu nutzen, sollen der Glasfaserausbau in der Stadtregion Schwerin vorangetrieben und attraktive Angebote wie Co-Working-Spaces sowie gemeinschaftliche Office-Spaces von Hamburger oder Lübecker Unternehmen geschaffen werden. So wird die bessere Vereinbarkeit des Wohnens im zweiten Ring der Metropolregion mit einem Arbeitsplatz bei Unternehmen mit Sitz in den Großstädten realisiert.

Neben dem Aspekt des Arbeitens ist zudem auch die Lebensqualität am Wohnstandort Stadtregion Schwerin zu fördern. Der Teilraum in M-V bietet zukünftig nicht nur eine neue Art der Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten, sondern weist auch abwechslungsreiche und attraktive Möglichkeiten der Freizeitgestaltung auf. Vielfältige Naturqualitäten, kulturelle Angebote sowie Angebote von Sport und Erholung zeichnen die hohe Standortattraktivität der Stadtregion Schwerin aus und bekräftigen den Slogan „Hier passt alles zusammen.“

### 3 Bürger\*innennähe

Das Konzept METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. baut auf der Förderung der Gemeinschaft einer norddeutschen Region auf. Dies verdeutlicht die hohe Bedeutung und Relevanz der Bürger\*innenpartizipation in dem Kooperationsprozess, da eben die Bevölkerung die Identität und den Zusammenhalt der Region fördert. Die Bürger\*innen müssen beim Etablieren einer kooperativen Siedlungsentwicklung in der Metropolregion mitgenommen werden. Heutzutage wird der Zuzug Hamburger Haushal-



te nach Schwerin teilweise eher kritisch gesehen, wobei die positiven Effekte dieser Wanderungen nicht betrachtet werden. Ursache hierfür sind unter anderem weiterhin bestehende gefühlte Differenzen aufgrund der ehemaligen deutschen Teilung. Durch eine Integration der Bewohner\*innen der Stadtregion Schwerin in den Entwicklungsprozess des Leitprojektes der Metropolregion können aktuell bestehende Vorbehalte oder negative Auffassungen reduziert und die Zufriedenheit der Zivilgesellschaft mit einer kooperativen Siedlungsentwicklung erhöht werden. Dafür müssen klar die Vorteile wie beispielsweise die Belegung der Stadt, ein Zuzug junger Familien oder auch die Förderung einer sozialen Durchmischung hervorgehoben werden. Einerseits sollten daher die Bürger\*innen bei aktuellen Vorhaben wie dem Wohnpark Paulshöhe oder der „Neuen Mitte“ Neu Zippendorf beteiligt werden, um sie bei Veränderungen in ihrem direkten Lebensumfeld mitzunehmen und dadurch auch Ideen und Ziele des metropolregionalen Leitprojektes aufzuzeigen. Andererseits sollten Angebote für die Bevölkerung wie Quartiersfeste oder -märkte sowie konkrete Veranstaltungen zum Kennenlernen der Inhalte des Projektes **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** initiiert werden, um den sozialen Zusammenhalt in der Stadtregion an sich, aber auch hinsichtlich der Metropolregion zu fördern.

#### 4 Umlandgemeinden als Potenzialräume einbeziehen

Die „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ beziehen sich nicht nur auf die Stadt Schwerin, sondern schließen aufgrund der engen Verflechtungen auch die weiteren Gemeinden des Stadt-Umland-Raumes mit ein. Somit soll die eng verknüpfte Stadtregion ein Teil eines großen Ganzen werden und sich in den Raum der Metropolregion als Einheit einfügen. Die Umlandgemeinden sollen aufgrund ihrer Nähe zu Schwerin und der vorhandenen Qualitäten als Potenzialräume im Rahmen der kooperativen Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Heute noch bestehende Differenzen und Disparitäten können dadurch weiter reduziert werden. Außerdem bieten die Flächenpotenziale eine große Chance zur Entwicklung und Realisierung von modernen Projekten, die als eine Art Aushängeschild und regionaler Pull-Faktor dienen können. Aktuell



ist eine Begrenzung der Entwicklung in den Umlandgemeinden auf den Eigenbedarf vorgesehen, um eine weitere Stadt-Umland-Wanderung sowie umfangreiche Neuausweisungen von Bauflächen für Einfamilienhäuser zu vermeiden. Daher sollen die Vorhaben im Stadtumland nur unter besonderen Voraussetzungen wie der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten sowie einer guten ÖPNV-Anbindung der Quartiere realisiert werden. Dafür ist eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung der Umlandgemeinden notwendig, die durch die METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. GmbH befördert werden soll. So kann letztendlich die Nachfrage nach Wohnraum im ländlich geprägten Raum mit aktuellen Erfordernissen wie der Reduzierung der Zersiedelung, der nachhaltigen Entwicklung sowie der Verkehrsreduzierung kombiniert werden.

Eine Möglichkeit wäre etwa die Planung eines CO<sub>2</sub>-neutralen Quartiers mit nachhaltigen Einfamilienhäusern mit Nullenergiestandard sowie einem modernen Mobilitätskonzept mit regelmäßiger ÖPNV-Anbindung, Car-Sharing-Angeboten sowie Leihfahrradstationen (s. Abb. 69). Außerdem soll der oft rein monofunktionalen Nutzung innerhalb solcher Quartiere entgegengewirkt werden, indem attraktive Angebote geschaffen werden. Beispielsweise wäre die Gründung eines Co-Working-Cafés denkbar, das sowohl ältere Bewohner\*innen der Gemeinde in ihrer Freizeit als auch Berufstätige im Home-Office nutzen und in dem regionale Produkte der Landwirtschaft angeboten werden könnten.

Solch ein Projekt bedient den Wunsch vieler Zuzügler\*innen in die Stadtregion Schwerin nach einem Eigenheim oder dem Wohnen im ländlichen Raum, während moderne Ansätze und Notwendigkeiten der nachhaltigen Siedlungsentwicklung integriert werden. Dieses Projekt kann dabei im Kontext der aktuellen

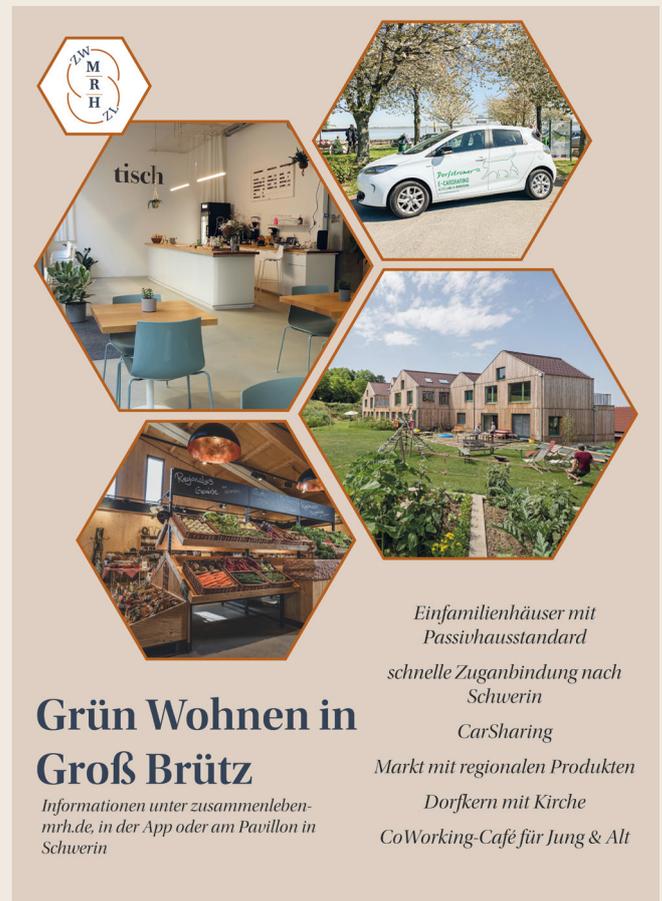


Abb. 63: Mögliches Werbeplakat eines CO<sub>2</sub>-neutralen Quartiers in einer Umlandgemeinde (Quellen: einszueins, o.J.; Dorfstromer, o.J.; Marktscheune, o.J.; TischSpace, o.J.)



Einfamilienhausdebatte richtungsgebend sein, da beispielhaft aufgezeigt wird, wie die Nachhaltigkeit von Einfamilienhäusern optimiert werden kann. Zudem entspricht diese standortgerechte Planung dem gewachsenen Charakter der Stadtregion Schwerin, der mit modernen Aspekten kombiniert wird und so eine überregionale Attraktivität und Einzigartigkeit des Projektes geschaffen werden.

## 5 Marketing

Zur erfolgreichen Umsetzung des Projektes METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. bedarf es einer größeren Präsenz der Metropolregion in der Stadtregion Schwerin. Zusätzlich zu den Maßnahmen aus dem ersten Strategiepapier, die durch ein Aktivwerden der Geschäftsstelle eine erhöhte Bekanntheit der regionalen Kooperation befördern, soll eine zentrale Anlaufstelle in Schwerin die Ziele und Potenziale der kooperativen Siedlungsentwicklung hervorheben. Diese dient der Präsentation der zahlreichen Facetten Schwerins – beispielsweise als grüne, familienfreundliche Stadt der kurzen Wege am Wasser – sowie aktueller Themen der Siedlungsentwicklung in der Stadtregion. Außerdem können über die Metropolregion Hamburg informiert und andere Themenschwerpunkte der Kooperation vorgestellt werden. Somit adressiert die Anlaufstelle sowohl Bewohner\*innen der Stadtregion Schwerin, die sich für die Siedlungsentwicklung und das Leitprojekt interessieren, als auch Personen, die an dem Teilraum der Metropolregion als Wohnort interessiert sind. Die Unterhaltung der Anlaufstelle erfolgt durch die METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. GmbH.

Die Anlaufstelle soll als ein Pavillon auf einem schwimmenden Ponton realisiert werden (s. Abb. 70). Dadurch wird direkt ein relevantes Charakteristikum der Stadtregion Schwerin aufgegriffen, indem die große Bedeutung des Wassers hervorgehoben wird. Zudem ermöglicht die Realisierung der Anlaufstelle auf einem beweglichen Ponton Standortwechsel innerhalb des Gebietes der Stadtregion Schwerins. So könnte der Pavillon temporär vor dem Schweriner Schloss, dem Ruderhaus, am Stadtstrand in Zippendorf, vor dem modernen Neubauquartier der Waisengärten oder auch außerhalb der Stadtgrenzen bei-





Abb. 64: Visualisierung des schwimmenden Pavillons (eigene Abbildung)

spielsweise am Schloss Willigrad positioniert werden. Auf diese Weise lernen die Besucher\*innen bei einer Wiederkehr zum Pavillon nicht nur neue Themen, sondern auch unterschiedliche räumliche Facetten der Stadtregion Schwerin kennen. Der schwimmende Pavillon kann einerseits bei Quartiersfesten oder -märkten, die im Rahmen der Bürger\*innenpartizipation vorgesehen sind, integriert werden oder auch als Standort für Informationsveranstaltungen für potenzielle Zuzügler\*innen genutzt werden.

### 6 Rahmenbedingungen vor Ort fördern

Zur Erreichung positiver Effekte für kooperative Siedlungsentwicklung sind auch Verbesserungen der Rahmenbedingungen notwendig. So sollten beispielsweise noch mehr Angebote der Gastronomie, der Kultur sowie des Sports und der Erholung in der Stadtregion Schwerin geschaffen werden, um die Attraktivität als Wohnort zu erhöhen. Hierbei können ambivalent wirkende Synergien realisiert werden. Einerseits führt eine höhere Angebotsvielfalt und somit eine hohe Qualität als Lebensstandort zum Zuzug, andererseits stellen neue Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten auch einen Vorteil des Leitprojektes für die Bewohner\*innenschaft Schwerins dar.

Zusätzlich zur Förderung weiterer Angebote sollte jedoch auch der ÖPNV in der Stadtregion Schwerin weiterentwickelt werden. Im Kontext der kooperativen Siedlungsentwicklung soll Schwerin unter anderem als attraktiver Wohnstandort für Personen mit einem Arbeitsplatz im engeren Verflechtungsraum der Metropolregion entwickelt werden. Aufgrund der damit verbundenen Zunahme an Pendelndenverkehren müssen frühzeitig attraktive Angebote geschaffen werden, um für den Arbeitsweg beispielsweise nach Hamburg oder Lübeck nachhaltige Verkehrsmittel – also die Zugverbindungen – zwischen



den Städten zu nutzen, die gemäß dem dritten Ziel des ersten Strategiepapiers ebenfalls ausgebaut werden sollen. Daher muss eine schnelle und flexible Anbindung der Wohnquartiere an den Hauptbahnhof Schwerin gewährleistet sein. Hierfür ist ein Ausbau des ÖPNV, der Carsharing-Angebote sowie eine hochwertige Fahrradinfrastruktur notwendig. Zudem ist aufgrund der Umsetzung der Handlungsempfehlungen in der gesamten Stadtregion Schwerin auch eine Optimierung der ÖPNV-Anbindung und nachhaltiger Mobilitätskonzepte in den Umlandgemeinden notwendig.

Langfristig gesehen kann auch die Ansiedlung einer Hochschule oder Universität als Katalysator der Stadtentwicklung realisiert werden. Diese Maßnahme bedarf eines weiteren Zeithorizontes zur Umsetzung, weshalb sie nicht direkt im Rahmen des Modellprojektes im Rahmen von **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** integriert werden kann. Allerdings würde eine Hochschule oder Universität in der Stadtregion Schwerin viele Potenziale mit sich bringen, die ebenfalls zur Umsetzung einer kooperativen Siedlungsentwicklung beitragen würden. Neben den positiven Effekten hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung und damit verbundenen Zuzügen sowie der sozialen Durchmischung würde eine derartige Bildungseinrichtung auch zur weiteren Steigerung der Bekanntheit und Attraktivität des Teilraums beitragen. Zudem würden große Potenziale zur weiteren Vernetzung innerhalb der Metropolregion bestehen, da Hamburg, Lübeck und Lüneburg ebenfalls bedeutende Universitätsstädte sind. Um die Stadtregion Schwerin als einen besonderen Bildungsstandort in der Metropolregion, aber auch deutschlandweit zu profilieren, sollte sich die inhaltliche Ausrichtung des Studienangebotes an Zukunftsthemen orientieren. So könnte eine Universität oder Hochschule der Nachhaltigkeit entstehen, an der Studiengänge wie Regionalplanung, Energie- und Umwelttechnik, Hydrologie, Umweltwissenschaften, Ressourcenmanagement und Sustainable Development angeboten werden. Zudem sollen enge Kooperationen zwischen der Bildungseinrichtung und der **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben. GmbH** realisiert werden, sodass beispielsweise Studierende bereits bei der Arbeit mitwirken und so neue Ideen und Ansätze einbringen können.





### 7 Teilnahme von Akteur\*innen fördern

Zur Realisierung einer kooperativen Siedlungsentwicklung sind zahlreiche Akteur\*innen notwendig, die zur Zusammenarbeit animiert und von den Zielen des Leitprojektes **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** überzeugt werden sollen. Dabei müssen einerseits Wohnungsunternehmen, Projektentwickler\*innen und Investor\*innen, andererseits Vertreter\*innen der mit der Siedlungsentwicklung zusammenhängenden Themen- und Handlungsfelder angesprochen und zur Beteiligung an einer kooperativen Siedlungsentwicklung bewegt werden. Hierbei ist die Aktivität der neu gegründeten GmbH von zentraler Bedeutung, um einen möglichst großen Beteiligtenkreis zusammenzubringen und so eine umfassende Realisierung der angestrebten Kooperation in vielfältigen Projekten und Handlungsfeldern des komplexen Prozesses der Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Von großer Relevanz ist dabei das Forum „ZusammenWachsen. ZusammenLeben.“ und dessen Veranstaltungen.

Das Leitprojekt **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** soll letztendlich in mehreren Teilräumen der regionalen Kooperation umgesetzt werden. Daher sollte die neue GmbH über Fortschritte und Potenziale der Modellmaßnahmen berichten und auch über möglicherweise unerwartete Herausforderungen und Entwicklung aufklären. Durch das Gewinnen weiterer Teilräume wie die Stadtregionen Neumünster, Lübeck und Lüneburg soll die erfolgreiche Weiterführung des Projektes in der gesamten Metropolregion und dadurch eine Etablierung der kooperativen Siedlungsentwicklung ermöglicht werden. So soll einerseits die Vorreiterrolle der Stadtregion Schwerin durch die „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ demonstriert und wirkungsvoll umgesetzt werden, andererseits können so aber auch die Grundlagen für eine Expansion der GmbH in anderen Teilräumen der Metropolregion geschaffen werden.





### 4.3

## Effekte der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“

Die „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ formulieren vielfältige Handlungsempfehlungen, die sich sowohl an die metropolregionale als auch an die stadtregionale Ebene richten. Dabei gibt es zahlreiche Zusammenhänge zwischen beiden Strategiepapieren und den einzelnen Maßnahmen. Nur wenn auf beiden Handlungsebenen die Akteur\*innen aktiv werden und eine Umsetzung der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ anstreben, kann das Konzept funktionieren und positive Effekte im Rahmen einer kooperativen Siedlungsentwicklung mit sich bringen. Beispielsweise müssen die Rahmenbedingungen der angestrebten Weiterentwicklung sowohl intraregional als auch in der Stadtregion Schwerin verbessert werden, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf dem Bereich der Verkehrserschließung und ÖPNV-Anbindung liegt. Nur wenn sowohl die schnelle Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs Schwerin als auch eine regelmäßige Zugverbindung nach Hamburg oder Lübeck gewährleistet sind, können die Attraktivität des Wohnstandortes der Stadtregion Schwerin für Zuzügler\*innen aus anderen Teil-

räumen der Metropolregion erhöht und eine nachhaltige Entwicklung realisiert werden.

Die einzelnen Handlungsempfehlungen der beiden Strategiepapieren wirken auf die Umsetzung der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ hin, die wiederum im Kontext der aktuellen Trends und Herausforderungen eine hohe Effektivität aufweisen (s. Abb. 71). Durch die Förderung der Zusammenarbeit im Bereich der kooperativen Entwicklung kann zwar nicht die administrative Fragmentierung beendet werden, allerdings werden durch die Gründung der GmbH und die Unterstützung von Networking und Zusammenarbeit zahlreicher Akteur\*innen die aktuellen Barrieren und Hindernisse einer tiefergehenden Kooperation überwunden. Aufgrund der gemeinsamen Umsetzung des Leitprojektes durch die Geschäftsstelle in Hamburg, die dezentralisiert organisierte Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung sowie die GmbH mit Sitz in Schwerin können die länderübergreifende Kommunikation und der regionale Zusammenhalt intensiviert und eine effektive Durchführung des Leitprojektes ermög-



Abb. 65: Übersicht der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“ (eigene Abbildung)

licht werden. Durch das Marketing im Rahmen des Leitprojektes sowie die bürger\*innennahen Angebote wie der Onlineauftritt wird außerdem die Sichtbarkeit und Bekanntheit der Metropolregion erhöht. Durch die Optimierung der Informationsgrundlage zu Angeboten und einzelnen Teilräumen kann die metropolregionale Präsenz von Standorten, die bisher weniger im Fokus der Zusammenarbeit standen, deutlich erhöht und so letztend-

lich zu einer Förderung des Zusammenhalts der Region beigetragen werden. Die Optimierung der Rahmenbedingungen als Grundlagen für eine Siedlungsentwicklung sowie die holistische Umsetzung des Leitprojektes, dass nicht nur ausschließlich auf den Aspekt des Wohnens fokussiert ist, entsprechen dabei einer nachhaltigen und integrierten Planung. Letztendlich ermöglichen die Maßnahmen, die auf eine zielorientierte Umsetzung hin-



Abb. 66: Effekte des Leitprojekts (eigene Abbildung)

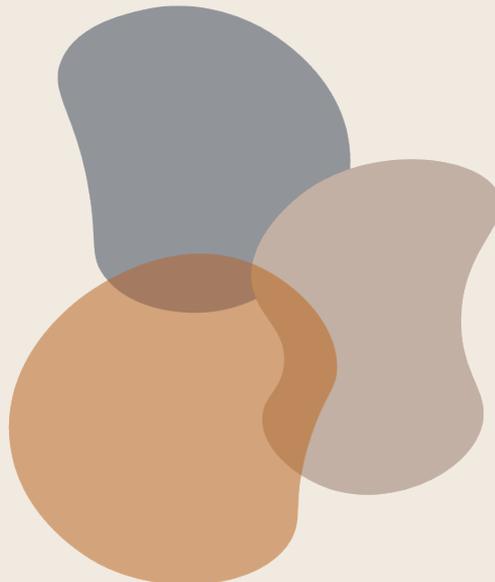


wirken, eine Übertragung der Ansätze und Ideen der kooperativen Siedlungsentwicklung auf andere Stadtregionen wie Neumünster, Lübeck oder Lüneburg. Dadurch wird die polyzentrale Siedlungsstruktur in der Metropolregion gefördert und eine zu starke Ausrichtung auf die Metropole Hamburg vermieden. So wird die Vielfalt der Wohnstandorte und der Facettenreichtum der Teilräume aufrechterhalten und eine Kooperation bezüglich der Siedlungsentwicklung in der gesamten Metropolregion langfristig ermöglicht. Die einzelnen Standorte stehen dabei in keiner Konkurrenz miteinander. Viel-

mehr stehen die Entlastung angespannter Teilräume wie des engen Verflechtungsraumes Hamburg und eine standortgerechte Siedlungsentwicklung im Vordergrund, wobei urbane, verdichtete Räume andere Typologien und Angebote aufweisen sollen als ländlich geprägte, weniger verdichtete Räume. Somit steht ein metropolregionales Miteinander anstelle eines Neben- oder Gegeneinanders im Vordergrund, getreu dem Leitprojekttitel:

**METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.**

**METROPOLREGION HAMBURG.  
ZusammenWachsen. ZusammenLeben.**





Fazit

## 5.1 Fazit und Beantwortung der Forschungsfrage

Mit dem Konzept für das Leitprojekt **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** wurde eine Möglichkeit entwickelt, wie eine kooperative Siedlungsentwicklung in der Metropolregion unter Berücksichtigung von Zentren des zweiten Rings wie der Stadtregion Schwerin realisiert werden kann. Somit stellt das Konzept auch die komplexe Antwort auf die zentrale Forschungsfrage der Thesis dar, wie eine intensivere Kooperation hinsichtlich der Siedlungsentwicklung gefördert werden kann.

Das entwickelte Leitprojekt basiert auf einer umfassenden Untersuchung der Bedeutung der Stadtregion Schwerin innerhalb der Metropolregion Hamburg. Dabei wurden sowohl aktuelle Defizite und Herausforderungen als auch Verknüpfungen sowie bisher zu wenig genutzte Potenziale herausgearbeitet. Diese Aspekte stellen in ihrer Gesamtheit den Rahmen dar, in das sich das Konzept einfügt. Das Konzept verdeutlicht die Notwendigkeit der Weiterentwicklung und des Aktivwerdens auf mehreren Ebenen, da sich sowohl die Organisation der Metropolregion an sich als auch die Akteur\*innen einzelner Teilräume auf eine kooperative Siedlungsentwicklung einlassen und diese befördern müssen.

Die Analyse von Referenzbeispielen hat andere Möglichkeiten einer kooperativen Siedlungsentwicklung dargestellt, die auf der Realisierung eines Konzeptes, einer Organisationsstruktur mit Gremien im Bereich der Siedlungsentwicklung sowie der

Beförderung einer Zusammenarbeit durch Veranstaltungen basieren. Das Leitprojekt **ME-TROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** stellt dahingehend einen neuartigen Ansatz dar, der Elemente der drei Referenzen vereint und in einer komplexen, standortgerechten Projektstruktur zusammenführt.

Das Konzept des Leitprojekts verdeutlicht zudem, dass eine kooperative Siedlungsentwicklung in einer Metropolregion nur realisiert werden kann, wenn verschiedene Parameter und Ansätze miteinander kombiniert und zu einem holistischen Ansatz zusammengeführt werden. Die Ziele hinsichtlich der metropolregionalen Wohnraumnachfrage, aktueller Vorhaben und der Entwicklung müssen mit damit verbundenen Bereichen wie dem Arbeiten, vielfältigen Freizeitangeboten und einer Realisierung verschiedener Möglichkeiten zum Austausch, zur Information und zur Vermarktung kombiniert werden. So ermöglicht das Leitprojekt **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** die Etablierung einer kooperativen Siedlungsentwicklung im Sinne der Standortgerechtigkeit, Nachhaltigkeit und hohen Lebensqualität.

Letztendlich muss die Qualität der Recherche und Analyse der Thesis überprüft werden, wozu erneut auf die qualitative Inhaltsanalyse zurückgegriffen wird. Diese schreibt als relevante Gütekriterien Transparenz, Intersubjektivität und Reichweite vor. Die Transparenz der Arbeit ist gewährleistet, da

alle Arbeitsschritte dokumentiert und die Vorgehensweise bei der Erarbeitung des Forschungshintergrundes und der Analyse klar deutlich wurden. Hinsichtlich der Intersubjektivität ist von Relevanz, dass die Analyse nicht ausschließlich auf subjektiven Deutungen und Aussagen einzelner Personen beruht, sondern mittels statistischer Daten und der Durchführung einer Onlineumfrage sowie mehrerer Expert\*inneninterviews begründet wird. Schließlich erfordert das Kriterium der Reichweite, dass bei Durchführung eines ähnlichen Verfahrens gleichwertige Ergebnisse erzielt werden können. Dieser Umstand ist im Rahmen der Thesis

gegeben, da beispielsweise Interviews mit mehreren Expert\*innen eines Themenbereiches – etwa der Wohnungswirtschaft oder der administrativen Ebene der Stadtregion Schwerin – geführt wurden und so eine allgemeine Einschätzung zu bestimmten Themen einer Interessensgruppe herausgearbeitet werden konnte. Zudem stützen sich einzelne Recherche- und Analysethemen auf mehrere Quellen, sodass hier ebenfalls davon auszugehen ist, dass bei einer weiteren Recherche und Analyse inhaltlich ähnliche Ergebnisse erwartet werden können.

### 5.2 Realisierbarkeit und Bedeutung des Konzepts

Das Leitprojekt **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** basiert in seiner Struktur und Arbeitsweise auf der bisherigen Organisation der Metropolregion. So wird die projektorientierte Vorgehensweise fortgesetzt, jedoch durch die Etablierung begleitender Plattformen, Veranstaltungen und einer GmbH vertieft und dadurch in ihrer Effizienz erhöht. Daher ist eine Realisierung des Konzeptes mit positiven Effekten unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Beispielsweise ist die Handlungs- und teilweise Kompromissbereitschaft der zu beteiligenden Akteur\*innen von zentraler Bedeutung. Dafür müssen die zahlreichen Interessengruppen die Notwendigkeit einer kooperativen Siedlungsentwicklung erkennen und dementsprechend zu einer Weiterentwicklung und Vertiefung der Zusammenarbeit mit anderen Personen und Institutionen bereit sein. Im

Rahmen der Thesis wurden die technischen und rechtlichen Voraussetzungen für eine Umsetzung des Konzepts nicht eingehender betrachtet, was jedoch im Falle einer Realisierung notwendig wäre. Zudem müsste der genaue Ressourcenaufwand, beispielsweise hinsichtlich der Finanzmittel, bestimmt und davon ausgehend Möglichkeiten der Bereitstellung der notwendigen Mittel entwickelt werden. Trotzdem bietet das konzipierte Leitprojekt **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** große Potenziale hinsichtlich einer Realisierung und damit der Förderung einer kooperativen Siedlungsentwicklung in der Metropolregion.

Das Konzept weist aufgrund seines inhaltlichen Schwerpunktes eine große Bedeutung für die Metropolregion Hamburg selber, aber auch hin-

sichtlich des generellen Themenfeldes der Siedlungsentwicklung in Metropolregionen auf. Der integrierte und holistische Ansatz des Konzepts entspricht der aktuellen Weiterentwicklung und Dimensionserweiterung des Konzepts der Metropolregionen. Zudem entspricht es den Anforderungen hinsichtlich einer nachhaltigen Regionalentwicklung. Städte allein können heutzutage nicht mehr ausreichend Veränderungen und Fortschritte bezüglich der großen Herausforderungen wie des Klima- und Umweltschutzes, der Globalisierung, des demografischen Wandels sowie der großen Zuwanderungen in die urbanen Zentren leisten. Die gegenwärtigen Entwicklungen erfordern ein Denken und eine Zusammenarbeit in größeren Maßstäben, wobei Metropolregionen aufgrund ihrer grenzübergreifenden und interdisziplinären Ausrichtung erhebliche Potenziale hinsichtlich einer zukunftsfähigen Regionalentwicklung besitzen. Zur Nutzung dieser sind eine Planung und gezielte Ent-

wicklung in vernetzten Regionen sowie Kooperationen zwischen ländlichen und städtischen Räumen zur Erschließung von Synergien notwendig. Besonders im Bereich der Siedlungsentwicklung ist diese Zusammenarbeit aufgrund der hohen Mobilität der Zivilgesellschaft und einer grenzüberschreitenden Wohnraumnachfrage in Verflechtungsbereichen relevant. Dabei müssen bereits bestehende Vernetzungen etwa aufgrund von Pendelnden- oder Wanderungsbewegungen effektiv genutzt und im Rahmen von metropolregionalen Konzepten genutzt werden. Die Kooperationsstruktur einer Metropolregion eröffnet dabei die Möglichkeit, entwickelte polyzentrale Siedlungsstrukturen weiter zu etablieren und zu fördern. Dieses große Potenzial, das das Konzept der Metropolregion mit sich bringt, muss im Hinblick auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen genutzt werden, um die Handlungsfähigkeit der Gesamtheit aller Teilräume aufrechtzuerhalten.

### 5.3 Weiterentwicklung der Arbeit

---

Das Konzept der vorliegenden Thesis basiert auf einer umfassenden Recherche und Analyse, die jedoch im weiteren Verlauf der Arbeit noch vertieft werden könnte. So wäre etwa eine weitere Auseinandersetzung mit dem Wandel des Konzepts der Metropolregion von einem wirtschaftsorientierten zu einem integrierten Ansatz möglich. Auch könnte die Analyse weiterer Referenzbeispiele Möglichkeiten zeigen, wie eine kooperative Siedlungsent-

wicklung auf der regionalen Ebene realisiert werden kann.

Zudem müssen bei einer Weiterentwicklung des Leitprojektes **METROPOLREGION HAMBURG. ZusammenWachsen. ZusammenLeben.** auch andere Themenbereiche weiter in den Fokus rücken, um dem Anspruch der Realisierung eines holistischen Ansatzes der Entwicklung gerecht zu werden. Im Rahmen der Thesis wurden schwerpunktmäßig

die Wohnraumversorgung und damit verbundene Prozesse als ein Aspekt der Siedlungsentwicklung betrachtet. Allerdings müssen zukünftig auch Bereiche wie Verkehr, Freiflächen und Naturräume, Gewerbe sowie Energieversorgung konkreter betrachtet und in die einzelnen Handlungsempfehlungen und Maßnahmen des Leitprojekts integriert werden. Hierbei besteht die Möglichkeit, weitere Schwerpunkte hinsichtlich einer kooperativen Siedlungsentwicklung in der Metropolregion in weiteren Arbeiten zu untersuchen.

Weiterhin ist geplant, dass die Thesis vor Vertreter\*innen der Metropolregion Hamburg – vorwiegend der Facharbeitsgruppe Siedlungsentwick-

lung – präsentiert wird. Dabei sollen sowohl die Erkenntnisse der Analyse als auch das entwickelte Konzept eines Leitprojekts im Vordergrund stehen. Zudem ist eine Weitergabe des Berichts an die Interviewpartner\*innen vorgesehen, die im entwickelten Leitprojekt selber eine zentrale Rolle bei einer möglichen Umsetzung spielen. Im Rahmen der vorgesehenen Kooperationen und besonders im Rahmen des Expert\*innenforums „ZusammenWachsen. ZusammenLeben.“ stellen die Stadtverwaltung Schwerins, der Regionale Planungsverband Westmecklenburg sowie die Wohnungswirtschaft und Vertreter\*innen der Metropolregion Hamburg selber relevante Akteur\*innengruppen dar.

### 5.4 Rekapitulation der Forschungsarbeit

---

Die Arbeit an der vorliegenden Thesis ist in ihrer Gesamtheit als sehr gut zu bezeichnen. Die einzelnen Aufgabenbereiche und Abschnitte der Arbeit wurden planmäßig durchgeführt. Zentrales Element der Arbeit stellte die zeitlich und inhaltlich umfangreiche Recherche dar, die eine komplexe und detaillierte Grundlage für die weiteren Schritte darstellte. Dabei wurden teilweise deutlich mehr Informationen aus der Literatur, den Interviews sowie der Onlineumfrage gewonnen, als letztendlich direkt in den Bericht der Thesis einfließen. Trotzdem diente dieser große Wissensumfang, der am Ende der Recherchephase hinsichtlich des Themenschwerpunktes der Arbeit erreicht wurde, einem tiefgehenden Verständnis der Gegebenheiten und Rahmenbedingungen, die in der Analyse und

der Konzeptentwicklung berücksichtigt werden mussten.

Der große zeitliche Umfang der Recherche wurde zudem von Beginn an in der Planung der gesamten Arbeit berücksichtigt. Die frühzeitige Terminierung und eine Formulierung von Meilensteinen mit konkreten Daten erleichterten die kontinuierliche Arbeit an der Thesis. In der laufenden Arbeit wurden zudem regelmäßig der Themenfokus gemäß dem inhaltlichen Schwerpunkt der Arbeit und der Bezug zur zentralen Forschungsfrage überprüft. Zudem halfen konstruktive Gespräche und ein regelmäßiger Austausch mit den Betreuer\*innen der Thesis sowie Kommilitoninnen des gleichen Studiengangs bei der inhaltlichen Arbeit.

Zwei Schwierigkeiten prägten die Arbeit und dadurch teilweise auch die Recherche beziehungsweise Analyse. Aufgrund des großen Themengebietes der Thesis war es erforderlich, die Recherche auf ausgewählte Schwerpunkte zu konzentrieren. Dabei bestand das Risiko, aufgrund des breiten Gebietes zu weit vom Fokus der Thesis abzuweichen und beispielsweise konkrete Projekte und Inhalte der aktuellen Stadtentwicklung Schwerins zu detailliert zu betrachten. Dieser Problematik wurde mithilfe einer regelmäßigen Überprüfung der Korrelation zwischen Recherche beziehungsweise Analyse und

der Forschungsfrage entgegengewirkt. Zudem wurde die Durchführung der Interviews teilweise durch die eingeschränkten Möglichkeiten aufgrund der Coronapandemie beeinflusst. Besonders im Rahmen der Telefongespräche kam nicht immer ein intensiver Dialog zustande, was allerdings keine gravierenden Folgen für die Qualität der einzelnen Interviews hatte. Zudem ist die positive Rücklaufquote bezüglich der Interviewanfragen und der Onlineumfrage besonders hervorzuheben. Somit kann die Arbeit im Rahmen der Bachelorthesis insgesamt als positiv und gelungen bewertet werden.

# Abhang

- I **Literaturverzeichnis**
- II **Abbildungsverzeichnis**
- III **Eidesstattliche Erklärung**

## I

## LITERATURVERZEICHNIS

- Adam, B. & Blätgen, N. (2019). *Bevölkerungsdynamik und Innenentwicklung in Mittelstädten. BBSR-Analysen KOMPAKT 10/2019*. Bonn, Deutschland: BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- Adam, B., Göddecke-Stellmann, J. & Heidbrink, I. (2005). Metropolregionen als Forschungsgegenstand. Aktueller Stand, erste Ergebnisse und Perspektiven. *Informationen zur Raumentwicklung, 10(7)*, 417-430.
- Agentur für Arbeit Schwerin (2021, März). *Pendler in Westmecklenburg* [Präsentation]. Bundesagentur für Arbeit. Schwerin, Deutschland.
- Aring, J. (2009). Europäische Metropolregionen – Annäherungen an eine raumordnerische Modernisierungsstrategie. In J. Knieling (Hrsg.), *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 231* (S. 10-21). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Baumheier, R. (2007). *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 1: Metropolregionen in Nordwestdeutschland. Arbeitsmaterial der ARL, No. 335*. Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2005). *Raumordnungsbericht 2005*. Bonn, Deutschland.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2009). *Positionierung. Europäischer Metropolregionen in Deutschland. BBSR-Berichte KOMPAKT 3*. Bonn, Deutschland.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2010). *Metropolräume in Europa. Kurzfassung einer neuen Studie des BBSR. BBSR-Berichte KOMPAKT 4/2010*. Bonn, Deutschland.
- Bentlage, M. & Thierstein, A. (2018). Agglomeration, Agglomerationsraum. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 37-48). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Blatter, J. (2007). *Governance – theoretische Formen und historische Transformationen*. Baden-Baden, Deutschland: Nomos.
- Blotevogel, H.H. (2005 a). Metropolregionen. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (4. Aufl., S. 642-647). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Blotevogel, H.H. (2018). Raum. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 1845-1857). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Blotevogel, H. H. & Danielczyk, R. (2009). Leistungen und Funktionen von Metropolregionen. In J. Knieling (Hrsg.), *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 231* (S. 22-29). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- BMBau – Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1993). *Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen. Leitbild für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland*. Bonn, Deutschland.

## I Literaturverzeichnis

- BMBau – Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1995). *Raumordnungs-politischer Handlungsrahmen. Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995*. Bonn, Deutschland.
- BMBF - Bundesministerium für Bildung und Forschung (14. Januar 2021). Stadt-Land-Plus. Bonn, Deutschland. Abgerufen am 06. Juni 2021, von <https://www.fona.de/de/massnahmen/foerdermassnahmen/stadt-land-plus.php>.
- BMI - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hrsg.) (2018). *Programmstrategie Soziale Stadt*. Berlin, Deutschland.
- BMI - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2020). Leitbilder für die Raumentwicklung. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 06. Juni 2021, von <https://www.bmi.bund.de/DE/themen/heimat-integration/raumordnung-raumentwicklung/grundlagen/leitbilder/leitbilder.html>.
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung & BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2007). *Metropolregionen – Chancen der Raumentwicklung durch Polyzentralität und regionale Kooperation. Voraussetzungen für erfolgreiche Kooperationen in den großen Wirtschaftsräumen der neuen Länder am Beispiel der Metropolregion Sachsendreieck. Werkstatt: Praxis Heft 54*. Bonn, Deutschland.
- BMVBS - Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012). *Stadt-Land-Partnerschaften – Wachstum und Innovation durch Kooperation*. Berlin, Deutschland.
- BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2017). *Quo Vadis Deutschland? Leitbilder der Raumentwicklung*. Berlin, Deutschland.
- Böttcher, J. M.; Grzesiok, S.; Müller, A. & Ruprecht, M.-I. (2018). Akteure: Integration durch Kooperationen. In M.-I. Ruprecht & J. M. Böttcher (Hrsg.), *Wohnen in städtischen Räumen – Ansätze für eine integrierte Entwicklung. Arbeitsberichte der ARL 24* (S. 21-42). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Braunschweig, B. (2019). Stadt-Land-Dualismus als Faktor erhöhter Flächeninanspruchnahme und angespannter Wohnungsmärkte? In G. Meinel, U. Schumacher, M. Behnisch & T. Krüger (Hrsg.), *Flächennutzungsmonitoring XI. Flächenmanagement – Bodenversiegelung – Stadtgrün* (S. 159-168). Dresden, Deutschland: IÖR - Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung.
- Brenner, N. (2003). Standortpolitik, State Rescaling and the New Metropolitan Governance in Western Europe. *disP – The Planning Review*, 39(39), 15-25.
- Brüdgam, B. (2017). Über Grenzen hinaus denken. *Wissen rund um die Immobilie. Hamburger Grundeigentum*, 3(5), 6-11.
- BSU - Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2014). *Grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser. Perspektiven der Stadtentwicklung für Hamburg*. Hamburg, Deutschland.
- BSW - Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.) (2017). *Wohnen in Hamburg 2030. Eine Stadt für alle – Strategien für bezahlbares Wohnen*. Hamburg, Deutschland.
- Bundesverband Kalksandstein e.V. (Hrsg.) (2016). *Architektur und Kalksandstein 2016. Geschosswohnungsbau*. Hannover, Deutschland.
- Bündnis 90/Die Grünen & SPD (Hrsg.) (2019). *Koalitionsvereinbarung über die Zusammenarbeit in der Bezirksversammlung Hamburg-Nord 2019-2024*. Hamburg, Deutschland.

- Danielzyk, R. & Oßenbrügge, J. (2003). Globale Bedingungen und lokale Perspektiven für Wettbewerbs- und Kooperationsformen in Metropolregionen. In E. M. Döhring, G. Engelhardt, P. H. Feindt & J. Oßenbrügge (Hrsg.), *Stadt – Raum – Natur. Die Metropolregion als politisch konstruierter Raum* (S.17-38). Hamburg, Deutschland: Hamburg University Press.
- Erdmann, R. (2013). Wohnungsmarkttendenzen in Mecklenburg-Vorpommern. *FWS – Forum Wohnen und Stadtentwicklung*, 14(3), 137-140.
- Ernst Basler + Partner AG (2013). *Langfristige Siedlungsentwicklung. Konzeptgutachten*. München, Deutschland: Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung Projektgruppe Langfristige Siedlungsentwicklung.
- Feindt, P.H. (2003). „Metropolregion Hamburg“ – Anmerkungen zu einer politischen Konstruktion von Raum. In E. M. Döhring, G. Engelhardt, P. H. Feindt & J. Oßenbrügge (Hrsg.), *Stadt – Raum – Natur. Die Metropolregion als politisch konstruierter Raum* (S.39-52). Hamburg, Deutschland: Hamburg University Press.
- Fontaine-Kretschmer, M. (2019, 25. September). *Zukunft Wohnen – Differenzierte Wohnungsmärkte in Mecklenburg-Vorpommern* [Präsentation]. Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte Wohnstadt. Schwerin, Deutschland.
- Gans, P. (2018). Demografischer Wandel. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 375-396). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Gertz Gutsche Rügenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR & proloco Stadt und Region – Planung und Entwicklung (2015). *Konzept für eine Neudefinition der Eigenentwicklung in den nicht zentralen Gemeinden der Planungsregion Westmecklenburg für den Zeitraum 2021-2030. Kurzfassung des Endberichtes*. Schwerin, Deutschland: Regionaler Planungsverband Westmecklenburg.
- Gertz Gutsche Rügenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR (Hrsg.) (2020). *Evaluation der wohnbaulichen Siedlungsentwicklung in den nicht-zentralen Gemeinden der Planungsregion Westmecklenburg. Ergebnisbericht*. Hamburg, Deutschland.
- Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (2016). *Demographie und Daseinsvorsorge. Endbericht Dezember 2016*. Hamburg, Deutschland.
- Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (2017 a). *Kooperationsvertrag über die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg*. Hamburg, Deutschland.
- Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (2017 b). *Strategischer Handlungsrahmen 2017 – 2022*. Hamburg, Deutschland.
- Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (2020). *Arbeitsprogramm 2021*. Hamburg, Deutschland.
- Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (o.J. a). *Mitten im Norden – Metropolregion Hamburg. In the centre of the North – the Hamburg Metropolitan Region*. Hamburg, Deutschland.
- Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (o.J. b). *zusammen arbeiten. Fakten und Wissenswertes*. Hamburg, Deutschland.

## Literaturverzeichnis

- GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH (2014). *Metropolregion Hamburg. Miteinander oder Nebeneinander? Der Hamburger Wohnungsmarkt in der Metropolregion Hamburg*. Hamburg: Metropolregion Hamburg.
- GLP B-B - Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (2004). *Gemeinsam planen für Berlin und Brandenburg*. Berlin/Potsdam, Deutschland: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.
- Grabow, B. & Becker, A. (2009). Metropolregionen – Quellen und Mündungen von Wanderungsströmen. In J. Knieling (Hrsg.), *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 231* (S. 270-299). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Große, A. (2018). Metropolregion. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 1507-1515). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Gutachterausschuss SN - Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (o.J.). *Grundstücksmarktbericht 2020 Landeshauptstadt Schwerin*. Schwerin, Deutschland.
- Hamann, G. & Raschendorfer, J. (2020, 18. November). Komm, wir zieh'n aufs Land!. Zeit. <https://www.zeit.de/2020/48/stadtflucht-umzug-dorf-sicherheit-heimat-veraenderung#comments>.
- Helbig, M. & Jähnen, S. (2019). *Die soziodemografische Entwicklung der industriell errichteten Wohnsiedlungen in 14 ostdeutschen Städten. Analysen einer Bewohnerschaft zwischen Stabilität und Wandel. Discussion Paper P 2019-001*. Berlin, Deutschland: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- Helbig, M. & Salomo, K. (2019). *Sozialräumliche Spaltung in Mecklenburg-Vorpommern*. Schwerin, Deutschland: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern.
- Höhn, A. & Zukunftswerkstatt Schwerin (2020). *Die Stadt weiterbauen. Schwerin 1989 – 2019*. Schwerin, Deutschland: Axel Höhn & Zukunftswerkstatt Schwerin e.V..
- Holtermann, L. & Otto, A. H. (2015). *Studie 2015: Wohnungsmärkte in der Metropolregion Hamburg. HWWI Policy Report Nr. 21*. Hamburg, Deutschland: HWWI - Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut.
- HWWI - Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (2013). *Haspa Hamburg-Studie. L(i)ebenswertes Hamburg. Berufspendler in der Metropolregion*. Hamburg, Deutschland: Hamburger Sparkasse AG.
- IHK Schwerin (Hrsg.) (2019). *Zahlenspiegel Westmecklenburg. Daten, Zahlen, Fakten 2019/2020*. Schwerin, Deutschland.
- ImmoScout24 (o.J. a). 287 Mietwohnungen in Schwerin. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 05. Mai 2021, von [https://www.immobilienscout24.de/Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-mieten?enteredFrom=one\\_step\\_search](https://www.immobilienscout24.de/Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-mieten?enteredFrom=one_step_search).
- ImmoScout24 (o.J. b). 18 Eigentumswohnungen in Schwerin. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 05. Mai 2021, von [https://www.immobilienscout24.de/Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-kaufen?enteredFrom=one\\_step\\_search](https://www.immobilienscout24.de/Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-kaufen?enteredFrom=one_step_search).
- IRS Aktuell (2019). Gerechtigkeit als Wert und Praxis – neue Wege des Stadt-Land-Ausgleichs im Projekt „ReGerecht“. *IRS Aktuell Magazin für Raumbezogene Sozialforschung*, 17(92), 19-22.

- Jehling, M.; Steier, M.; Üblacker, J.; Brester, B. & Planinsek, S. (2018). Raum: Interkommunale Kooperationen und regionales Monitoring In M.-I. Ruprecht & J. M. Böttcher (Hrsg.), *Wohnen in städtischen Räumen – Ansätze für eine integrierte Entwicklung. Arbeitsberichte der ARL 24* (S. 43-58). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Jobcenter Nordwestmecklenburg (2021, 02. März). Pressemitteilung: Typisch Winter? Der Arbeitsmarkt Westmecklenburg im Februar 2021. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 13.07.2021, von <https://www.jobcenter-nwm.de/pressemitteilung-typisch-winter-der-arbeitsmarkt-westmecklenburg-im-februar-2021/>.
- Knieling, J. (2009). Metropolregionen: Zukunftsthema oder Zeitgeist?. In J. Knieling (Hrsg.), *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 231* (S. 1-8). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Knieling, J. (2018). Raumentwicklung. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 1873-1880). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Knieling, J. & Körner, H. (2003). Metropolregion Hamburg – Perspektiven der Kooperation über Ländergrenzen. In E. M. Döhring, G. Engelhardt, P. H. Feindt & J. Oßenbrügge (Hrsg.), *Stadt – Raum – Natur. Die Metropolregion als politisch konstruierter Raum* (S.201-212). Hamburg, Deutschland: Hamburg University Press.
- Kujath, H. J. (2009). Leistungsfähigkeit von Metropolregionen in der Wissensökonomie – Die institutionentheoretische Sicht. In J. Knieling (Hrsg.), *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 231* (S. 200-222). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stadtentwicklungsplanung - Regionales (2019). *Internationale Bauausstellung Metropolregion München. Räume der Mobilität. Positionspapier Oktober 2020*. München, Deutschland: Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Europäische Metropolregion München e.V..
- LBS (Hrsg.) (2021). *LBS-Grundstückspreiskarte Hamburg und Umland 2021. Bodenrichtwerte für Ein- und Zweifamilienhäuser*. Hamburg, Deutschland.
- Leber, N. & Kunzmann, K. (2006). Entwicklungsperspektiven ländlicher Räume in Zeiten des Metropolenfiebers. *disP – The Planning Review*, 42(42), 58-70.
- Lehnert, S. (2014, 16. September). *Metropolregion Hamburg. Der Hamburger Wohnungsmarkt in der Metropolregion – Überblick über aktuelle Entwicklungen und Handlungsbedarfe* [Präsentation]. GEWOS Beratung Planung Forschung. Lüneburg, Deutschland.
- Lutter, H. (2006): Neue Leitbilder der Raumentwicklung in Deutschland. *RuR - Raumforschung und Raumordnung*, 71(64), 441-450.
- Matern, A. (2013). *Mehrwert Metropolregion. Stadt-Land-Partnerschaften und Praktiken der Raumkonstruktion in der Metropolregion Hamburg*. Bielefeld, Deutschland: transcript Verlag.
- Mayntz, R. (2004). *Governance Theory als fortentwickelte Steuerungstheorie? Max-Planck-Institut für Gesellschaftsordnung Working Paper, No. 04/1*. Köln, Deutschland: Max-Planck-Institut für Gesellschaftsforschung.

## Literaturverzeichnis

- Mayring, P. (2002). Auswertungsverfahren. In P. Mayring (Hrsg.), *Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken* (S. 103-121). Weinheim, Deutschland: Beltz Verlag.
- Metropolregion München (o.J.). Mehr Region. Mehr Möglichkeiten. – Die Metropolregion München. München, Deutschland. Abgerufen am 24.07.2021, von <https://www.metropolregion-muenchen.eu/region/>.
- Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) (2016). *Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern*. Schwerin, Deutschland.
- MKRO – Ministerkonferenz für Raumordnung (Hrsg.) (2016). *Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland*. o.O., Deutschland.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. a). Gremien. Facharbeitsgruppe Siedlungsentwicklung. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 01. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/gremien/12572666/facharbeitsgruppe-siedlungsentwicklung/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. b). Leitprojekt Wohnen. Dachprojekt. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 02. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/projekte-wohnen/13997706/dachprojekt/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. c). Siedlungsentwicklung. Neue Lösungen und Handlungsansätze für eine aktive und qualitätvolle Innenentwicklung. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 02. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/innenentwicklung/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. d). Zukunftsagenda der Metropolregion Hamburg. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 02. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/zukunftsagenda/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. e). Leitprojekt Wohnen. Wohnen in der Metropolregion Hamburg – bedarfsgerecht, zukunftsfähig, gemeinsam gestalten. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 02. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/wohnen/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. f). Daten für die Jahre 2013 – 2019 Baufertigstellungen und Bestand. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 16. Juni 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/service/statistikportal/14095214/statistikportal-baufertigstellungen/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. g). 16. September 2014. Fachveranstaltung „Hamburger Wohnungsmarkt in der Metropolregion Hamburg“. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 02. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/veranstaltungen-fag-siedlungsentwicklung/4322864/2014-hamburger-wohnungsmarkt/>. <https://metropolregion.hamburg.de/wohnen/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. h). Flächenverbrauch reduzieren. Flächenverbrauch reduzieren durch Stärkung der Innenentwicklung. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 02. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/innenentwicklung/nofl/11553336/flaechensparen/>.
- MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. i). Leitprojekt Wohnen. Wohnen in der Metropolregion Hamburg – bedarfsgerecht, zukunftsfähig, gemeinsam gestalten. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 02. April 2021, von <https://metropolregion.hamburg.de/wohnen/>.
- MRN – Metropolregion Rhein-Neckar (Hrsg.) (2014). *Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar. Plansätze und Begründung*. Mannheim, Deutschland.
- MRN – Metropolregion Rhein-Neckar (Hrsg.) (o.J.). *Metropolregion Rhein-Neckar – fortschrittlich, engagiert und lebenswert*. Mannheim, Deutschland.

- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2019). *OECD-Bericht zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg, Deutschland*. Paris, Frankreich: OECD Publishing.
- Oehler, W., Pohle, M. & Sempell, G. (2021). Über die Grenzen des Stadtstaats hinausdenken. In Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.). *Architektur in Hamburg. Jahrbuch 2021/21* (S. 72-79). Hamburg, Deutschland: Junius Verlag.
- Oßenbrügge, J., Heeg, S. & Klagge, B. (2004). Entwicklungstrends europäischer Metropolregionen und konzeptionelle Bausteine für das Hamburger Leitbild „Wachsende Stadt“. In U. Altrock & D. Schubert (Hrsg.). *Wachsende Stadt. Leitbild – Utopie – Vision?* (S. 41-56). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Planstudio 9 (o.J.). Das Hafenquartier.... Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 26. Mai 2021, von [http://www.planstudio9.com/planstudio9\\_intro-hafenquartier1.html](http://www.planstudio9.com/planstudio9_intro-hafenquartier1.html).
- Pohl, T., Breckner, I., Matthes, G., Teuber, M.-O. & Wedemeier, J. (2019). *Reurbanisierung im Raum Hamburg – Zusammenfassung und Ausblick*. In D. Scholich (Hrsg.), *Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen. Arbeitsberichte der ARL 27* (S. 174-176). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Portal Berlin-Brandenburg (o.J. a). Siedlungsentwicklung und Wohnungsmarkt. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 27. Mai 2021, von <https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtraahmen/siedlungsentwicklung-und-wohnungsmarkt/>.
- Portal Berlin-Brandenburg (o.J. b). Daten und Fakten zur Hauptstadtregion. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 24.07.2021, von <https://www.berlin-brandenburg.de/hauptstadtregion/daten-und-fakten/>.
- Preising, T. (2012). Raumentwicklung in Metropolregionen – Anforderungen und Akteure. In A. Growe, K. Heider, C. Lamker, S. Paßlick & T. Terfrüchte (Hrsg.), *Polyzentrale Stadtregionen – Die Region als planerischer Handlungsraum. Arbeitsberichte der ARL. 14. Junges Forum der ARL 22. Bis 24. Juni 2011 in Dortmund* (S. 125-135). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Priebs, A. (2017). *Das Geographische Seminar. Raumordnung in Deutschland*. Braunschweig, Deutschland: Bildungshaus Schulbuchverlage. Westermann Schroedel Diesterweg Schöningh Winklers GmbH.
- Priebs, A. (2018). Stadt-Umland-Beziehungen. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 2549-2554). Hannover, Deutschland: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Priebs, A. (2019). *Die Stadtregion*. Stuttgart: Verlag Eugen Ulmer.
- ReGerecht (Hrsg.) (2020). *Kooperations- und Abstimmungsprozesse in den Stadt-Umland-Räumen Schwerin und Wismar. Analyse, Evaluation und Lösungsansätze*. Schwerin, Deutschland.
- RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2011 a). *Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg*. Schwerin, Deutschland.
- RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2011 b). *Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg Übersichtskarte 3 Raumstruktur*. Schwerin, Deutschland.
- RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2012). *Regionalplanung in Westmecklenburg*. Schwerin, Deutschland.
- RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2017). *Wohnungsbau im ländlichen Raum*. Schwerin, Deutschland.

## Literaturverzeichnis

- RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2018). *Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum Schwerin. Teilkonzept Wohnbauentwicklung bis 2020*. Schwerin, Deutschland.
- RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (o.J. a). Stadt-Umland-Räume. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 15. Juni 2021, von [https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Stadt-Umland-Räume/](https://www.region-westmecklenburg.de/Themen/Stadt-Umland-Raume/).
- RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (o.J. b). Teilfortschreibung des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Westmecklenburg, Kap. Siedlungsentwicklung. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 15. Juni 2021, von <https://www.region-westmecklenburg.de/Regionalplanung/Teilfortschreibung-RREP-WM-2011-Kap-Siedlungsentwicklung/>.
- Schlömer, C., Bucher, H. & Hoymann, J. (2015). *Die Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus. BBSR-Analysen KOMPAKT 05/2015*. Bonn, Deutschland: BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.
- Scholich, D. & Bruhse, S.-C. (2019). Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit – Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen – Befunde, Handlungsempfehlungen, Forschungsbedarf. In D. Scholich (Hrsg.), *Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen. Arbeitsberichte der ARL 27* (S. 345-358). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (2010). *Stadtumbaugebiet „Hafenkante Ziegelsee“*. Schwerin, Deutschland.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (2020 a, 09. Juni). Dialogtour zum sozialen Wohnen in Schwerin: OB stellt Modellvorhaben für die neue Mitte von Neu Zippendorf vor. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 26. Mai 2021, von <https://www.schwerin.de/news/e140e5e5-aa4a-11ea-b94c-1967de695b51/>.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (2020 b). *Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Schwerin 2019*. Schwerin, Deutschland.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (o.J. a). Schwerin in Zahlen. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://www.schwerin.de/kultur-tourismus/Information/stadtportrait/zahlen-und-fakten/>.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (o.J. b). Integrierte Stadtentwicklung im Stadtumbau. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://www.schwerin.de/mein-schwerin/leben/planen-bauen/stadtplanung/stadtentwicklung/sozialer-wohnungsneubau-und-gemeinwohlorientierte-bodenpolitik/integrierte-stadtentwicklung-im-stadtumbau/>.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (o.J. c). Gemeinwohlorientierte Bodenpolitik. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://www.schwerin.de/mein-schwerin/leben/planen-bauen/stadtplanung/stadtentwicklung/sozialer-wohnungsneubau-und-gemeinwohlorientierte-bodenpolitik/gemeinwohlorientierte-bodenpolitik/>.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (o.J. d). Bodenrichtwerte für individuellen Wohnungsbau um 10% gestiegen. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 22.07.2021, von <https://www.schwerin.de/mein-schwerin/leben/planen-bauen/grundstuecksmarkt/bodenrichtwerte/>.
- Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (o.J. e). Wohnpark Paulshöhe. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 26. Mai 2021, von <https://www.schwerin.de/mein-schwerin/leben/planen-bauen/stadtplanung/bebauungsplanung/laufende-planverfahren/wohnpark-paulshoehe/>.

- Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft - Landeshauptstadt Schwerin Dezernat III Wirtschaft, Bauen und Ordnung Fachbereich Stadtentwicklung und Wirtschaft (Hrsg.) (2015). *Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2025. 3. Fortschreibung*. Schwerin, Deutschland.
- Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft - Landeshauptstadt Schwerin Dezernat III Wirtschaft, Bauen und Ordnung Fachdienst Stadtentwicklung und Wirtschaft (2020, 30. Januar). *Modellvorhaben Neu Zippendorf. Sozialer Segregation entgegenwirken – Zusammenleben stärken* [Präsentation]. Landeshauptstadt Schwerin. Schwerin, Deutschland.
- Siedentop, S. (2018). Stadtregion. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 2521-2526). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Sieverts, T. (1998). *Zwischenstadt. zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Wiesbaden, Deutschland: Vieweg+Teubner Verlag.
- Sinz, M. (2005 a). Region. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (4. Aufl., S. 919-923). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Sinz, M. (2005 b). Metropolregionen. Einführung. *Informationen zur Raumentwicklung*, 10(7), 1-4.
- Spinatsch, M. (2005). *Agglomerationen in der Schweiz. Inventar der aktuellen politisch-administrativen Vorhaben und Beurteilung der Zweckmäßigkeit der Agglomerationsdefinition des BFS*. Bern, Schweiz: Bundesamt für Statistik.
- Stadt Land Plus (o.J.). BMBF-Fördermaßnahme Stadt-Land-Plus. o.O., Deutschland. Abgerufen am 06. Juni 2021, von <https://www.zukunftsstadt-stadtlandplus.de/infos-ueber-stadt-land-plus.html>.
- Städtekrantz Berlin-Brandenburg (o.J.). Städtekrantz Berlin-Brandenburg – Ziele. Themen. Organisation. Leitbild des Städtekrantz. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 27. Mai 2021, von <http://www.staedtekrantz.de/staedtekrantz/leitbild.html>.
- StadtumMig (o.J.). Referenzen. Schwerin – Mueßer Holz und Neu Zippendorf. Erkner, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://stadtummig.de/fallstudien>.
- Statistisches Amt M-V (Hrsg.) (2020). *Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2020*. Schwerin, Deutschland.
- Statistisches Amt M-V (Hrsg.) (2021). *Bevölkerungsstand der Kreise, Ämter und Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern. 31.12.2020*. Schwerin, Deutschland.
- SWG – Schweriner Wohnungsbaugenossenschaft (o.J.). SWG – ein Unternehmen mit Tradition. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://www.swg-schwerin.de/ueber-uns/geschichte>.
- Teuber, M.-O. & Wedemeier, J. (2019). Folgen von Sub- und Reurbanisierungsprozessen für die ländliche Entwicklung der Metropolregion Hamburg. In D. Scholich (Hrsg.), *Reurbanisierung zwischen Wunsch und Wirklichkeit. Ein Blick auf nordwestdeutsche Städte und Regionen. Arbeitsberichte der ARL 27* (S. 154-173). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Twickel, C. (2021, 15. Februar). „Es geht nicht darum, Menschen vorzuschreiben, wie sie leben sollen“. Zeit. <https://www.zeit.de/hamburg/2021-02/einfamilienhaeuser-hamburg-verbot-wohnraum-flaechen-umwelt/komplettansicht#print>.
- Van den Berg, L.; Drewett, R.; Klaassen, L.H.; Rossi, A. & Vijverberg, C.H.T. (1982). *A Study of Growth and Decline. Urban Europe*. Headington, Großbritannien: Pergamon Press.

## Literaturverzeichnis & Abbildungsverzeichnis

- Virilio, P. (2006). Die Auflösung des Stadtbildes. In J. Dünne & S. Günzel (Hrsg.), *Raumtheorie. Grundlagen-texte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. (1. Aufl., S. 261-273). Berlin, Deutschland: Suhrkamp.
- Völling, O. (2021, 12. April). Die Vermessung des deutschen Hausraums. Spiegel. <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/immobilien-wo-die-meisten-einfamilienhaeuser-stehen-a-bdfebcc2-3d2f-4021-97d7-2d49e03c6e0c>.
- Volgmann, K. (2013). *Metropole. Bedeutung des Metropolenbegriffs und Messung von Metropolitat im deutschen Stadtesystem*. Detmold, Deutschland: Verlag Dorothea Rohn.
- von Löwis, S. (2012). *Governance in Stadtregionen zwischen Stabilität und Wandel. Entwicklung der räumlichen Steuerungsstrukturen in der Metropolregion Hamburg von 1989 bis 2009*. Baden-Baden, Deutschland: Nomos.
- Wagner, G. (2021, 26. Februar). Zurück in die Stadt!. Zeit. <https://www.zeit.de/wirtschaft/2021-02/einfamilienhaeuser-klimaschutz-debatte-eigenheim-gruene-stadt-land/komplettansicht#print>.
- WBGU - Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (Hrsg.) (2016). *Hauptgutachten. Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte*. Berlin, Deutschland.
- Weickmann, F. (2004). *Das Modell der „Dezentralen Konzentration“ im Bundesland Brandenburg. Sackgas-se oder Königsweg bei einer möglichen Landerfusion in Berlin?*. Berlin, Deutschland: Humboldt Universität zu Berlin. Geographisches Institut.
- Weith, T. (2020, 25./26. Juni). *Regionale räumliche Gerechtigkeit. Eine essayistische Skizze* [Konferenzbeitrag]. ARL-Kongress 2020\_JUST SPACES? Gemeinwohl und Gerechtigkeit in räumlicher Planung und Entwicklung. Leipzig, Deutschland.
- WGS – Wohnungsgesellschaft Schwerin (o.J. a). Die Wohnungsgesellschaft Schwerin. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://www.wgs-schwerin.de/das-unternehmen>.
- WGS – Wohnungsgesellschaft Schwerin (o.J. b). Grobauprojekt „Neue Mitte – Neu Zippendorf“. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 26. Mai 2021, von <https://www.wgs-schwerin.de/Neue%20Mitte-Neu%20Zippendorf>.
- Wiechmann, T. (2009). Raumpolitische Diskurse um Metropolregionen in Europa – Eine Spurensuche. In J. Knieling (Hrsg.), *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 231* (S. 101-132). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Wiechmann, T. & Siedentop, S. (2018). Polyzentralität. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 1791-1797). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.
- Zimmermann, K. (2018). Kooperation, interkommunale und regionale. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung* (5. Aufl., S. 1211-1219). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

## II

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

<b>Abb. 1</b>	<b>Forschungsdesign der Bachelorthesis</b> eigene Abbildung	15
<b>Abb. 2</b>	<b>Forschungsablauf</b> eigene Abbildung	18
<b>Abb. 3</b>	<b>Codes der Analyse</b> eigene Abbildung	19
<b>Abb. 4</b>	<b>Leitbilder der Raumentwicklung</b> Quelle: BMI - Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2020). Leitbilder für die Raumentwicklung. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 06. Juni 2021, von <a href="https://www.bmi.bund.de/DE/themen/heimat-integration/raumordnung-raumentwicklung/grundlagen/leitbilder/leitbilder.html">https://www.bmi.bund.de/DE/themen/heimat-integration/raumordnung-raumentwicklung/grundlagen/leitbilder/leitbilder.html</a> .	25
<b>Abb. 5</b>	<b>Schema des Zentrale-Orte-Konzepts</b> Quelle: Prieb, A. (2017). <i>Das Geographische Seminar. Raumordnung in Deutschland</i> . Braunschweig, Deutschland: Bildungshaus Schulbuchverlage. Westermann Schroedel Diesterweg Schöningh Winklers GmbH.	26
<b>Abb. 6</b>	<b>Phasen der Stadtentwicklung nach van den Berg</b> Quelle: Prieb, A. (2017). <i>Das Geographische Seminar. Raumordnung in Deutschland</i> . Braunschweig, Deutschland: Bildungshaus Schulbuchverlage. Westermann Schroedel Diesterweg Schöningh Winklers GmbH.	29
<b>Abb. 7</b>	<b>Typen von ländlichen Räumen</b> Quelle: Blotevogel, H. H. (2005 b, 24. November). <i>Metropolräume und ländliche Räume – eine Solidargemeinschaft?</i> [Kongressbeitrag]. Leitlinien der niedersächsischen Landesentwicklungspolitik. Hannover, Deutschland.	30
<b>Abb. 8</b>	<b>Übersicht der aktuellen Trends und Herausforderungen</b> eigene Abbildung	32
<b>Abb. 9</b>	<b>Komponenten des demografischen Wandels</b> Quelle: Gans, P. (2018). Demografischer Wandel. In ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.), <i>Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung</i> (5. Aufl., S. 375-396). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.	34
<b>Abb. 10</b>	<b>Umfrage zum Wunsch des Umzugs in den ländlichen Raum</b> Quelle: Hamann, G. & Raschendorfer, J. (2020, 18. November). Komm, wir zieh'n aufs Land!. <i>Zeit</i> . <a href="https://www.zeit.de/2020/48/stadtflucht-umzug-dorf-sicherheit-heimat-veraenderung#comments">https://www.zeit.de/2020/48/stadtflucht-umzug-dorf-sicherheit-heimat-veraenderung#comments</a> .	35
<b>Abb. 11</b>	<b>Entwicklung des Bestands an Wohngebäuden</b> Quelle: Völling, O. (2021, 12. April). Die Vermessung des deutschen Haustraums. Spiegel. <a href="https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/immobilien-wo-die-meisten-einfamilienhaeuser-stehen-a-bdfebcc2-3d2f-4021-97d7-2d49e03c6e0c">https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/immobilien-wo-die-meisten-einfamilienhaeuser-stehen-a-bdfebcc2-3d2f-4021-97d7-2d49e03c6e0c</a> .	35
<b>Abb. 12</b>	<b>Entwicklung des Neubaus von Wohngebäuden</b> Quelle: Völling, O. (2021, 12. April). Die Vermessung des deutschen Haustraums. Spiegel. <a href="https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/immobilien-wo-die-meisten-einfamilienhaeuser-stehen-a-bdfebcc2-3d2f-4021-97d7-2d49e03c6e0c">https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/immobilien-wo-die-meisten-einfamilienhaeuser-stehen-a-bdfebcc2-3d2f-4021-97d7-2d49e03c6e0c</a> .	35

<b>Abb. 13</b>	<b>Zonen von Metropolregionen</b> Quelle: Blotevogel, H. H. & Danielzyk, R. (2009). Leistungen und Funktionen von Metropolregionen. In J. Knieling (Hrsg.), <i>Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL, No. 231</i> (S. 22-29). Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung.	38
<b>Abb. 14</b>	<b>Entwicklung von Metropolregionen</b> Quellen: Adam, B., Götdecke-Stellmann, J. & Heidbrink, I. (2005). Metropolregionen als Forschungsgegenstand. Aktueller Stand, erste Ergebnisse und Perspektiven. <i>Informationen zur Raumentwicklung, 10(7)</i> , 417-430. BMBau – Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1993). <i>Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen. Leitbild für die räumliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland</i> . Bonn, Deutschland. BMBau – Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.) (1995). <i>Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen. Beschluss der Ministerkonferenz für Raumordnung in Düsseldorf am 8. März 1995</i> . Bonn, Deutschland. OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2019). <i>OECD-Bericht zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg, Deutschland</i> . Paris, Frankreich: OECD Publishing. Priebes, A. (2017). <i>Das Geographische Seminar. Raumordnung in Deutschland</i> . Braunschweig, Deutschland: Bildungshaus Schulbuchverlage. Westermann Schroedel Diesterweg Schöningh Winklers GmbH.	39
<b>Abb. 15</b>	<b>Übersicht der deutschen Metropolregionen</b> Quelle: OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2019). <i>OECD-Bericht zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg, Deutschland</i> . Paris, Frankreich: OECD Publishing.	40
<b>Abb. 16</b>	<b>Funktionen von Metropolregionen</b> Quelle: Matern, A. (2013). <i>Mehrwert Metropolregion. Stadt-Land-Partnerschaften und Praktiken der Raumkonstruktion in der Metropolregion Hamburg</i> . Bielefeld, Deutschland: transcript Verlag.	42
<b>Abb. 17</b>	<b>Karte der MRH</b> Quelle: OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2019). <i>OECD-Bericht zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg, Deutschland</i> . Paris, Frankreich: OECD Publishing.	44
<b>Abb. 18</b>	<b>Entwicklung der MRH</b> Quellen: Baumheier, R. (2007). <i>Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 1: Metropolregionen in Nordwestdeutschland. Arbeitsmaterial der ARL, No. 335</i> . Hannover, Deutschland: ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Diller, C. (2004). Wachsende Metropolregion Hamburg – Regional Governance „Light de Luxe“. In U. Altrock & D. Schubert (Hrsg.). <i>Wachsende Stadt. Leitbild – Utopie – Vision?</i> (S. 295-308). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.	45

Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (o.J. b). *zusammen arbeiten. Fakten und Wissenswertes*. Hamburg, Deutschland.

OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2019). *OECD-Bericht zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg, Deutschland*. Paris, Frankreich: OECD Publishing.

von Löwis, S. (2012). *Governance in Stadtregionen zwischen Stabilität und Wandel. Entwicklung der räumlichen Steuerungsstrukturen in der Metropolregion Hamburg von 1989 bis 2009*. Baden-Baden, Deutschland: Nomos.

- Abb. 19 Mitglieder der MRH** 47  
Quelle: Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (o.J. a). *Mitten im Norden – Metropolregion Hamburg. In the centre of the North – the Hamburg Metropolitan Region*. Hamburg, Deutschland.
- Abb. 20 Organigramm der MRH** 49  
Quellen: Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (2017 a). *Kooperationsvertrag über die Zusammenarbeit in der Metropolregion Hamburg*. Hamburg, Deutschland.  
Geschäftsstelle der MRH - Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg (Hrsg.) (o.J. a). *Mitten im Norden – Metropolregion Hamburg. In the centre of the North – the Hamburg Metropolitan Region*. Hamburg, Deutschland.
- Abb. 21 Finanzierung der MRH** 50  
Quelle: Itv. 1 – leitende Positionen in LR M-V & MRH
- Abb. 22 Beurteilung der MRH durch die OECD** 52  
Quelle: OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development (2019). *OECD-Bericht zur Regionalentwicklung: Metropolregion Hamburg, Deutschland*. Paris, Frankreich: OECD Publishing.
- Abb. 23 Meilensteine der Bevölkerungsentwicklung Schwerins 1500 bis 1998** 54  
Quellen: Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (2020 b). *Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Schwerin 2019*. Schwerin, Deutschland.  
Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (o.J. f). Die Stadtchronik Schwerins. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://www.schwerin.de/kultur-tourismus/kunst-kultur/volkshochschule-literatur-bibliotheken-archive-00001/stadtarchiv/stadtchronik-stadtgeschichtliche-sammlungen/>.  
Statistisches Amt M-V (Hrsg.) (2020). *Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2020*. Schwerin, Deutschland.
- Abb. 24 Bevölkerungsentwicklung Schwerins seit 1998** 54  
Quellen: Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (2020 b). *Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Schwerin 2019*. Schwerin, Deutschland.  
Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (o.J. f). Die Stadtchronik Schwerins. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 28. Mai 2021, von <https://www.schwerin.de/kultur-tourismus/kunst-kultur/volkshochschule-literatur-bibliotheken-archive-00001/stadtarchiv/stadtchronik-stadtgeschichtliche-sammlungen/>.  
Statistisches Amt M-V (Hrsg.) (2020). *Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2020*. Schwerin, Deutschland.

<b>Abb. 25</b>	<b>Karte der Stadt Schwerin</b>	55
	Quelle: Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft - Landeshauptstadt Schwerin Dezernat III Wirtschaft, Bauen und Ordnung Fachbereich Stadtentwicklung und Wirtschaft (Hrsg.) (2015). <i>Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2025. 3. Fortschreibung</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 26</b>	<b>Fotocollage Schwerin</b>	57
	eigene Aufnahmen	
<b>Abb. 27</b>	<b>Karte Westmecklenburgs</b>	59
	Quelle: RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2012). <i>Regionalplanung in Westmecklenburg</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 28</b>	<b>Karte der Stadtregion Schwerin</b>	60
	Quelle: RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2018). <i>Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum Schwerin. Teilkonzept Wohnbauent- wicklung bis 2020</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 29</b>	<b>Übersicht der relevanten Dokumente für den Bereich Siedlungsentwicklung</b>	61
	eigene Abbildung	
<b>Abb. 30</b>	<b>Leitlinien für eine nachhaltige Regionalentwicklung im RREP WM 2011</b>	62
	Quelle: RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2011 a). <i>Regionales Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 31</b>	<b>Steuerungselemente der Wohnbauentwicklung in der Stadtregion Schwerin</b>	63
	Quelle: RP WM - Regionaler Planungsverband Westmecklenburg (Hrsg.) (2018). <i>Rahmenplan für den Stadt-Umland-Raum Schwerin. Teilkonzept Wohnbauent- wicklung bis 2020</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 32</b>	<b>Leitthemen und Leitziele des ISEK</b>	64
	Quelle: Schwerin FB Stadtentwicklung & Wirtschaft - Landeshauptstadt Schwerin Dezernat III Wirtschaft, Bauen und Ordnung Fachbereich Stadtentwicklung und Wirtschaft (Hrsg.) (2015). <i>Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2025. 3. Fortschreibung</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 33</b>	<b>Aktuelle Preise unterschiedlicher Wohntypologien</b>	69
	Quelle: Gutachterausschuss SN - Gutachterausschuss für Grundstückswerte in der Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (o.J.). <i>Grundstücksmarktbericht 2020 Landeshauptstadt Schwerin</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 34</b>	<b>Aktueller Markt im Bereich der Mietwohnungen in Schwerin</b>	70
	Quelle: ImmoScout24 (o.J. a). 287 Mietwohnungen in Schwerin. Berlin, Deutsch- land. Abgerufen am 05. Mai 2021, von <a href="https://www.immobilienscout24.de/Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-mieten?enteredFrom=one_step_search">https://www.immobilienscout24.de/ Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-mieten?entered- From=one_step_search</a> .	
<b>Abb. 35</b>	<b>Aktueller Markt im Bereich der Eigentumswohnungen in Schwerin</b>	70
	Quelle: ImmoScout24 (o.J. b). 18 Eigentumswohnungen in Schwerin. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 05. Mai 2021, von <a href="https://www.immobilienscout24.de/Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-kaufen?enteredFrom=one_step_search">https://www.immobiliens- scout24.de/Suche/de/mecklenburg-vorpommern/schwerin/wohnung-kau- fen?enteredFrom=one_step_search</a> .	

<b>Abb. 36</b>	<b>Entwicklung der Kaufwerte für baureifes Land</b>	71
	Quelle: Fontaine-Kretschmer, M. (2019, 25. September). <i>Zukunft Wohnen – Differenzierte Wohnungsmärkte in Mecklenburg-Vorpommern</i> [Präsentation]. Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte Wohnstadt. Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 37</b>	<b>Aussagen zur Siedlungsentwicklung in Schwerin</b>	72
	Quelle: Onlineumfrage	
<b>Abb. 38</b>	<b>Kritikpunkte der Zivilgesellschaft</b>	74
	Quelle: Onlineumfrage	
<b>Abb. 39</b>	<b>Vorwiegend genannte benachteiligte Gesellschaftsgruppen</b>	74
	Quelle: Onlineumfrage	
<b>Abb. 40</b>	<b>Matrix mit Schwerpunktthemen der einzelnen Akteur*innengruppen</b>	76
	Quellen: Onlineumfrage & Itv. 1-10	
<b>Abb. 41</b>	<b>Stimmungsbild zum Hafenviertel</b>	78
	Quelle: Onlineumfrage	
<b>Abb. 42</b>	<b>Karte des Hafenviertels</b>	79
	Quelle: Schwerin – Landeshauptstadt Schwerin (o.J. g). Geoportal Schwerin. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 06. August 2021, von <a href="https://www.schwerin.de/mein-schwerin/leben/planen-bauen/geodaten-kataster-vermessung/geoportal-schwerin/">https://www.schwerin.de/mein-schwerin/leben/planen-bauen/geodaten-kataster-vermessung/geoportal-schwerin/</a> .	
<b>Abb. 43</b>	<b>Fotocollage des Hafenviertels</b>	81
	eigene Aufnahmen	
<b>Abb. 44</b>	<b>Karte des Entwurfs der „Neuen Mitte“</b>	83
	Quelle: WGS – Wohnungsgesellschaft Schwerin (o.J. b). Großbauprojekt „Neue Mitte – Neu Zippendorf“. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 26. Mai 2021, von <a href="https://www.wgs-schwerin.de/Neue%20Mitte-Neu%20Zippendorf">https://www.wgs-schwerin.de/Neue%20Mitte-Neu%20Zippendorf</a> .	
<b>Abb. 45</b>	<b>Stimmungsbild zur „Neuen Mitte“</b>	83
	Quelle: Onlineumfrage	
<b>Abb. 46</b>	<b>Fotocollage Neu Zippendorfs</b>	84
	eigene Aufnahmen	
<b>Abb. 47</b>	<b>Stimmungsbild zur Paulshöhe</b>	86
	Quelle: Onlineumfrage	
<b>Abb. 48</b>	<b>Bedeutung der Fallbeispiele</b>	87
	eigene Abbildung	
<b>Abb. 49</b>	<b>Pendler*innenbewegungen in der MRH</b>	89
	Quellen: Agentur für Arbeit Schwerin (2021, März). <i>Pendler in Westmecklenburg</i> [Präsentation]. Bundesagentur für Arbeit. Schwerin, Deutschland. Bundesagentur für Arbeit Statistik (Hrsg.) (2021). <i>Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. Mecklenburg-Vorpommern. Stichtag: 30. Juni 2020</i> . Nürnberg, Deutschland. MRH – Metropolregion Hamburg (o.J. j). Daten für die Jahre 2014 – 2020 Pendler, Teilzeitbeschäftigte und Arbeitslosigkeit. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 16. Juni 2021, von <a href="https://metropolregion.hamburg.de/service/statistikportal/14072844/statistikportal-pendler/">https://metropolregion.hamburg.de/service/statistikportal/14072844/statistikportal-pendler/</a> .	

	Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (2018). <i>Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Schwerin 2017</i> . Schwerin, Deutschland.	
<b>Abb. 50</b>	<b>Wanderungsbewegungen in der MRH</b> Quellen: Schwerin - Landeshauptstadt Schwerin (Hrsg.) (2020 b). <i>Statistisches Jahrbuch der Landeshauptstadt Schwerin 2019</i> . Schwerin, Deutschland. Statistisches Amt M-V (Hrsg.) (2020). <i>Statistisches Jahrbuch Mecklenburg-Vorpommern 2020</i> . Schwerin, Deutschland.	90
<b>Abb. 51</b>	<b>Bewertung der Bedeutung der Verknüpfungen innerhalb der MRH</b> Quelle: Onlineumfrage	92
<b>Abb. 52</b>	<b>Trends und Herausforderungen in der MRH</b> eigene Abbildung	96
<b>Abb. 53</b>	<b>Bevölkerungsentwicklung und -prognose in der MRH</b> Quelle: Schlömer, C., Bucher, H. & Hoymann, J. (2015). <i>Die Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus. BBSR-Analysen KOMPAKT 05/2015</i> . Bonn, Deutschland: BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.	97
<b>Abb. 54</b>	<b>Potenziale und Handlungsbedarfe hinsichtlich der Rolle Schwerins in der MRH</b> eigene Abbildung	99
<b>Abb. 55</b>	<b>Übersicht der „Kranzstädte“ in der Hauptstadtregion</b> Quelle: Portal Berlin-Brandenburg (o.J. b). Daten und Fakten zur Hauptstadtregion. Berlin, Deutschland. Abgerufen am 24.07.2021, von <a href="https://www.berlin-brandenburg.de/hauptstadtregion/daten-und-fakten/">https://www.berlin-brandenburg.de/hauptstadtregion/daten-und-fakten/</a> .	105
<b>Abb. 56</b>	<b>Bedeutung der Referenzregionen</b> eigene Abbildung	108
<b>Abb. 57</b>	<b>Herleitung des Konzepts</b> eigene Abbildung	112
<b>Abb. 58</b>	<b>Auswahl weiterer Umsetzungsstandorte des Konzepts</b> Quellen: Hansestadt Lüneburg (o.J.). Die Hansestadt im Überblick. Lüneburg, Deutschland. Abgerufen am 14.08.2021, von <a href="https://www.hansestadtlueenburg.de/Home-Hansestadt-Lueneburg/Stadt-und-Politik/Rathaus/Zahlen-Daten-Fakten.aspx">https://www.hansestadtlueenburg.de/Home-Hansestadt-Lueneburg/Stadt-und-Politik/Rathaus/Zahlen-Daten-Fakten.aspx</a> . Statista (22. Juni 2021 a). Entwicklung der Einwohnerzahl in Lübeck bis 2020. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 14.08.2021, von <a href="https://de.statista.com/statistik/daten/studie/374950/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-luebeck/">https://de.statista.com/statistik/daten/studie/374950/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-luebeck/</a> . Statista (23. Juni 2021 b). Entwicklung der Einwohnerzahl in Neumünster bis 2020. Hamburg, Deutschland. Abgerufen am 14.08.2021, von <a href="https://de.statista.com/statistik/daten/studie/375980/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-neumuenster/">https://de.statista.com/statistik/daten/studie/375980/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-in-neumuenster/</a> .	116
<b>Abb. 59</b>	<b>Funktionsweise des Forums</b> eigene Abbildung	119
<b>Abb. 60</b>	<b>Möglicher Veranstaltungsflyer</b> eigene Abbildung	119

<b>Abb. 61</b>	<b>Onlineauftritt mit Homepage und App</b> eigene Abbildung	121
<b>Abb. 62</b>	<b>Aufgaben der GmbH</b> eigene Abbildung	126
<b>Abb. 63</b>	<b>Mögliches Werbeplakat eines CO<sub>2</sub>-neutralen Quartiers in einer Umlandgemeinde</b> Quellen: einszueins (o.J.). Wohnprojekt Hasendorf. Wien, Österreich. Abgerufen am 14.08.2021, von <a href="https://www.einszueins.at/project/hasendorf/">https://www.einszueins.at/project/hasendorf/</a> . Dorfstromer (o.J.). E-Carsharing für dich & mich!. Hollern-Twielenfleth, Deutschland. Abgerufen am 14.08.2021, von <a href="https://dorfstromer.de">https://dorfstromer.de</a> . Marktscheune (o.J.). Hochwertige Produkte nachhaltig einkaufen. Berghaupten, Deutschland. Abgerufen am 14.08.2021, von <a href="https://www.markt-scheune.com/de/bauernmarkt">https://www.markt-scheune.com/de/bauernmarkt</a> . TischSpace (o.J.). Ganz und gar. Schwerin, Deutschland. Abgerufen am 14.08.2021, von <a href="https://www.tisch.space/locationmieten">https://www.tisch.space/locationmieten</a> .	130
<b>Abb. 64</b>	<b>Visualisierung des schwimmenden Pavillons</b> eigene Abbildung	132
<b>Abb. 65</b>	<b>Übersicht der „7 Ziele für die Stadt der 7 Seen“</b> eigene Abbildung	136
<b>Abb. 66</b>	<b>Effekte des Leitprojekts</b> eigene Abbildung	137

## III

## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

## EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

Diese Erklärung ist der Thesis beizufügen!

Name: Büttner

Vorname: Bentje

Matrikelnummer: 6059671

Studienprogramm: Bachelor of Science Stadtplanung

Ich versichere, dass ich die vorliegende Thesis mit dem Titel

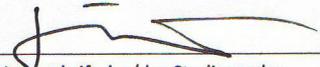
Siedlungsentwicklung in Metropolregionen -  
Die Bedeutung Schwerins für eine kooperative Entwicklung  
in der Metropolregion Hamburg

selbstständig und ohne unzulässige fremde Hilfe erbracht habe.

Ich habe keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt sowie wörtliche und sinngemäße Zitate kenntlich gemacht. Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Im Falle einer Gruppenarbeit bezieht sich die Erklärung auf den von mir erarbeiteten Teil der Thesis.

Hamburg, 19.08.2021  
Ort und Datum

  
Unterschrift der/des Studierenden

## VOM PRÜFUNGSAMT AUSZUFÜLLEN

Die o.g. Thesis wurde abgegeben am

Eingangsstempel Infothek  
Studierendenverwaltung | Prüfungsamt