



MIRAKTUELL

VIERTELJAHRESSCHRIFT

**Schwerpunktthema:
EUROPA**

Vom MSWV zum MIR – integrierte
Strukturpolitik für das Land
Brandenburg

Gute Fahrt auf unseren Straßen
Landesbetrieb Straßenwesen nimmt
ab 1. Januar 2005 seine Arbeit auf

Monitoring zum Stadtbau
- Wie ist der Stand?

4-2004

	Autobahn
	Bundesstraße
	Nationalstraße
	Kreisstraße
	Landesstraße
	Grenzstraße



Inhaltsverzeichnis

Vom MSWV zum MIR – integrierte Strukturpolitik für das Land Brandenburg.....	4
Mit großer Freude und hoher Erwartung die Aufgabe des Staatssekretärs angenommen.....	8
Gemeinsame Landesplanung – die neue Abteilung im MIR.....	8
Brandenburg nach der EU-Osterweiterung.....	10
Brandenburg in der Europäischen Union.....	11
EU-Programmperiode 2007 bis 2013 -Stand der Vorbereitung.....	13
Die nEUen sind da!.....	14
Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen – ein aktueller Einblick in das EFRE-gestützte Förderprogramm des MIR.....	16
Sanierung des Vierradener Tabakspeichersaals Kulturzentrum im unteren Oderraum.....	17
Stadtentwicklung durch Kooperation.....	17
Stadtentwicklung und EU-Osterweiterung – Wege nach Polen Ein Erfahrungsbericht.....	19
Mehr als „gute Nachbarschaft“ – Kooperation im Grenzraum von Westpolen und Ostbrandenburg Das Projekt „Translokal“ als Beitrag zur gemeinsamen Standortentwicklung.....	21
Über Grenzen hinaus: Polen und Brandenburg kooperieren im Nahverkehr Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) unterstützt das neue EU-Mitglied beim Aufbau einer Verkehrsverbundorganisation.....	24
Von Meer zu Meer Die kürzeste Schienenverbindung zwischen Ostsee und Adria.....	28
Neue grenzüberschreitende Straßenverbindungen zwischen Brandenburg und Polen.....	29
Neue deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Frankfurt (Oder) /Stubice – Eisenhüttenstadt/Kłopot.....	30
8. Internationales Oder-Colloquium in Frankfurt (Oder) Wasserstraßen und Häfen in der unteren Oder-Region – Lebensadern für die polnisch-deutsche Schifffahrt in einem erweiterten Europa.....	32
Resümee der 17. und 18. Internationalen Ostbrandenburger Verkehrsgespräche Haftung und Versicherung im internationalen Güterkraftverkehr zwischen Deutschland und Polen – Überblick und Meinungsaustausch zum aktuellen Stand.....	33
EU-Osterweiterung: Versicherungsmarkt geöffnet.....	33



Stand und Perspektiven der vernetzten Planung der Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Wassertourismus in Ostbrandenburg und Westpolen – Angebote an private Investoren	34
Bürgerbeteiligungsverfahren für die Modellprojekte Stadtumbau.....	36
Bürgerbeteiligung im Stadtumbau - Modellprojekt „Das Forster Tuch“.....	37
Monitoring zum Stadtumbau - Wie ist der Stand?	39
Der Schülerwettbewerb BauStadtUm 2003 und seine „Fruchtfolge“ – ein Schülerbericht aus Eisenhüttenstadt	40
Ergebnisse des LBVS-Workshops „Soziale Infrastruktur und Stadtumbau“	43
Wohnraumförderung im Bestand wird fortgeführt	45
Ausstellung „Landeswettbewerb Attraktiver Standort Innenstadt“ kann ab Februar 2005 angefordert werden	46
Gute Fahrt auf unseren Straßen – Landesbetrieb Straßenwesen nimmt zum 1. Januar 2005 seine Arbeit auf	46

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

vielleicht ist es Ihnen noch gar nicht aufgefallen oder Sie sind sofort darauf gestoßen? Aus **MSWV AKTUELL** ist **MIR AKTUELL** geworden. Die drei Buchstaben stehen für die neue Bezeichnung und einen neuen Auftrag unseres Ressorts – Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung.

Neben dem neuen Titel, der auch unserer Vierteljahresschrift verändert, haben

sich nach der Landtagswahl für unser Haus wichtige strukturelle und personelle Veränderungen sowie Neuerungen ergeben. Diese wollen wir Ihnen am Anfang dieses Heftes vorstellen, bevor wir uns – bereits zum zweiten Mal – mit dem **Schwerpunktthema EUROPA** beschäftigen. Mit Brandenburger Blick auf die im Mai erfolgte Osterweiterung der Europäischen Union berichten wir über aktuelle und künftige Projekte, Kooperationen und Erfahrungen – insbesondere fokussiert auf unser Nachbarland Polen.

Das Jahr neigt sich dem Ende und wir möchten es nicht versäumen uns bei allen Lesern für ihr Interesse, die Hinweise und Anregungen und bei den Autoren für die uns zur Verfügung gestellten Fachbeiträge herzlich zu bedanken. Ihnen und Ihren Familien ein friedvolles Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches Jahr 2005.

Ihre Redaktion



Vom MSWV zum MIR – integrierte Strukturpolitik für das Land Brandenburg

Frank Szymanski

In den 14 Jahren seit Gründung des Landes ist das MSWV eine feste Größe in Brandenburg geworden. Zuständig für die Entwicklung der Städte, für die Verbesserung der Wohnverhältnisse und für die Entwicklung der verkehrlichen Infrastruktur hat das MSWV die Entwicklung des Landes entscheidend vorangetrieben. Bei den zahlreichen Fachleuten vor Ort, in den Kommunen und Landkreisen, bei Verbänden und Institutionen ist das MSWV nicht nur wegen seiner Fördermittel, sondern auch wegen der Kompetenz und Zuverlässigkeit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu einem geschätzten Partner geworden. Die fachliche Qualifikation des Hauses ist mir seit meinem Amtsantritt im August 2003 immer wieder bestätigt worden. Dieser gute Ruf in der Fachöffentlichkeit ist für uns von großem Wert, aber auch eine Verpflichtung für unsere zukünftige Arbeit.

Trotz dieser positiven Bilanz ist das MSWV seit der Landtagswahl im September Vergangenheit. Das neue Haus heißt **Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR)**. Es hat allerdings keine Ähnlichkeit mit einer russischen Raumstation und wird weiterhin auf dem Boden der Tatsachen des Landes Brandenburg bleiben.

Was waren die Gründe für den Wechsel vom MSWV zum MIR?

Mit seinen bisherigen Politikfeldern Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr



war das MSWV seit Gründung des Landes Brandenburg zuständig für die wesentlichen Elemente der raumwirksamen Politik des Landes. Wie kein anderes Ressort prägte das MSWV insbesondere durch seine Förderpolitik ganz konkret die Lebensqualität der Bewohner und die Rahmenbedingungen für Investitionen. Um aber raumbezogene Politik „aus einem Guss“ gestalten zu können, hatte ich angeregt, auch die Zuständigkeiten für die Raumordnung und Landesplanung beim MSWV anzusiedeln. Diesem Vorschlag haben sich die Regierungsfractionen angeschlossen und die gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg dem neu zugeschnittenen Ministerium zugeordnet.

Welche Ziele verfolgen wir mit dieser Ergänzung?

Das Land Brandenburg steht vor einem zweiten Aufbruch. So hat es Ministerpräsident Platzeck in seiner Regierungserklärung im Oktober bezeichnet. Vor dem Hintergrund zurückgehender Finanzhilfen müssen wir uns stärker denn je auf unsere eigenen Kräfte stützen. Noch mehr als in der Vergangenheit wird es darum gehen müssen, die richtigen Prioritäten zu setzen und zur Erreichung fachlicher Ziele die Kräfte geschickt zu bündeln.

Wir haben uns vorgenommen, in der kommenden Legislaturperiode eine integrierte Strukturpolitik für das Land Brandenburg zu entwickeln. Damit verfolgen wir ein doppeltes Ziel:

Zum einen geht es darum, die Verpflichtung des Landes zur Daseinsvorsorge für die Bewohnerinnen und Bewohner zu erfüllen. Trotz der schwierigen Situation der öffentlichen Haushalte und bei zurückgehenden Bevölkerungszahlen muss auch weiterhin ein vernünftiges und angemessenes Niveau öffentlicher Infrastrukturangebote gewährleistet



sein. Der demografische Wandel an sich, vor allem die Alterung der Gesellschaft, ist nicht aufzuhalten und wird die Arbeit der Landesregierung über lange Zeit prägen. Die raumbezogenen Aufgabenbereiche des MIR sind hiervon besonders berührt. Es wird darauf ankommen, den Auswirkungen des Wandels mit Tatkraft und neuen Ideen entgegenzuwirken.

Zum anderen ist es unser Ziel, die wirtschaftliche Entwicklung des Landes noch wirksamer und zielgenauer zu unterstützen. Gute Infrastruktur ist für jedes Unternehmen eine unverzichtbare Voraussetzung für den Erfolg am Markt. Mit öffentlichen Investitionen in die Entwicklung lebenswerter Städte und in leistungsfähige Verkehrsangebote verbessert die Politik des Hauses die Rahmenbedingungen für die brandenburgische Wirtschaft. Infrastrukturpolitik ist Standortpolitik. Wir tragen unseren Teil dazu bei, die Region Berlin - Brandenburg zu einem guten Wirtschaftsstandort zu entwickeln.

Bei jeder Förderentscheidung werden wir uns zukünftig fragen müssen: Welchen Beitrag leistet die Maßnahme für die Weiterentwicklung der Infrastruktur im Land Brandenburg? Wie steht sie im



Verhältnis zu den Aktivitäten anderer Ressorts, der Landkreise und Kommunen? Was trägt sie konkret zur Weiterentwicklung der Infrastruktur, zur Sicherung der Daseinsvorsorge und zur Verbesserung der Investitionsbedingungen im Land Brandenburg bei? Wie können unsere öffentlichen Investitionen durch private Mittel unterstützt werden bzw. private Investitionen anregen?

Wir haben uns vorgenommen, die Politikfelder Landesplanung und Raumordnung, Stadtentwicklung und Verkehr zu einer integrierten raumbezogenen Strukturpolitik weiter zu entwickeln. Dafür werden wir die Abstimmungen innerhalb des Hauses und mit den anderen Ressorts der Landesregierung nochmals intensivieren. Der gezielten Bündelung und Integration von Förderprogrammen wird dabei große Bedeutung zukommen.

Die Landesplanung und Raumordnung schafft hierfür die entscheidenden Voraussetzungen. Über ein abgestuftes System von Planwerken ermöglicht sie eine zielgerichtete Entwicklung des Landes und seiner Teilräume. Mit erster Priorität ist jetzt das System der zentralen Orte zu überarbeiten. Die Regierungsfractionen haben die Landesregierung aufgefordert, hierzu bis Mitte des Jahres 2005 einen Vorschlag zu erarbeiten. Unser Ziel ist es, die Anzahl der zentralen Orte zu reduzieren, um die Voraussetzungen für eine effiziente Steuerung der Ressourcen zu verbessern. Dieser Prozess wird in intensiven Abstimmungen mit den Ressorts der Landesregierung, aber selbstverständ-

lich auch mit den Kommunen, Landkreisen und regionalen Planungsgemeinschaften sowie dem Städte- und Gemeindebund und dem Landkreistag durchgeführt.

Die Städte sind die wirtschaftlichen Zentren des Landes, die Standorte der Hochschulen und Forschungseinrichtungen und die Wachstumskerne für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Gleichzeitig sind sie – bei zurückgehender und älter werdender Bevölkerung in der Fläche des Landes – auch Anker im Raum. Unsere Aufgabe ist es, die Städte zielgerichtet weiter zu entwickeln. Für den umgebenden Raum müssen sie ihre Versorgungsfunktion dauerhaft und zuverlässig erfüllen können. Als Voraussetzung neuer wirtschaftlicher Impulse müssen sie eine gute Infrastruktur vorhalten bzw. entwickeln. Zur Bewältigung dieser Aufgaben benötigen die Städte die gezielte Unterstützung der Stadtentwicklungspolitik des Landes, aber auch der Verkehrspolitik und insbesondere der Wirtschaftspolitik. Wir werden darauf hinwirken, dass die Fachpolitiken der Landesregierung stärker auf die Städte ausgerichtet werden.

Eine gute Verkehrsinfrastruktur auf Schiene und Straße ist eine der entscheidenden Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Leistungsfähige Verkehrsverbindungen stellen die Anbindung der ländlichen Räume an die Zentren sicher, sie ermöglichen rasche Verbindungen zwischen den Teilräumen des Landes, sie verbinden Brandenburg effizient mit Berlin, den angrenzenden Bundesländern und unseren polnischen Nachbarn. Aus Untersuchungen wissen wir, dass die verkehrliche Erreichbarkeit des Standortes für die Ansiedlung von Unternehmen von großer Bedeutung ist. Die wirtschaftlichen Chancen des Landes hängen also unmittelbar mit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur zusammen. Darüber hinaus sind leistungsfähige Straßen- und Schienenverbindungen aber auch Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger: Für den Weg zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz, zum Einkaufen und in der Freizeit ist jeder darauf angewiesen. Wir werden die Verkehrsinfra-



struktur daher bedarfsgerecht weiter entwickeln und dabei besonders auf positive Impulse für Wirtschaft und Tourismus achten.

Die finanziellen Spielräume des Landes und auch der Kommunen werden enger. Mit den weniger werdenden Fördermitteln müssen wir besonders effizient umgehen. Zukünftig werden wir nicht mehr alles machen können, was wünschenswert wäre. Nicht jede Landesstraße wird auf ein maximales Leistungsniveau gebracht werden, nicht jede Stadtentwicklungsmaßnahme auf Fördermittel des Landes rechnen können. Wir müssen die Fördermittel zukünftig vor allem dort einsetzen, wo der positive Entwicklungsaspekt für das Land am größten ist. Darüber dürfen aber die dünner besiedelten ländlichen Räume nicht vergessen werden. Hier kommt es insbesondere darauf an, ihnen umfassende Zugangsmöglichkeiten zu den Versorgungsangeboten der Zentren zu ermöglichen, z. B. durch die Ausweitung neuartiger flexibler Bediensysteme im öffentlichen Nahverkehr.

Das MIR ist für diese Herausforderungen gut gerüstet. Das Haus hat sich in





Vom MSWV zum MIR

den vergangenen Monaten völlig neu aufgestellt. Die Abteilungen Stadtentwicklung und Wohnungswesen wurden zusammengelegt, die Abteilungen Verkehrspolitik und Straßenwesen neu strukturiert. Die Grundsatzabteilung wurde hinsichtlich strategischer Fragestellungen verstärkt. Zum 1.1.2005 nimmt der Landesbetrieb Straßenwesen seinen Betrieb auf. Damit hat das Ministerium wichtige Voraussetzungen für eine effiziente Politik geschaffen.

Die Arbeiten in der vergangenen Legislaturperiode wurden maßgeblich unterstützt durch Herrn Staatssekretär Clemens Appel, der mit dem Beginn der neuen Legislaturperiode zum Chef der Staatskanzlei ernannt wurde. Ich freue mich für Herrn Appel über diese Ernennung, zeigt sie doch auch, dass das MSWV in der Landesregierung einen guten Ruf hat.

Als neuen Staatssekretär im MIR begrüßen wir Herrn Reinhold Dellmann, uns seit langem bekannt als verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Landtagsfraktion. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit Herrn Dellmann, mit dem größer gewordenen Ministerium und den Vertretern von Gebietskörperschaften, von Verbänden, Kammern und Institutionen, wissenschaftlichen Einrichtungen und natürlich den anderen Ressorts der Landesregierung. Gemeinsam mit ihnen allen haben wir gute Chancen, die von Ministerpräsident Platzek ausgerufene Erneuerung aus eigener Kraft Wirklichkeit werden zu lassen.

Brandenburg hat das Potenzial, gemeinsam mit Berlin zu den dynamischen und erfolgreichen Regionen Europas zu zählen. Die Weichen müssen jetzt gestellt werden. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung wird hierzu in den kommenden Jahren seinen Beitrag leisten. ■

Ministerium für Infrastruktur
und Raumordnung des
Landes Brandenburg

Postfach 100
10115 Berlin
Telefon 100 100-1000
Telefax 100 100-1001

Abteilung 1

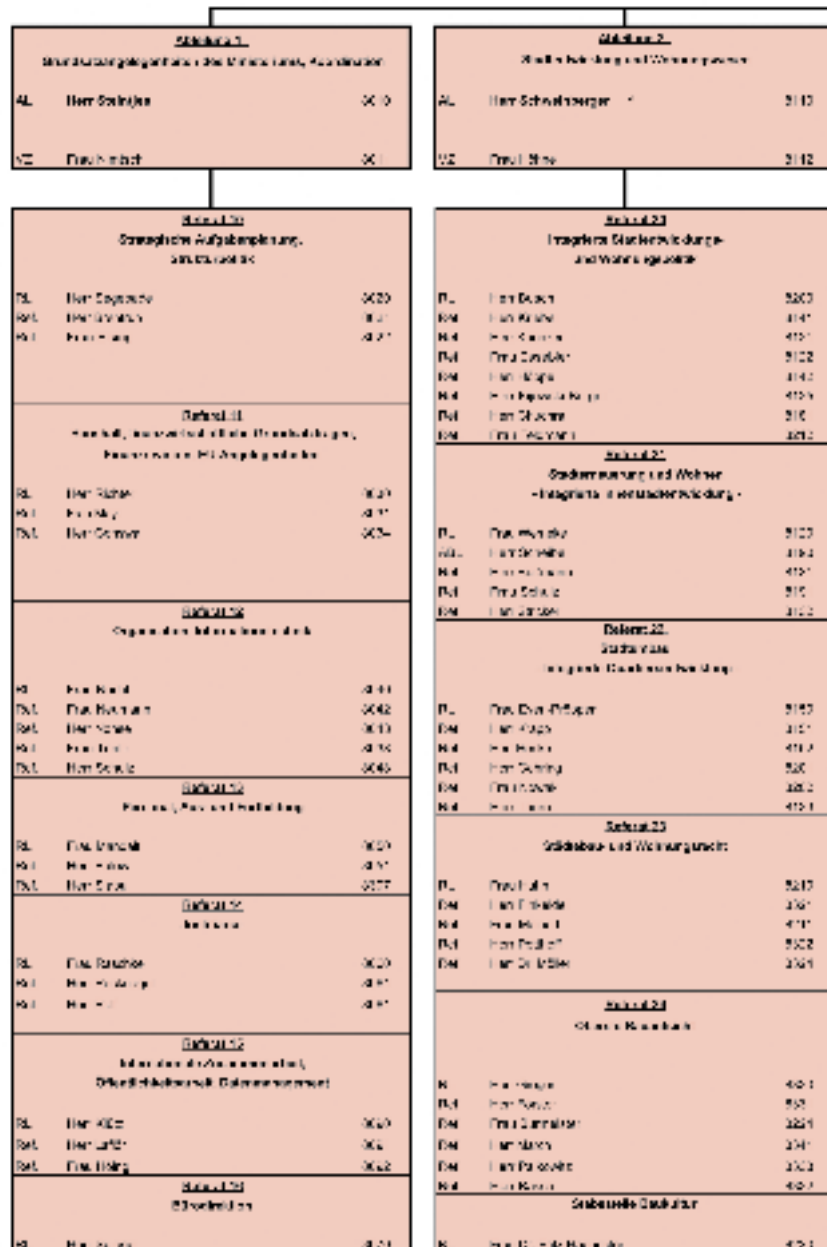
1.1 Ministerbüro
1.2 Ministersekretariat
Telefon 100 100-1000

1.3 Ministerbüro
1.3.1 Ministersekretariat
Telefon 100 100-1000

1.4 Ministerbüro
1.4.1 Ministersekretariat
Telefon 100 100-1000

Abteilung 5		
Strategie		
PL	Herr Debusch	00 0
StB	Herr Debusch	00 0
StB	Herr Debusch	00 0
StB	Herr Debusch	00 0

1.5 Ministerbüro
1.5.1 Ministersekretariat
Telefon 100 100-1000



1.6 Ministerbüro



Minister	
Herr Baymenaki	556
Frau Brechendorf	590

Stabssekretärin	
Herr Dellmann	578
Frau Hübner	558

Minister Stabsreferenten	
St 1 Herr Weisberg	685
Frau Raf-Nils	664
Frau-Wilhelmi	673
Präsident	
Herrmann-Lind	699
Herr Weber	688

Abteilungsleiter	
Herr Müller	689
Frau Hoffmann	686

Stand: 18.11.2014
 Herausgeber: Material 12

Abteilung 31	
Abteilungsleiter	
Abteilungsleiter für die Besondere Ausbildung	
AL Herr Dr. Gebhardt	700
StAL Herr Kreyer	749
StAL Frau Ullrich	704

Abteilung 32	
Abteilungsleiter	
Abteilungsleiter für die Besondere Ausbildung	
AL Herr Dreier	820
StAL Frau Geyer	821

Abteilung 33	
Abteilungsleiter	
Abteilungsleiter für die Besondere Ausbildung	
AL Herr Wehner	840
StAL Frau Häckel	841

Bereich 31.1	
Ministerialfachbereich organisatorische Angelegenheiten	
BL Frau Dr. Freitag	7010
BM Frau Hoff	7470
BM Herr Nitz	7471
BM Frau Gräßler	7510
BM Frau Dreier	7472
BM Herr Müller	7473

Bereich 31.2	
Management, Personal und Organisationsentwicklung	
BL Herr Nitz	7520
BM Herr Hoff	7480
BM Herr Dr. Freitag	7474
BM Frau Ullrich	7521
BM Herr Müller	7475

Bereich 31.3	
Landeskonsolidierungsprogramm und Planung	
BL Herr Dr. Freitag	7530
BM Herr Hoff	7476
BM Herr Dr. Freitag	7477

Bereich 31.4	
Aggregat- und Personalarbeit	
BL Herr Hoff	7570
BM Herr Dr. Freitag	7490
BM Herr Müller	7478
BM Frau Ullrich	7571

Bereich 31.5	
Landeskonsolidierungsprogramm und Planung	
BL Herr Hoff	7580
BM Herr Hoff	7501
BM Herr Hoff	7502
BM Herr Hoff	7503

Bereich 31.6	
Technische Anwendung der Rechenanlagen und	
BL Herr Hoff	1001-1010
BM Herr Hoff	020100-010
BM Herr Hoff	020200-010

Bereich 31.7	
Technische Anwendung der Rechenanlagen und	
BL Herr Hoff	1001-1010
BM Herr Hoff	020100-010
BM Herr Hoff	020200-010
BM Herr Hoff	020300-010

Bereich 31.8	
Technische Anwendung der Rechenanlagen und	
BL Herr Hoff	1001-1010
BM Herr Hoff	020100-010
BM Herr Hoff	020200-010

Bereich 31.9	
Technische Anwendung der Rechenanlagen und	
BL Herr Hoff	1001
BM Herr Hoff	7504
BM Herr Hoff	7505

Bereich 40	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	8840
StAL Frau Hoff	8850
StAL Herr Hoff	8860
StAL Herr Hoff	8870
StAL Herr Hoff	8880

Bereich 41	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	8900
StAL Herr Hoff	8910

Bereich 42	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	8920
StAL Herr Hoff	8930

Bereich 43	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	8940
StAL Frau Hoff	8950
StAL Herr Hoff	8960

Bereich 44	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	8970
StAL Frau Hoff	8980
StAL Herr Hoff	8990

Bereich 45	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	8990
StAL Frau Hoff	9000
StAL Herr Hoff	9010

Bereich 46	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9020
StAL Frau Hoff	9030
StAL Herr Hoff	9040

Bereich 47	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9050
StAL Frau Hoff	9060
StAL Herr Hoff	9070

Bereich 48	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9080
StAL Frau Hoff	9090
StAL Herr Hoff	9100

Bereich 50	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9110
StAL Frau Hoff	9120
StAL Herr Hoff	9130

Bereich 51	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9140
StAL Frau Hoff	9150
StAL Herr Hoff	9160

Bereich 52	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9170
StAL Frau Hoff	9180
StAL Herr Hoff	9190

Bereich 53	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9200
StAL Frau Hoff	9210
StAL Herr Hoff	9220

Bereich 54	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9230
StAL Frau Hoff	9240
StAL Herr Hoff	9250

Bereich 55	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9260
StAL Frau Hoff	9270
StAL Herr Hoff	9280

Bereich 56	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9290
StAL Frau Hoff	9300
StAL Herr Hoff	9310

Bereich 57	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9320
StAL Frau Hoff	9330
StAL Herr Hoff	9340

Bereich 58	
Grunderwerbsteuer, Grunderwerbsteuergeld	
BL Herr Hoff	9350
StAL Frau Hoff	9360
StAL Herr Hoff	9370



Mit großer Freude und hoher Erwartung die Aufgabe des Staatssekretärs angenommen

Reinhold Dellmann

Mit großer Freude und hoher Erwartung habe ich die Aufgabe des Staatssekretärs im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) angenommen. Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Hauses kannte ich bereits aus meinen bisherigen Tätigkeiten als Amtsdirektor in Wandlitz und als Mitglied des Landtages Brandenburg. Die gute und offene Aufnahme, die ich im neuen Haus gefunden habe, ist Ansporn und Verpflichtung zugleich für eine konstruktive, gemeinsame Arbeit.

Die bisher gesammelten Erfahrungen im kommunalpolitischen sowie landespolitischen Bereich bilden ein gutes Fundament, welches es auf der neuen Ebene, der Arbeit in einem Ministerium, zu nutzen gilt. Ministerien richten ihre Arbeit vorrangig an den Bedürfnissen des Landes und seiner Bürger aus. Dienstleistung muss daher immer im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen. Gleiches gilt für die Zusammenarbeit mit den parlamentarischen Gremien des Landes Brandenburg.

Das neu zugeschnittene Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung ist eine große Chance für die Bündelung und die Neuausrichtung brandenburgischer Landespolitik. Eine enge Verflechtung mit den Aufgaben der Landesplanung und daraus abzuleitende kürzere Entscheidungswege bestimmen zukünftig unsere Arbeit.

Die einsetzenden Diskussionen zur Neuausrichtung z. B. des Zentrale Orte Systems sowie der Wirtschaftsförderung sind ein wichtiger Baustein für die weitere Entwicklung des Landes Brandenburg. Sie muss aktiv „nach vorn“ diskutiert werden. Veränderte Rahmenbedingungen auch als Chance zu begreifen, muss gemeinsames Ziel sein.

Auch im neuen Ministerium wird es Anpassungen an die neuen Vorgaben der Landesplanung geben müssen. Landesstraßenbedarfsplan, Luftverkehrskonzeption und Weiterführung des Stadtbaus seien hier als Stichpunkte genannt.



Ich bin überzeugt, dass die gute Arbeit der Vorjahre und die engagierte Arbeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Ministeriums die Gewähr bietet, Entwicklung in vorderster Reihe im und für das Land Brandenburg und seine Bürger mit zu gestalten.

Gemeinsame Landesplanung – die neue Abteilung im MIR

Dr. Kerstin Ringel

In der neugebildeten Brandenburger Landesregierung ist dem bisherigen MSWV eine wichtige Aufgabe zuge wachsen. Im jetzigen Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung ressortiert auch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) der Länder Berlin und Brandenburg.

Nach fast neun Jahren enger Verbindung mit den Politikbereichen Umwelt und Naturschutz und später Landwirtschaft findet sich die Abteilung GL in

einem Zusammenhang wieder, der zwischen Stadtentwicklung, Bauen, Verkehr und Infrastruktur der Raumordnung verstärkte Synergien ermöglichen wird.

Die anspruchsvollen Ziele, die sich die Brandenburger Landesregierung gestellt hat, beinhalten auch für die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) konkrete Handlungsvorgaben. Sie erfordern ein erhöhtes Tempo und Engagement bei der Lösung dieser Aufgaben, um die Herausforderungen, die sich aus dem

demografischen Wandel und den finanziellen Rahmenbedingungen abzeichnen, auch erfolgreich begegnen zu können.

Mit dem Hinzukommen der Abteilung GL vergrößert sich das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung um das spannende Themenfeld der Landesentwicklungspolitik und um ihre motivierten Mitarbeiter. Es tritt eine Abteilung hinzu, die sich in einer ganz besonderen Konstellation befindet:



Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung ist nicht nur dem Minister für Infrastruktur und Raumordnung in Brandenburg, sondern ebenso der Senatorin für Stadtentwicklung in Berlin unterstellt. In beiden Ressorts sind für die Landesentwicklung wichtige Abteilungen zusammengefasst, so dass die begründete Hoffnung besteht, dass sich schon dadurch Abstimmungsprozesse zwischen beiden Ländern künftig noch reibungsloser und zügiger zu beiderseitig akzeptablen Lösungen vornehmen lassen.

In der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung sind insgesamt fast 90 Mitarbeiter aus beiden Ländern tätig. Sie wird, und das ist Ausdruck ihrer Eigenschaft als Zweiländerinstitution, von zwei Abteilungsleitern, dem Brandenburger Leiter und seinem ständigen Vertreter aus Berlin, gemeinsam und einvernehmlich geleitet.

Die Aufgaben der GL sind im Landesplanungs-Staatsvertrag aus dem Jahre 1995 fixiert. Die GL muss die Interessen des großen, dünn besiedelten Flächen-

landes Brandenburg wie die auch der Metropole Berlin mit all ihren Chancen und Problemen gleichermaßen als gemeinsame Hauptstadtregion berücksichtigen. Das klingt schwierig, klappt aber seit Jahren ausgesprochen erfolgreich. Das länderübergreifende Einvernehmen wird in aller Regel bereits innerhalb der GL-Abteilungsleitung erzielt, soweit sich nicht schon durch Anwendung der vereinbarten Planungsregeln für die überwiegende Mehrzahl der Einzelfälle klare Antworten ergeben.

Die Aufgaben der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung sind die folgenden:

Als oberste Landesplanungsbehörde ist sie Träger der gemeinsamen Landesplanung. Sie sorgt für die Herstellung des länderübergreifenden Einvernehmens zur Gewährleistung eines dauerhaften Interessenausgleiches zwischen den Ländern und nimmt in diesem Zusammenhang die Funktion der Geschäftsstelle der gemeinsamen Landesplanungskonferenz (PLAKO) wahr.



In der Landesplanungskonferenz werden die Regierungsentscheidungen beider Länder vorbereitet und miteinander abgestimmt. In diesem Zusammenhang ergab sich auch schon von Anfang an eine notwendig enge und zumeist fruchtbare Zusammenarbeit mit den Abteilungen des bisherigen MSWV.

Geschäftsstellenfunktion übt die GL gleichfalls für die regionale Planungs-

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg			
Leiter		Ministerialdirigent Dr. Gerd Gehardt gerd.gehardt@gl.brandenburg.de	Tel. 0331 866-7600
Ständiger Vertreter des Leiters		Leitender Senator Peter Schinner peter.schinner@gl.brandenburg.de	Tel. 0331 866-7602
Referat GL 1	Landesbau-, Fach- und Ortsentwicklungsdienste der gemeinsamen Landesplanung	Dr. Kerstin Riegel kerstin.riegel@gl.brandenburg.de	Tel. 0331 866-7610
Referat GL 2	Flächennutzungsplanung, Wohnbauwesen	M.M.	Tel. 0331 866-7610
Referat GL 3	Landesentwicklungsprogramme und -pläne, Gutschrift über die Regionalplanung	Jan Innes jan.innes@gl.brandenburg.de	Tel. 0331 866-7610
Referat GL 4	Fachstelle Raumvermittlung, Flächensicherung	Nils Bräuer nils.braeuer@gl.brandenburg.de	Tel. 0331 866-7670
Referat GL 5	Landesplanung und Angelegenheiten des Wirtschaftslebens und des Informationswesens	Ernst-Wilhelm Zühlke ernst-wilhelm.zuehlke@gl.brandenburg.de	Tel. 0331 866-7600
Referat GL 6*	Einvernehmliche Anpassung der Raumplanung in westlichen Brandenburg	Wolfgang Stoll wolfgang.stoll@gl.brandenburg.de	Tel. 0335 560-3100
Referat GL 7**	Einvernehmliche Anpassung der Raumplanung in östlichen Brandenburg	Kathrin Schneider kathrin.schneider@gl.brandenburg.de	Tel. 0365 4765-435
Referat GL 8	Einvernehmliche Anpassung der Raumplanung in westlichen Brandenburg und in Berlin	Dieter Schneider dieter.schneider@gl.brandenburg.de	Tel. 0331 866-7600
Kontaktstellen:	* in Berlin: Dorothea Stoll D.Stoll@senator.de ** in Potsdam: Dorothea Stoll D.Stoll@senator.de		



konferenz und den Regionalplanungsrat aus – beides Gremien der Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg in der Regionalplanung.

Zu den Kernaufgaben der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung gehören die Erarbeitung, Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Fortschreibung der Raumordnungspläne (des Landesentwicklungsprogramms und der Landesentwicklungspläne) einschließlich der Durchführung der dazu notwendigen Beteiligungsverfahren in denen die betroffenen Brandenburger Gemeinden die Möglichkeit haben, ihre berechtigten Interessen einzubringen

Die Bauleitplanung im Land Brandenburg und im Land Berlin ist zur Sicherung der Raumordnung an die gemeinsamen Ziele und Grundsätze der Raumordnung gemäß den Hinweisen der GL anzupassen. Raumordnungswidrige Planungen und Maßnahmen werden untersagt. Bei Bedarf werden Raumordnungsverfahren und Zielabweichungsverfahren durchgeführt.

Zu den planvorbereitenden und planbegleitenden Instrumenten hat der Landesplanungsvertrag die Beschaffung von Planungsgrundlagen, das Führen eines digitalen Raumordnungskatasters und die laufende Raumbeobachtung vorgegeben. Der kürzlich erschienene zweite gemeinsame Raumordnungsbericht gibt einen komprimierten Überblick

über wichtige räumliche Entwicklungen der letzten Jahre.

Die Vereinbarkeit von Regionalplänen mit den gemeinsamen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung sichert die GL durch ihre Aufsicht über die Regionalen Planungsgemeinschaften. Die Genehmigung von Regionalplänen wird im Zusammenwirken mit den anderen Brandenburger Ministerien durchgeführt. Darüber hinaus sorgt die Abteilung GL bei den Kabinettsitzungen mit den Regionalen Planungsgemeinschaften für eine koordinierte Förderung der Regionalentwicklung.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung erarbeitet die Entwürfe der Braunkohlen- und Sanierungspläne und leistet dadurch einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgung, Arbeitsplatzsicherung und zu einem geordneten Wandel und Entwicklung der Lausitzer Braunkohlenlandschaft und somit zur Zukunft von Südbrandenburg. Die GL steuert für Brandenburg die Umsetzung des bis zum Jahr 2007 geltenden Bund-Länder Verwaltungsabkommens zur Finanzierung der Braunkohlensanierung (VA III Braunkohlensanierung).

In diesem Zusammenhang begleitet die GL auch die Durchführung der Internationalen Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land, die bis zum Jahr 2010 bestehen wird.

Die Abteilung GL entwickelt das Landesplanungsrecht beider Länder und wirkt

an der Gestaltung der deutschen Raumordnungspolitik mit. Die Unterrichtung und Abstimmung mit Nachbarländern, dem Bund und Nachbarstaaten auf dem Gebiet der Raumordnung wird durch die GL im Rahmen der jeweils vorgeschriebenen Verfahren gewährleistet.

Nicht zuletzt sind im Aufgabenspektrum der Abteilung GL Strukturkonzepte verankert. Sie dienen u.a. dazu, die Wettbewerbsfähigkeit der gemeinsamen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg im nationalen und europäischen Kontext zu stärken, Strukturfonds und Regionalförderung nach landesplanerischen Erfordernissen zu lenken. In überregionalen Kooperationsprojekten bewirkt die GL eine bessere Positionierung der deutschen Hauptstadtregion in ausgewählten Netzwerken mit benachbarten Regionen und die planerische Abstimmung von transeuropäischen Entwicklungskorridoren insbesondere hin zu den neuen EU-Nachbarn.

An dieser Stelle wird die Gemeinsame Landesplanung demnächst ausführlicher zu den Politikzielen „Daseinsvorsorge sichern“, „Raumentwicklung nachhaltig steuern“, „Wachstums- und Wettbewerbsfähigkeit des Landes stärken“, „Hauptstadtregion als europäische Metropolregion stärken“, „Regionale Entwicklung befördern“ und „Braunkohleplanung und -sanierung sichern“ sowie IBA Fürst-Pückler-Land und den davon abgeleiteten Einzelprojekten und Aktivitäten berichten. ■

Brandenburg nach der EU-Osterweiterung

Annegret Höing

Die Erweiterung der Europäischen Union hat das Land Brandenburg geografisch in eine völlig neue Lage gebracht: Von der Randlage an der EU-Außengrenze in eine zentrale Lage zwischen Ost und West, Nord und Süd. An der Binnengrenze zu Polen wird die grenzüberschreitende Zusammenarbeit einfacher und zunehmend „alltäglicher“. Es werden nachbarschaftliche Beziehungen, vor

allem im Oterraum der ostbrandenburgischen-westpolnischen Grenzregion, auf- und ausgebaut. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung richtet jetzt seinen Blick noch stärker nach Osten.

Bereits vor der EU-Erweiterung wurden Voraussetzungen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Entwicklung geschaffen. Die Planung und

Abstimmung von neuen Grenzübergängen und der Ausbau bereits bestehender Grenzübergänge ermöglicht grenzüberschreitende Straßen- und Schienenverbindungen. Dies geschah und geschieht in enger Abstimmung mit der grenzüberschreitenden und interregionalen Raumentwicklung. Die Unterstützung der Stadtentwicklung in den sogenannten Doppelstädten und bei



dem Aufbau von Stadtenetzen in der Grenzregion fördert das Zusammenkommen von lange Getrenntem. Diese Vorhaben werden fortgeführt, ausgebaut und neue werden hinzukommen. Die Gestaltung der neuen Qualität der Beziehungen und der Zusammenarbeit stellen eine langfristige Herausforderung für beide Seiten entlang der Oder dar. Hier lohnt ein Blick nach Westen auf die deutsch-holländischen oder deutsch-französischen Beziehungen in den jeweiligen Grenzräumen.

Ein weiterer Schwerpunkt der internationalen Zusammenarbeit im MIR sind die Arbeitsbeziehungen zur Vertretung des Landes Brandenburg in Brüssel. Die Landesvertretung ist der „Katalysator“ und die Schnittstelle zwischen dem was in Brüssel passiert und der konkreten Landespolitik. Ein großes Thema ist zurzeit die Vorbereitung der neuen Strukturfondsperiode 2007 bis 2013.

Um den Herausforderungen gewachsen zu sein, die die neue Binnengrenze mit

Polen und der zunehmende Einfluss der EU-Politik auf die Landespolitik mit sich bringt, wurde die internationale Arbeit im MIR im Zuge der Umstrukturierung aufgewertet. In der Öffentlichkeitsarbeit gibt es eine eigene Marke „EUROPA“. Innerhalb der Landesregierung wurden im Zuge der Regierungsbildung die Bereiche Europa und Internationales wieder in der Staatskanzlei konzentriert.

Brandenburg in der Europäischen Union

Ellen Kray

Die Entscheidungen der europäischen Institutionen wirken sich zunehmend auf das alltägliche Leben aller Menschen in der EU aus. Zum einen durch gewünschte - wie auch manchmal durch ungeliebte - gesetzliche Vorgaben, vom europäischen Fuherschein über die Flug- und Fahrgastrechte bis hin zum Wettbewerbsrecht oder zum Naturschutz. In einigem Umfang ist der Einfluss europäischer Institutionen in Brandenburg auch finanziell zu spüren: Das Land erhält als „Ziel-1-Gebiet“ die höchsten EU-Förderquoten aus den europäischen Strukturfonds. Mit den Geldern aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), dem Europäischen Sozialfonds (ESF) sowie dem Programm für Interregionale Zusammenarbeit (INTERREG) werden in Brandenburg seit Jahren wichtige Investitionsvorhaben gefördert. Andere EU-Programme, etwa zur Förderung der Landwirtschaft, zur Entwicklung des ländlichen Raums oder zur Stadtentwicklung, eröffnen benachteiligten Regionen in Brandenburg neue Entwicklungschancen.

Die Erweiterung der Europäischen Union, insbesondere um die Länder Mittel- und Osteuropas, bringt für Brandenburg eine einmalige Chance. Mit

dem Beitritt dieser Staaten ist Brandenburg aus seiner derzeitigen Randlage an der früheren EU-Außengrenze ins Zentrum einer Region mit sich dynamisch entwickelnden Wirtschaftsbeziehungen gekommen. Die Zusammenarbeit mit dem unmittelbaren Nachbarn Polen, die in Brandenburg Verfassungsrang genießt sowie mit den anderen mittel- und osteuropäischen Staaten vertieft sich weiter und wird Brandenburg auf längere Sicht wirtschaftliche Vorteile sowie kulturelle Bereicherung bringen.

Die großen Entwicklungschancen, die die Europäische Union bietet, können um so besser genutzt werden, wie Europa im Bewusstsein der Brandenburger zunimmt. Vertiefte Kenntnisse über die europäischen Institutionen und ihr Handeln, die Politikfelder der EU und Förderprogramme sind für jede Brandenburgerin und jeden Brandenburger lohnenswerte Investitionen in die Zukunft. Meist ist das jedoch immer noch „ein Buch mit sieben Siegeln“. Ein undurchschaubarer Verwaltungsapparat, weit weg von den lokalen Problemen, so



Blick auf Brüssel mit Europäischen Parlament im Hintergrund



EUROPA



Europäisches Parlament in Brüssel

lautet die Meinung zur EU-Kommission und den anderen Institutionen, wie Europäisches Parlament, Europäischer Rat oder Ausschuss der Regionen.

Die Organisation der Europaarbeit in der Landesvertretung in Brüssel

Der Bevollmächtigte beim Bund und für Europaangelegenheiten in der Staats-



Landesvertretung Brandenburg bei der Europäischen Union in Brüssel

kanzlei Dr. Gerd Harms ist seit dem 13. Oktober für die Vertretung des Landes Brandenburg bei der Europäischen Union zuständig. Die Landesvertretung wurde 1992 in Brüssel eingerichtet. Dort arbeitet etwa ein Dutzend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter daran, Licht ins Dunkel um die europäischen Regeln und Verfahrensweisen zu bringen, Ansprechpartner zu suchen und Kontakte zu vermitteln. Das Ziel: Die Interessen des Landes auf europäischer Ebene wahrnehmen, Informationen vermitteln zwischen den EU-Institutionen und der Landesregierung. Bei der Wahrnehmung brandenburgischer Interessen gewinnt der von der Landesvertretung aktiv betriebene Auf- und Ausbau von Netzwerken mit Partner- und Kooperationsregionen zunehmend an Bedeutung. Außerdem ist die Landesvertretung auch direkter Ansprechpartner für Brandenburgerinnen und Brandenburger. Regelmäßig kommen Schüler- oder Erwachsenengruppen in die Landesvertretung in Brüssel, wenden sich Brandenburger per Post, per E-Mail oder telefonisch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

In der Vertretung sind die Referenten für bestimmte inhaltliche Bereiche der Landesverwaltung mit europäischem Bezug zuständig. Es gibt Mitarbeiter, die für ein paar Jahre von ihren Ressorts, z. B. vom Wirtschaftsministerium oder vom Innenministerium an die Vertretung nach Brüssel abgeordnet werden und solche, die direkt zur Staatskanzlei gehören und

auch die Belange derjenigen Ressorts übernehmen, die bislang noch niemanden in die Landesvertretung entsandt haben. Alle sind unter der u. g. Adresse erreichbar.

Keine Einbahnstraße

Den Weg von Brüssel nach Brandenburg gehen ebenso Ergebnisse von Gipfeltreffen, Ratstagungen, Parlaments- und Kommissionssitzungen und Ergebnisse von europäischen Tagungen wie Informationen zu politischen Entwicklungen und Ergebnisse von „Hintergrundgesprächen“ zu aktuellen Fragen und Problemen.

Den Weg von Brandenburg nach Brüssel gehen Bitten und Anforderungen, brandenburgische Interessen in den europäischen Willensbildungsprozess durch Kontakte zu den Entscheidungsträgern in Rat und Parlament, zur Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der EU und zusammen mit anderen Regionalbüros einzubringen. Von besonderer Bedeutung ist dabei der direkte Kontakt mit den brandenburgischen Europaabgeordneten und bei der EU tätigen Brandenburgern. Weiterhin erreichen das Büro Anfragen aus den Landkreisen, den Kommunen, von Hochschulen, Einzelunternehmen und Verbänden. Trotz der Verbreitung und Anwendung elektronischer Medien ist dabei immer wieder der persönliche Kontakt notwendig und erforderlich, in Brüssel, wie in Potsdam.



Anschrift:

Vertretung des Landes Brandenburg bei der EU

Rue Père Eudore Devroye 47

B- 1040 Brüssel

Telefon: 0032 2 7377451

Fax: 0032 2 7377469

E-Mail: poststelle@mdjebx.brandenburg.de



EU-Programmperiode 2007 bis 2013 – Stand der Vorbereitung

Michael Gonswa

In der laufenden Förderperiode von 2000 - 2006 stehen dem MIR ca. 360 Mio. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Verfügung. Mit diesem Geld werden Programme aus den Bereichen Brachflächenentwicklung, Entwicklung städtischer Problemgebiete („Zukunft im Stadtteil“, ZIS), Landeswasserstraßen, Schienenpersonennahverkehr, Flugplätze sowie Landesstraßen gespeist.

Im Rahmen einer umfangreichen Halbzeitbewertung im Jahr 2003 wurden sämtliche strukturfondsfinanzierten Förderprogramme des Landes einer detaillierten Untersuchung hinsichtlich ihrer Effizienz unterzogen. Das sog. ZIS-Programm stellte unter den „traditionellen Förderrichtlinien“ ein Novum dar. Aufbauend auf den positiven Erfahrungen der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN I wurden hier erstmals integrierte Projektansätze, Investitionen in die wirtschaftliche Basis, verbunden mit sozial flankierenden Vorhaben, mit dem „großen“ EFRE finanziert, wobei auch Teile des Europäischen Sozialfonds (ESF) eingesteuert wurden. Trotz eines verspäteten Starts der Förderung (real im Jahr 2001) wurden fast alle MSWV-relevanten EFRE-Förderprogramme weitestgehend positiv bewertet.

Die praktische Umsetzung der mit Europäischen Strukturfondsmitteln gespeisten Programme ist mit hohen Anforderungen verwaltungstechnischer Art verbunden. So wurden im Land komplexe Verwaltungs- und Kontrollsysteme installiert. Die eigentliche Auszahlung der EU-Mittel ist mit einer Verfallsregel ($n + 2$) verbunden, d. h. Mittel, die in einem Jahr zur Verfügung gestellt werden, müssen spätestens zwei Jahre später nachweislich ausgegeben worden sein. Damit will die EU bei den Mitgliedsstaaten auf eine zügige Programmumsetzung hinwirken. Im letzten Drittel der laufenden Förderperiode, ist

eine nochmalige Bewertung der Förderprogramme vorgesehen. Damit sollen den Mitgliedsstaaten Empfehlungen gegeben werden, um über ein rechtzeitiges Um- bzw. Aussteuern der Programme den termingerechten Abschluss der Förderungen zu erreichen. Des Weiteren sollen aber auch Hinweise zum Übergang bzw. zur Vorbereitung der neuen Förderperiode nach 2007 gegeben werden. Was die EFRE-gespeisten Programme des MIR betrifft, so ist diesen zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein guter Umsetzungsstand zu bescheinigen. Gute Voraussetzungen für einen erfolgreichen Abschluss dieser Förderperiode sind damit gegeben. Eine ähnlich positive Entwicklung ist auch analog der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN II zu bescheinigen. Auf Initiative des Europäischen Parlaments wurde ab 2000 dieses stadtentwicklungsspezifische Programm neu aufgelegt. Im Land Brandenburg konnte dabei die Stadt Luckenwalde als alleiniger Standort profitieren.

Zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit hat die EU im Zeitraum von 2000-2006 die Gemeinschaftsinitiative INTERREG - Grenzüberschreitende Zusammenarbeit - aufgelegt. Dieses Programm unterteilt sich in drei Ausrichtungen

- Strang A - grenzüberschreitende Zusammenarbeit,
- Strang B - transnationale Zusammenarbeit und
- Strang C - internationale Zusammenarbeit.

Im Land Brandenburg nahm dabei die Ausrichtung A den Schwerpunkt ein. Seit Beginn der Förderperiode konnte das ehemalige MSWV mit einer Vielzahl von Projekten aus den Bereichen Stadtentwicklung (z. B. Doppelstadt Frankfurt (Oder)/Slubice) und Verkehrsinfrastruktur (z. B. Straßenbauvorhaben) profitieren. Mit der Ausrichtung drei B werden

raumordnerische Projekte in grenzübergreifenden sog. Kooperationsräumen gefördert. Die Region Berlin-Brandenburg liegt dabei in der Schnittmenge von zwei Kooperationsräumen, dem Ostseeraum und dem südost-europäischen Kooperationsraum (cadses). Wichtig ist an dieser Stelle festzuhalten, dass die EU-Mittel für das Programm INTERREG III B nach Genehmigung der Projekte auf vertraglicher Basis zwischen der EU und den Projektträgern auf direktem Weg ausgezahlt werden. Dieses Geld ist damit nicht Bestandteil des Landeskontingentes. Eine Zuständigkeit des EFRE-Fondsverwalters Ministerium für Wirtschaft (MW) besteht hier demzufolge nicht.

Wie geht es nach 2006 weiter?

Die nächste EU-Förderperiode umfasst statt sechs nunmehr sieben Jahre, dauert also von 2007 - 2013. Am 14. 7. 2004 hat die EU die Entwürfe der Verordnungen für die neue Strukturfondsförderung vorgelegt. Seitdem läuft ein intensiver und komplexer Beratungsprozess über diese Textentwürfe auf Ebene der EU unter Einbeziehung von Bund und Ländern. Ausgehend von den Verordnungsentwürfen ist für das MIR von hoher Bedeutung, dass erstmals in dem Entwurf der EFRE-Verordnung die städtische Dimension verankert ist. Ausgehend von den Erfahrungen bei der Vorbereitung des jetzigen Förderzeitraumes ist davon auszugehen, dass auf Landesebene ein längerer Abstimmungsprozess zu sämtlichen Fragen der Ausgestaltung des künftigen Förderpektrums erfolgen wird. Ziel des MIR ist es, das ressortspezifische Förderpektrum in der Zeit ab 2007 auf einem gleich bleibenden Niveau fortzuführen.

Sitzung des INTERREG III A - Landes-ausschusses am 11.11.2004 beim Wirtschaftsministerium

Durch das MW wurden Informationen zum Stand des Genehmigungsverfah-



rens für die operationellen Programme Brandenburg/Lubuskie bzw. Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg/Sachotnopomorskie gegeben. Beide Programme befinden sich nach wie vor in der Konzentration in Brüssel. Genehmigungen stehen aus. Gerade für die polnische Seite ist problematisch, dass mit der Förderung vor Genehmigung der Programme nicht begonnen werden darf; der Verwaltungsapparat darf ebenfalls seine Arbeit nicht aufnehmen.

Durch das MW wurde in kurzer Form der Aufbau der INTERREG-Verwaltungsstruktur auf polnischer Seite dargestellt. In jedem Fall ist für einen Antragsteller auf polnischer Seite eine sog. Regionale Kontaktstelle der erste Anlaufpunkt. Da durch die Brandenburger Seite dann auch die polnischen Anträge zu votieren sind, ist die Programmkonformität zu

prüfen, ferner muss sich der polnische Antrag in das gemeinsame grenzüberschreitende Konzept einfügen. Die operationellen Programme zwischen Deutschland und Polen weisen künftig nur noch eine Finanztafel gegenüber Brüssel aus. Das bedeutet, die n+2-Regel gilt damit für das Programm als Gesamtheit und nicht getrennt für Brandenburg oder Polen. Das Ministerium der Finanzen (MdF) Brandenburg bildet die Verwaltungsbehörde für das Gesamtprogramm. Zur Umsetzung der restlichen Mittel des INTERREG-Programms wird das MW eine Übersicht erstellen, aus der der aktuelle Antragsbewilligungs- und Auszahlungsstand als Grundlage für eine Art Restaquise hervor geht. Es wurde festgelegt, dass bis Ende 2005 die letzten Anträge zu stellen sind. Bis Ende März 2005 ist vorgesehen, dass MW und CdS mit den Eurore-

gionen und den Landräten Gespräche über noch mögliche Projekte führen werden. Dazu sind drei gesonderte Veranstaltungen vorgesehen. Im ersten Halbjahr 2005 wird angestrebt, gemeinsam mit den Fachressorts potenzielle Projektträger anzusprechen.

Durch die Verwaltungsbehörde MdF wird gegenwärtig die Ausschreibung zur Aktualisierung der Halbzeitbewertung vorbereitet. Bei den MIR relevanten Förderschwerpunkten – „Infrastrukturentwicklung“ im Programm Brandenburg/Lubuskie bzw. „Verbesserung der technischen und touristischen Infrastruktur im Programm Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg/Sachotnopomorskie“ – sind hinsichtlich der Mittelbindung und Auszahlung keine Probleme mehr zu erwarten.



Die nEUen sind da!

Kludia Förster, Michael Kortz

Aus 15 EU-Staaten sind 25 geworden. Einigkeit macht stark, aber mit der EU-Osterweiterung kommen neben großen Chancen auch große Herausforderungen auf die Mitgliedsstaaten zu. Beides gilt – wegen der geografischen Lage – in besonderem Maße für Brandenburg und Berlin, die seit mehr als zehn Jahren über eine Gemeinsame Landesplanungsabteilung verfügen. Diese hat schon seit ihrer Gründung in grenzüberschreitenden Projekten eng mit den polnischen Nachbarn zusammengearbeitet.

Vor über 50 Jahren begann die westeuropäisch geprägte Geschichte der EU mit der Gründung der „Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl“, besser bekannt als Montan Union. Sie kann auch als Gegengewicht im Vorfeld des kalten Krieges zu Osteuropa bzw. als visionäre Idee des großen Franzosen Robert Schuman gesehen werden, der ein Europa ohne Grenzen in Frieden,

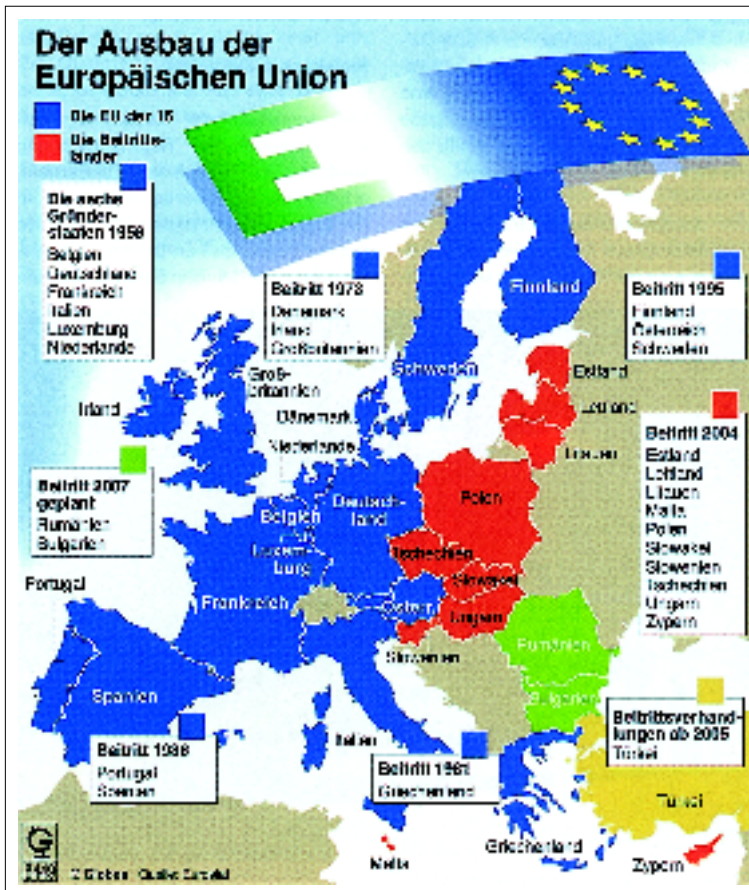
Freiheit und Wohlstand nach der traumatischen Katastrophe des zweiten Weltkrieges erhoffte. Es ging jetzt um die Westintegration Deutschlands, die Bündelung der Wiederaufbaukräfte, die Vermeidung der Fehler von Versailles sowie die Überwindung der Folgen des Nationalsozialismus in Deutschland und in Europa die nur durch gemeinsame europäische Kooperation zu überwinden waren, wie die Entwicklung zeigte.

Aus dem Kerneuropa der Montan Union über die römischen Verträge zur EWG 1957, den Maastrichter Vertrag zur Bildung der Europäischen Union 1992 und weitere Beitritte bildete sich die westeuropäisch geprägte EU der 15 Mitgliedsstaaten, die Ende der 90er Jahre Verhandlungen mit zwölf beitragswilligen EU-Kandidaten aufnahm. Von diesen zwölf Kandidaten sind zehn Staaten ab Mai 2004 offizielle Mitglieder der EU geworden. Mit der Republik Polen als

dem direkten und wichtigsten Nachbarn Brandenburgs und Berlins verbinden uns intensive Kooperationen. Die Gleichberechtigung als EU-Mitglieder wird der Zusammenarbeit eine neue Qualität geben.

Jede EU-Erweiterung hat Veränderungen bewirkt sowie politisch, wirtschaftlich und geografisch die Gewichte verschoben. Das zeigt sich z.B. in den schwierigen Verhandlungen um die EU-Verfassung, um die Stimmgewichte bei so wichtigen Fragen wie die Ablösung der Veto-Blockaden einzelner durch das Prinzip der qualifizierten Mehrheitsbeschlüsse und nicht zuletzt bei der Verteilung von EU-Förderchancen und Zahlungsgrundlagen.

Europäische Struktur- und Regionalpolitik muss in einem fairen Ausgleich zwischen bisherigen Fördergebieten und benachteiligten Regionen in den neuen



EU-Staaten erfolgen. Für heutige Höchstfördergebiete (Ziel1-Gebiete) in Berlin und Brandenburg wird auch über das Jahr 2006 hinaus eine tragfähige finanzielle Unterstützung durch die EU benötigt. Die strukturellen Defizite sind noch immer hoch. Bis zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Deutschland und in Europa müssen die neuen Länder die gleichen Chancen wie andere vor ihnen erhalten.

Im Zuge der EU-Osterweiterung erwarten die meisten Politiker und Ökonomen eine win-win-Situation. Die neuen Beitrittsstaaten erhoffen sich einen beschleunigten ökonomischen Aufholprozess. Die bisherigen Mitglieder setzen auf verbesserte Marktchancen durch den erweiterten Binnenmarkt. Angesichts der Lage im äußersten Osten der bisherigen EU und der unmittelbaren Nachbarschaft zu Polen wird die europäische Region Berlin/Brandenburg an den Entwicklungen besonders intensiv teilhaben.

Brandenburg zwischen Chancen und Herausforderungen

Berlin und Brandenburg erwarten als

Brückenräume zu Mittel- und Osteuropa Vorteile von ihrer geografischen Lage. Dabei darf nicht übersehen werden, dass auch andere Großstädte an der alten Nahtstelle zwischen Ost und West wie Kopenhagen und Wien, Prag und Budapest ebenfalls aus der Randlage herausrücken und mit dem Metropolenraum Berlin und Brandenburg im Wettbewerb stehen werden. Es gilt deshalb, die Chancen der Erweiterung der Europäischen Union rechtzeitig zu erkennen und auszubauen. Hierzu sind insbesondere die regionalen Einbindungen in die transeuropäischen Netze des Schienenverkehrs und der Verkehrsträger insgesamt nachhaltig weiterzuentwickeln. Die bisher eher vernachlässigten Korridore: Berlin-Stettin-Ostseeraum in Richtung Baltikum, über den Seehafen Stettin in die nordöstliche Ostsee nach Skandinavien sowie nach St. Petersburg oder Berlin-Cottbus-Breslau sowie über Dresden, Prag und Wien nach Süd-Osteuropa. Die transeuropäische Achse Paris-Berlin-Warschau-Moskau stellt eine herausragende Entwicklungsaufgabe der EU dar, die weitere Regionen in den Ost-West-Verkehr einbinden kann.

Der deutsch-polnische Grenzraum ist gegenwärtig auf beiden Seiten strukturschwach. Der Gefahr einer wirtschaftlichen Verödung als Transitraum für nahe und fernere Wirtschaftsräume muss entgegengewirkt werden, durch regionale Anbindungen an das europäische Verkehrsnetz. Es muss gelingen, ein Zusammenwachsen des deutsch-polnischen Grenzgebietes zu erreichen. Deutsche und polnischen Raumplaner sehen eine gute Chance dafür, dass die Kooperationen und Verflechtungen zwischen den Stadtregionen Berlin-Stettin-Posen-Landsberg(Warthe)-Grünberg-Breslau-Dresden zu einer neuen europäischen Wirtschaftsregion führen. Der Prozess des Zusammenwachsens wird mit vielen unspektakulären gemeinsamen Unternehmungen gestützt. Wichtigstes Prinzip ist die gegenseitige Information. So stimmen die zuständigen Verwaltungen für Raumentwicklung ihre Planungen auf nationaler und regionaler Ebene ab. Die Beachtung gemeinsamer ökonomischer, ökologischer und sozialer Normen und Standards sowie die Herstellung von Planungssicherheit gibt Vertrauen in eine nachhaltige Zukunftsentwicklung.

Projekte ohne Grenzen

Die transnationale Zusammenarbeit von Akteuren der Raumentwicklung wird seit 1997 durch die EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG unterstützt. In die Mehrzahl der Projekte, die von und mit der gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg durchgeführt wurden, waren polnische Partner eingebunden. Die erfolgreiche Arbeit wird zur Zeit in Folgeprojekten fortgeführt. So werden im Projekt Baltic+ z.B. ganz konkrete umsetzungsfähige Handlungsvorschläge für eine Verbesserung der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen erbracht. Ein Konzept für die Erschließung eines gemeinsamen Fahrradtourismus liegt vor. Im Projekt OderRegio II wird die begonnene Arbeit zum vorbeugenden Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder fortgesetzt. Die Kooperation und das Marketing von Metropolenräumen wie Berlin/Brandenburg, Warschau und Masowien, Stockholm und Region sowie anderen Hauptstädten mit deren Umland sind Inhalt des Projektes Metropolitan Areas+.



Das Europäische Raumentwicklungs-konzept (EUREK) ist als Ergänzung der EU- Struktur- und Regionalpolitik eine wichtige Grundlage zur rationalen und effizienten EU-Förderung. Mit dem EUREK haben die 15 bisherigen EU-Mitgliedsstaaten 1999 die politische Zusammenarbeit in der europäischen Raumentwicklung auf Basis gemeinsamer Grundsätze und Ziele

durch die Raumordnungsminister und Parlamente vereinbart. Demnach sollen Entwicklungs-, Ausgleichs- und Erhaltungsziele verknüpft und entsprechend der jeweiligen Situation gewichtet werden. Gleichzeitig wird gefordert, für raumwirksame Politikbereiche die ausgewogene Raumentwicklung zum grundlegenden Handlungsprinzip zu machen.

Mit der Osterweiterung der EU wird sich ein neuer Bezugsraum für das EUREK bilden. Darum wird im EUREK selbst bereits dargestellt, welche nächsten Schritte auf den unterschiedlichen Ebenen erforderlich sind, um zu einer neuen Perspektive unter Beteiligung der Beitrittsstaaten und ihrer betroffenen Teilräume zu gelangen. ■

Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen – ein aktueller Einblick in das EFRE-gestützte Förderprogramm des MIR

Hans-Joachim Stricker

Auch zehn Jahre nach dem Abzug der letzten Teile der ehemaligen sowjetischen Truppen ist die Aufgabe der Reaktivierung von Brachflächen weiterhin aktuell. Die Schwerpunkte haben sich allerdings verschoben. Längst liegen die wichtigsten Brachflächen, die im Interesse einer wirtschaftlichen und stadtstrukturellen Entwicklung vorrangig wiedergenutzt werden müssen, in den Städten selbst, und der Umbau der Städte macht den Umgang mit aufgelassenen Nutzungen inzwischen zu einer Kernaufgabe, sofern nicht die Nutzungsaufgabe selbst zum wohnungs- und stadtentwicklungspolitischen Ziel geworden ist. Im Zuge des fortschreitenden wirtschaftlichen, demografischen und infrastrukturellen Wandels ist davon auszugehen, dass mittel- und langfristig weitere Stadtbrachen entstehen wer-

den, die nicht sich selbst überlassen werden können. Ansätze einer „Flächenkreislaufwirtschaft“ sollten daher weiter konkretisiert und ausgebaut werden. Hier steht die öffentliche Hand in der Verantwortung.

Die gelungene Verkoppelung zwischen den ursprünglich über ein Landesprogramm des MSWV gestarteten Bemühungen zur Brachflächenreaktivierung und dem Europäischen Regionalfonds (EFRE) hat sich inzwischen für ein breites Aufgabenspektrum bewährt. Mit dem Brachflächenprogramm können heute nicht nur Militärfächen gewerblich nachgenutzt werden, sondern auch Fehl- und Mindernutzungen in den Stadtkernen beseitigt werden. Nicht immer muss hierbei eine Nachnutzung entstehen, die direkt Arbeitsplätze schafft. Die Aufhebung der Nutzungsbrachen kann auch verkehrliche, infrastrukturelle oder Stadtbildverbesserungen mit sich bringen, die sich positiv auf die Stadt als Wirtschaftsstandort auswirken. Das Brachflächenprogramm ist dabei strikt auf die Unterstützung der Städte und Gemeinden gerichtet; eine Entlastung privater Flächeneigentümer von vorhandenen Belastungen ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Wo gewerbliche Projekte eng mit weitergehenden stadtentwicklungspolitischen Interessen korrespondieren, lassen sich

jedoch Wege für eine Unterstützung durch das Brachflächenprogramm finden, die allerdings auf die öffentlichen Nutzungen beschränkt ist. Zwei Beispiele aus dem Norden Brandenburgs sollen dies erläutern:

In Rheinsberg entsteht etwa 1 km nördlich der Innenstadt auf einer ehemals touristisch genutzten Brachfläche das sogenannte „Hafendorf“, ein im Kern privates Investitionsprojekt mit der Schaffung von Ferienhäusern, einem Hotel und einem Veranstaltungszentrum. Um die Impulse dieses Projekts auch für die Innenstadt nutzbar zu machen, wird im Rahmen des Brachflächenprogramms der Bau eines Wasserwanderrastplatzes, d.h. eines kleinen öffentlichen Hafens für den Sportbootverkehr, gefördert. Die geförderte Maßnahme umfasst auch die Schaffung eines kleinen Freibads und wird über die nach Norden verlängerte Uferpromenade an den Rheinsberger Stadtkern angeschlossen.

In Neuruppin wird die ehemalige Militärfäche im Seetorviertel, unmittelbar an die historische Altstadt angrenzend, für Tourismus- und Freizeitnutzungen erschlossen. Zwischen der Stadt und dem Entwickler besteht ein städtebaulicher Vertrag, der auch Fragen der Erschließung regelt. Es bleiben jedoch Teilaufgaben bei der Stadt, vor allem der Weiterbau der Uferpromenade und die



Rheinsberg: Bau des öffentlichen Freizeithafens am neuen „Hafendorf“



Schaffung einer öffentlichen Wege- und Grünverbindung entlang der Stadtmauer und zum Bahnhof. Im Brachflächenprogramm wurde bisher die Flächenberäumung zur Vorbereitung der öffentlichen Grünverbindung gefördert, weitere Bausteine sind zur Förderung angemeldet. Mit der Maßnahme wird sich die Stadt Neuruppin noch weiter zum angrenzenden Ruppiner See öffnen und nicht nur in touristischer Hinsicht an Attraktivität gewinnen.

In der bis 2006 laufenden Strukturperiode stehen insgesamt gut 40 Mio. €

EU-Fördermittel für die Brachflächenreaktivierung zur Verfügung. Bisher wurden 53 Maßnahmen in 31 Städten und Gemeinden gefördert. Das bis 2006 mögliche Restprogramm wird nicht ausreichen, um alle wichtigen kommunalen Maßnahmen der Reaktivierung städtebaulich relevanter Brachflächen durchzuführen. Daher besteht ein großes Interesse, dass in der anschließenden Strukturperiode ein Folgeprogramm verfügbar sein wird, welches die noch vorhandenen Aufgaben bei der Entwicklung städtischer Infrastrukturen berücksichtigt.



Neuruppin: Beräumte Flächen für die künftige öffentliche Wegeverbindung durchs Seetorviertel

Sanierung des Vierradener Tabakspeichersaals Kulturzentrum im unteren Oderraum

Hans-Joachim Stricker

Das kleine Städtchen Vierraden, heute ein Ortsteil von Schwedt/Oder, hat eine bedeutende Tradition als Ort der Tabakverarbeitung. Die historischen Produktions- und Lagerbauten prägen auch nach der Nutzungsaufgabe nicht nur das Stadtbild, sondern die gesamte Landschaft des unteren Odertals.

Der Vierradener Tabakspeicher ist dem Schicksal vieler historischer Industriebauten im Land entronnen. Verwahrlosung und Abbruch wurden verhindert; stattdessen gelang es hier mit viel privatem Engagement, eine neue Nutzung zu finden. Der Tabakspeicher ist heute ein Kunst- und Kulturzentrum in privatem

Eigentum, eine Besonderheit für die dünn besiedelte Uckermark. Von hier aus findet auch ein intensiver grenzüberschreitender Kulturaustausch mit dem nahen Polen statt.

Die Sanierung des großen Tabakspeichers benötigte auch öffentliche Unterstützung, unter anderem von Seiten der Deutschen Stiftung Denkmalschutz und vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Im Rahmen des Landesprogramms Stadtentwicklung/Stadterneuerung konnte die Speichersanierung mit einem Förderbetrag von insgesamt rund 290.388,00 € unterstützt werden. Es folgt der schrittweise



Vierraden, Hafen mit Servicekai

weitere Innenausbau aus anderen Finanzierungsquellen. Schon jetzt wird der Tabakspeicher für grenzübergreifende Kunst- und Kulturveranstaltungen genutzt.

Stadtentwicklung durch Kooperation

Brunhild Greiser, Christian Kuenzer

Unter dem Titel „Stadtentwicklung durch Kooperation – Möglichkeiten zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit“ fand am 10. November 2004 in Seelow ein Workshop statt, der die Institutionalisierung der Zusammenarbeit zwischen

deutschen und polnischen Grenzstädten beiderseits der Oder und Neiße in den Mittelpunkt stellte.

Die Stadtentwicklung sieht sich konfrontiert mit überregionaler und internationa-

ler Konkurrenz. Auf lokaler Ebene lassen sich viele Aspekte der Stadtentwicklung und Stadterneuerung allein nicht lösen. Um in der Konkurrenz eines Europa der Regionen bestehen zu können, gewinnen handlungsbezogene



interkommunale und grenzübergreifende Kooperationen an Bedeutung und Interesse.

Gleichartige Problemfelder in den deutschen und polnischen Grenzstädten

machen zunehmend integrative und überörtlich wirksame Strategieansätze erforderlich. Veränderte Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit über die Oder und Neiße hinweg und die Änderung der Förderprinzipien ermöglichen nach dem Beitritt der Republik Polen in die Europäische Union vielfältige Kooperationsmöglichkeiten.

Bisher fehlt im ostbrandenburgisch - westpolnischen Grenzraum eine gemeinsame „Plattform“ die ein abgestimmtes Handeln in der Region unterstützt und das „Wir – Gefühl“ stärkt. Viele erprobte, positive Einzelinitiativen sind noch zu oft auf Einmaligkeit ausgerichtet.

Kooperation braucht aber Kommunikation und Kontinuität. Nur wer die Handlungsbedarfe und Problemlagen des anderen versucht zu verstehen, wird auch kooperieren können. Dazu gehört sich auszutauschen, Verständnis für Problemlagen zu wecken und nach gemeinsamen Lösungsansätzen zu suchen.

Seit etwa zwei Jahren arbeitet das Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßen-

wesen (LBVS) Abt. Stadtentwicklung und Wohnen im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) gemeinsam mit kommunalen Partnern aus deutschen und polnischen Grenzstädten daran, die Zusammenarbeit in einem Städtenez zu verfestigen und zu institutionalisieren.

Auf Initiative des Bürgermeisters der Stadt Seelow, Herrn Udo Schulz wurde von kommunalen Verantwortungsträgern der Städte Bad Freienwalde, Bukkowitz, Eisenhüttenstadt, Müncheberg, Seelow, Spremberg, Gorzów Wlkp., Kostrzyn n. O., Łeczyca, Myślibórz eine „Seelower Erklärung“ zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit verabschiedet.

... „Durch kontinuierlichen Informations- und Gedankenaustausch zwischen den Arbeitsverantwortlichen deutscher und polnischer Grenzstädte sollen die bestehenden Aktivitäten und das Engagement der Akteure vor Ort weiter gestärkt sowie die Kräfte in der Region gebündelt werden.

Ziel ist es, Arbeitsgespräche und Diskussionen auf breiter Ebene über





aktuelle Probleme und Initiativen im Bereich Stadtentwicklung über die Grenze hinweg in regelmäßigen Sitzungen zu führen.

Dabei sollen die stadtentwicklungsrelevanten Themenfelder: Städtetourismus, Stadtkultur, Wohnen, Verkehr, Infrastruktur, Einzelhandel, Konversion, Regionale Netzwerke und Bürgerbegegnung für die grenzübergreifende Kooperation intensiver in den Blickpunkt gestellt werden.

Das Forum soll dazu beitragen, vielfältige Wege und Lösungen zur Stärkung der ostbrandenburgisch - westpolnischen Grenzregion aufzuzeigen. Einen Schwerpunkt soll die Entwicklung grenzübergreifender Projekte und die Erarbeitung praxisorientierter, exemplarischer Problemlösungen der Zusammenarbeit bilden. Dazu sollen weitere Partner aus Kommunen, Verbänden und Institutionen zur Mitarbeit im Forum gewonnen werden.

Die Unterzeichner werden sich gemeinsam dafür einsetzen, dem Forum für die

Zukunft eine geeignete Organisationsform zu geben und entsprechende Finanzmittel einzuwerben.“...

Weitere deutsche und polnische Grenzstädte haben noch während des Workshops signalisiert diese „Seelower Erklärung“ zu unterzeichnen und mitzutragen.

Zur Unterstützung des Aufbaus einer geeigneten Organisationsstruktur hat sich das Netzwerk „Bez Granic- ohne Grenzen“ angeboten.

Die fachliche Begleitung soll weiter durch das LBVS erfolgen.

Das „**Forum Grenzstädte**“ soll durch das Zusammenwirken vieler lokaler Akteure dazu dienen, Erfahrungen auszutauschen und durch gemeinsame Projekte, die ländlich geprägte strukturschwache Region diesseits und jenseits der Grenze zu stärken.

Das Netzwerk soll darüber hinaus die gemeinsame Interessenvertretung für die Grenzstädte im Grenzraum Ostbrandenburg - Westpolen übernehmen und Empfehlungen an die regionalen, natio-



Feierliche Unterzeichnung und Präsentation der Seelower Erklärung



nen und internationalen Entscheidungsträger herantragen. ■

Stadtentwicklung und EU-Osterweiterung – Wege nach Polen Ein Erfahrungsbericht

Uwe Graf

Die EU-Osterweiterung lässt die Märkte enger zusammenrücken - diese Binsenweisheit wird derzeit landauf, landab auf Seminaren, Fachtagungen und Kongressen von den Podien verkündet. Besonders auf Polen als unmittelbarer Nachbar konzentriert sich die Aufmerksamkeit der deutschen Wirtschaft. Unternehmen wie Volkswagen siedeln sich in polnischen Städten an, Rechtsanwaltskanzleien stellen polnischsprachige junge Anwälte ein, Großkonzerne wie Mittelständler gründen polnische Tochterfirmen - alles getragen von der Hoffnung auf hohe Umsätze und niedrige Lohnkosten.

Aus deutscher Sicht scheint auch das weite Feld der Stadtentwicklung in

Polen reif für die Bearbeitung zu sein. Der Zugang zu wesentlichen EU-Programmen ist gegeben, Polen ist als Ziel 1 definiert, finanzielle Mittel sind verfügbar. In vielen Städten finden sich städtebauliche Problemstellungen, die sowohl im konzeptionellen als auch im umsetzungsorientierten Bereich lohnende Herausforderungen für den ambitionierten Stadtplaner bieten.

Bei näherer Betrachtung ergibt sich jedoch ein differenzierteres Bild. In den Jahren seit dem Zusammenbruch des kommunistischen Systems hat in Polen ein rasanter Entwicklungsprozess eingesetzt, der in kürzester Zeit zur Entstehung von krassen Gegensätzen geführt hat. Die Arbeitslosenquote betrug im 1.



Posen Stadtrundgang

Quartal 2004 20,7%. Der gesetzlich festgelegte Mindestlohn beläuft sich auf 824 PLN, das entspricht ca. 192 €. Demgegenüber wuchs die polnische Wirtschaft 2003 um 3,8 %, das Bruttoinlandsprodukt stieg im 1. Halbjahr 2004 um 6,2 %. Städte wie Warschau und



Warschau Uni-Bibliothek



Zagan Fußgängerzone



Zagan Rathaus



Zagan Neubau am Markt

Posen haben einen Aufschwung erlebt, der sie zumindest in ihren Zentren in eine Liga mit anderen westeuropäischen Großstädten stellt. Das Konsumangebot in Warschau unterscheidet sich nicht wesentlich von dem in anderen Hauptstädten der EU. Demgegenüber glaubt der Besucher einiger ländlicher Regionen, in eine andere Zeit versetzt zu sein.

Diese Brüche treten in allen Lebensbereichen zu Tage und haben ihre Spuren auch im Erscheinungsbild der Städte und Gemeinden hinterlassen. Ein gesteuerter Stadtentwicklungsprozess hat in Polen nicht stattgefunden. Der Ordnung gewohnte und Strukturen schaffende deutsche Stadtplaner will es kaum glauben, aber das grundlegend andere Staatsverständnis hat in unserem östlichen Nachbarland zu einer städtebaulichen Praxis geführt, die mit der ausgeklügelten deutschen Planungskultur nicht viel gemein hat. Staatliche Eingriffe sind auf ein Minimum reduziert. Das im Vergleich zu Deutschland wesentlich freiere Spiel der Kräfte hat Planungsinstrumente wie Raumordnungsplan, Flächennutzungsplan oder die hochkomplexen Rechtsinstrumente des besonderen Städtebaurechts gar nicht erst entstehen lassen. Stattdessen wurden Immobilienprojekte investorenabhängig umgesetzt, was beispielsweise zu den auch in Deutschland bekannten Folgeproblemen der Entwicklung auf der grünen Wiese geführt hat.

Die Deutsche Bau- und Grundstücks-AG hat im Frühsommer 2004 eine städtebauliche Fachtagung in Posen durchgeführt, zu der in erster Linie Vertreter polnischer Städte eingeladen wurden. Die zweitägige Veranstaltung mit Vorträgen deutscher und polnischer Referenten machte deutlich, dass mittlerweile ein Prozess des Umdenkens stattgefunden hat.

Insbesondere die jüngere Generation polnischer Kommunalvertreter diskutiert neue Wege, das künftige Gesicht der Städte zu prägen. Dieser Prozess steckt jedoch noch in den Kinderschuhen. Zwar wird zur Zeit in der Warschauer Zentralregierung der Entwurf eines Stadtsanierungsgesetzes abgestimmt, ob und wann dieses Gesetz in Kraft tritt,

ist jedoch offen. Große Infrastrukturprojekte wie der Bau dreier Autobahnen (Frankfurt (Oder)-Weißrussland, Görlitz-Ukraine, Danzig-tschechische Grenze) genießen Vorrang.

Mehrere Anläufe zur Endabstimmung sind gescheitert, was im Wesentlichen an den ungeklärten Fragen zur Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen liegt. Nationale Förderprogramme sind hierfür nicht vorgesehen. Die kommunalen Haushalte verfügen nicht über die entsprechenden Budgets und die EU-Förderung erstreckt sich (bislang) lediglich in unzureichendem Ausmaß auf Projekte der Stadtentwicklung. In der laufenden Förderperiode hat Polen einen Nationalen Entwicklungsplan 2004 bis 2006 (NEP) erarbeitet, der horizontale, sektorale und regionale Eingriffsmaßnahmen in einem nationalen Strategiepapier bündelt. Der NEP definiert die strukturellen Maßnahmen, die im Rahmen der EU-Förderung als förderfähig eingestuft werden. Oberste Maßgabe ist die Förderung der ökonomischen Wettbewerbsfähigkeit Polens und seiner Region. Grundlagen für die EU-Förderung in Polen sind das Gemeinschaftliche Förderkonzept (GFK), das auf dem NEP aufbaut und durch fünf sektorale, operationelle Programme (SOP) sowie ein integriertes regionales Entwicklungsprogramm (IROP) und das Programm zur technischen Unterstützung konkretisiert wird. Lediglich IROP hat die Revitalisierung von städtischen, postindustriellen und postmilitärischen Problemgebieten zum Ziel. Zur Verfügung stehen 2,97 Mrd. €, die durch polnische Mittel (25 %) komplementiert werden müssen. Da diese Mittel sich auf alle Woiwodschaften (den deutschen Bundesländern vergleichbare Gebietskörperschaften) und innerhalb dieser auf verschiedene Maßnahmen verteilt, stehen für die einzelnen Projekte gegenwärtig lediglich geringe Beträge zur Verfügung.

Ob dies in der ab 2007 beginnenden neuen Förderperiode so bleibt, ist derzeit noch offen. Eine stärkere Ausrichtung auf städtebauliche Belange insbesondere im Bereich des Wohnens wäre wünschenswert, kann aber nicht als sicher angenommen werden. Gerade



dort wäre viel zu tun. Hochkomplexe Eigentumsstrukturen, bei denen das Eigentum an Hofflächen, am überbauten Grundstück und am Gebäude oft auseinanderfällt, ein Mietniveau, das Investitionen praktisch verhindert und ein nicht vorhandenes Angebot an Wohneigentum für mittlere Einkommensschichten machen den akuten Handlungsbedarf, aber auch die großen Probleme deutlich, mit denen auf dem polnischen Wohnungsmarkt gekämpft werden muss. Hinzu kommt, dass sich die handlungsorientierte jüngere Generation in den polnischen Kommunen noch nicht überall durchgesetzt hat und vielfache Hemmnisse ein strukturiertes Vorgehen behindern. Aber auch dort, wo jüngere Ansprechpartner mit ausgeprägtem Problembewusstsein in den Amtsstuben angetroffen werden und der Prozess des Umdenkens eingesetzt

hat, kann deswegen noch lange nicht auf Verständnis für die komplexen Zusammenhänge städtebaulicher Prozesse gehofft werden. Dieses fehlende Verständnis äußert sich nicht nur in fachlichen Fragen sondern auch in mangelndem Kostenbewusstsein. Aufforderungen zur Abgabe von Angeboten zu hochkomplizierten konzeptionellen städtebaulichen Arbeiten für unter 6.000 € – über dieser Schwelle liegende Aufträge müssen polenweit ausgeschrieben werden – sind eher die Regel als die Ausnahme. In Kombination mit einem weitestgehend nicht vorhandenen Verständnis für die Steuerungsfunktion des Staates im Städtebau ist eine fachliche Diskussion nur eingeschränkt möglich. Hier wird noch viel Überzeugungsarbeit geleistet werden müssen, bis der Schritt vom Erkennen der Probleme zum Erfassen der Lösungswege getan ist.

Das Zwischenfazit aus den ersten fünf Monaten intensiver Tätigkeit in Polen lässt die Erkenntnis reifen, dass Polen ein Land mit vielen Möglichkeiten ist und bleiben wird. Komplexe städtebauliche Vorhaben sind in vielen Städten in der Diskussion, ohne dass klar wäre, wie die Projekte anzugehen sind. Der erforderliche Know-how-Transfer wird mit der gebotenen Sensibilität durchzuführen sein, um den Dialogprozess und die Vertrauensbildung nicht zu beschädigen. Das historische städtebauliche und natürlich das damit verbundene wirtschaftliche Potenzial des Landes sind enorm, können aber nicht bloß auf Grund der Sprachbarriere nur mit hohem Engagement realisiert werden.

Mehr als „gute Nachbarschaft“ – Kooperation im Grenzraum von Westpolen und Ostbrandenburg Das Projekt „Translokal“ als Beitrag zur gemeinsamen Standortentwicklung

Frank Schwartze

Die Städte Guben (D) und Gubin (PL) haben im Sommer 2004 das gemeinsame Projekt „Translokal“ gestartet. Das „Transfernetzwerk zum Aufbau lokaler Fähigkeiten in der grenzübergreifenden Entwick-

lung“ wird von der Europäischen Union im Programm „Grenzübergreifende Initiativen zugunsten von kommunalen und regionalen Behörden in den an Beitrittsländern angrenzenden EU-Regionen“ gefördert.

Das Vorhaben wird mit Partnern in zwei weiteren Regionen, dem Verein Interkom in Niederösterreich und der Regionalagentur Trencin in der Slowakei, durchgeführt und soll so einen Erfah-



Doppelstadt Guben - Gubin (Quelle: LS Städtebau und Entwerfen, BTU Cottbus)



rungsaustausch über den jeweils eigenen Raum hinaus fördern.

Das Ziel des Projekts ist die Intensivierung effizienter grenzüberschreitender Kooperationen im lokalen Handeln der Verwaltungen. Leitziel für die Kooperationsfelder ist die Standortentwicklung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Kommunen in strukturschwachen Räumen. Mit dem Projekt können die Städte Guben und Gubin an den Prozess einer gemeinsamen Leitbildentwicklung anschließen, den sie im Rahmen des BMBF-Programmes „Stadt 2030“ durchgeführt haben.⁽¹⁾ Stand dort die gemeinsame Zielbestimmung im Vordergrund, soll nun versucht werden, konkrete Maßnahmen zur Kooperation zu gestalten.

Mit diesen Projekten und anderen Maßnahmen, wie der gemeinsamen Bewerbung zur Landesgartenschau, reagieren beide Städte auf die großen Herausforderungen bei ihnen vor Ort wie auch anderenorts beiderseits von Oder und Neiße: Integration und Zusammenarbeit unter den Vorzeichen von schwieriger wirtschaftlicher Lage, Bevölkerungsrückgang und Funktionsverlust. Die Ermittlung konkreter Perspektiven für die Standortentwicklung durch verbesserte Kooperation ist dabei das Hauptziel des hier kurz vorgestellten Projektes.

Grenzraum 2004

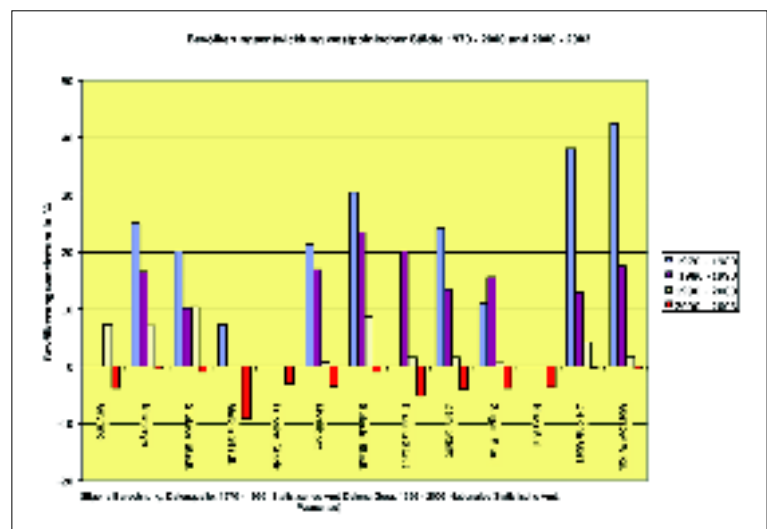
Grenzübergreifende Kooperation wird im Hinblick auf die Effekte und das Maß der Austauschbeziehungen gemeinhin überschätzt. Ein positiver Blick auf den deutsch-polnischen Grenzraum lässt deshalb einen gewissen Pragmatismus erkennen, der Grundlage für eine optimierte Zusammenarbeit werden kann. War noch vor ein paar Jahren die Situation von symbolischen Handlungen und guten Absichten auf der einen Seite, auf der anderen Seite aber ebenso von einer breiten Abgrenzung gegenüber dem Nachbarn geprägt, ist heute vor allem auf der deutschen Seite eine spürbare Öffnung zu verzeichnen. Der EU-Beitritt Polens hat allein schon praktisch zu einer gewissen Normalität im Alltag geführt, die sich am deutlichsten im vereinfachten Grenzübertritt widerspiegelt.

Weniger sichtbar, aber wichtiger scheint mir, die mit dem Beitritt erreichte Gleichberechtigung des polnischen EU-Partners. So ist zu hoffen, dass sich der deutsch-polnische Grenzraum auf dem Weg zu einer europäischen Normalität befindet, die der Berliner Tagesspiegel im Januar 2003 für den deutsch-elsässischen Grenzraum folgendermaßen charakterisierte: Deutschland und das Elsass arbeiten wenig zusammen; ein Bus der Straßburg und Kehl verbindet, die Stadträte, die nachbarschaftliche Probleme regeln. Die Gemeindevertreter verständigen sich auf Englisch. Der Bürgermeister von Kehl spricht kein französisch, der Bürgermeister von Straßburg kein Deutsch und die Neugier auf den Nachbarn geht über ein wenig Handel in der Nähe nicht hinaus. Getankt wird „gegenüber“.

Deutlich wurde in den letzten Jahren aber auch, dass die deutsche Seite im Angesicht ihrer eigenen schwierigen Situation und Probleme sich stärker um den nächsten Partner bemüht. Ausdruck dafür sind z.B. die Initiativen der Bürgermeister von Guben und Frankfurt (Oder) zur Aufhebung der Beschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit oder das Werben um polnische Mieter für die leeren deutschen Wohnungen. Dies verändert gleichzeitig die bislang eingübte Arbeitsteilung mit dem „reichen“ deutschen Partner, der mit der Finanzierung auch die aktive Rolle in Kooperationsprojekten hatte, wie es die polnische Journalistin Marzena Guz-Vetter beschreibt.⁽²⁾ An die Politik und die Akteure im polnischen Grenzraum werden deshalb in Zukunft neue Anforderun-

gen gestellt. Sie müssen Kapazitäten aufbauen, die fähig sind in der veränderten Förderlandschaft nach 2006 Projekte zu entwickeln und umzusetzen. Nicht nur um trotz geringem Eigenkapital, den gewünschten Absorptionsgrad an EU-Fördermitteln zu erreichen, sondern auch um einen aktiven Part in einer grenzübergreifenden Entwicklung zu spielen.

In Anbetracht der gegenwärtigen Situation im Grenzraum von Ostbrandenburg und Westpolen ist die Frage angebracht, ob Normalität und gute Nachbarschaft ausreichend sind, um die Zukunftsaufgaben zu meistern. Für Ostbrandenburg wie weite Teile der neuen Bundesländer ist die Situation weitestgehend bekannt. Die Schlagwörter sind Demografischer Umbruch und Abwanderung, Deindustrialisierung, Städtumbau und strukturelle Anpassung der Infrastruktur. Aber auch der Partner Westpolen, vor allem die Woiwodschaft Lubuskie, ist in einer schwierigen Situation. Auch hier dominieren hohe Arbeitslosigkeit, ein Mangel an kapitalstarken Unternehmen und eine im Verhältnis schlechtere Infrastrukturausstattung. Trotz der positiven Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung, wie sie vom Amt für Statistik Zielona Gora bis 2020 ausgegeben werden, zeigt ein Blick auf die aktuelle Bevölkerungsentwicklung eine rückläufige Tendenz. Seit 1999/2000 sinkt in den Städten die Einwohnerzahl. Gerade die Grenzstädte mit einer wenig vorteilhaften regionalen Lage wie Gubin aber auch Krosno, hatten in den letzten 5 Jahren deutliche Bevölkerungsverluste zu verzeichnen. Im besonderen Falle





Gubins ist der Auslöser die Aufgabe des Garnisonsstandortes, der zu einem Wegzug von Militärangehörigen mit ihren Familien führte. Der Trend kann aber als Zeichen der strukturellen Schwäche der Region gelesen werden, die nicht mehr durch kurzfristige Entwicklung wie die „Basarökonomie“ überdeckt wird.

Im Kontext dieser strukturellen Schwächen auf beiden Seiten der Grenze kann Kooperation und gemeinsame Nutzung von Ressourcen und Potenzialen einen Beitrag zur Standortentwicklung leisten.

Überblick über die Projekthalte von Translokal

Die Laufzeit des Projektes beträgt 24 Monate und es endet im Sommer 2006. Ergebnisse können also noch nicht dargestellt werden, sondern nur die jeweiligen Ansätze der vier Aktionen umrissen werden. Die Aktionen sind so aufgebaut, dass jeweils über konkrete Projektansätze exemplarisch gemeinsame Lösungsansätze für grenzübergreifende Kooperationen ermittelt werden, und aufgedeckt wird, wo die Hindernisse und welche die möglichen Chancen der Zusammenarbeit sind. Ausgangspunkt sind vorhandene Problemstellungen und Aufgaben in der Doppelstadt und der Region. Für die einzelnen Aktionen werden die relevanten Akteure von lokaler, regionaler und übergeordneter Ebene zusammengeführt. Als Transferplattform werden in der Laufzeit zwei Werkstätten zum Thema „Grenzübergreifende Standortpotenziale“ mit dem Gesamtprojekt durchgeführt.

Die Gesamtkoordinierung für das gesamte EU-Projekt erfolgt durch die Stadt Guben. In Guben und Gubin erfolgt die Koordinierung der lokalen Maßnahmen durch jeweils ein Projektbüro in beiden Städten, das durch externe Beratung unterstützt wird.

Die gemeinsame Leitbildcharta der Doppelstadt Guben–Gubin definiert im Kontext der oben dargelegten Situation in seiner Präambel den Erhalt zentraler urbaner Funktionen und regionaler Bedeutung im einem 360° Grad-Radius als wichtigste gemeinsame Zukunftsaufgabe. Aus den sechs thematischen Leit-

linien der Leitbildcharta wurden vier Aktionen im Rahmen des Projektes Translokal ausgewählt, die dieses Ziel unterstützen sollen.

Aktion 1: Technische Infrastruktur/ grenzübergreifendes Umweltmanagement

Mit dem Bau des ersten grenzübergreifenden Klärwerkes in Guben und Gubin haben beide Städte bereits einige Erfahrungen in der Zusammenarbeit in diesem Bereich. Ziel der Aktion 1 ist es darauf aufbauend, gemeinsam mit den operativ orientierten Akteuren vor Ort, in der Region die Handlungsfelder Trinkwasser, Abfall, Strom-, Gas- u. Wärmeversorgung auf Kooperationsmöglichkeiten hin zu analysieren, und perspektivisch geeignete Kooperationsformen einschließlich ihrer Rechtsfolgen zu erschließen. Ziel ist es, Einsparpotenziale zu ermitteln und niedrige Infrastrukturkosten als Standortfaktor zu erreichen.

Aktion 2: (Weiter-) Bildung und Qualifizierung

Mit dem deutsch-polnischen Schulprojekt an der Europaschule Guben wurden bislang gute Erfahrungen mit gemeinsamer Bildung gemacht. Vor dem Hintergrund zurückgehender Schülerzahlen in beiden Städten und zunehmendem Verlust zentraler Funktionen, sollen Möglichkeiten zur Qualifizierung des Bildungsstandortes und –angebotes in drei Bereichen ermittelt werden:

- Integration und Zusammenarbeit in Kindergärten und freien Bildungsangeboten
- Schulische Kooperationen und gemeinsame Schulentwicklung
- Perspektiven einer grenzübergrei-

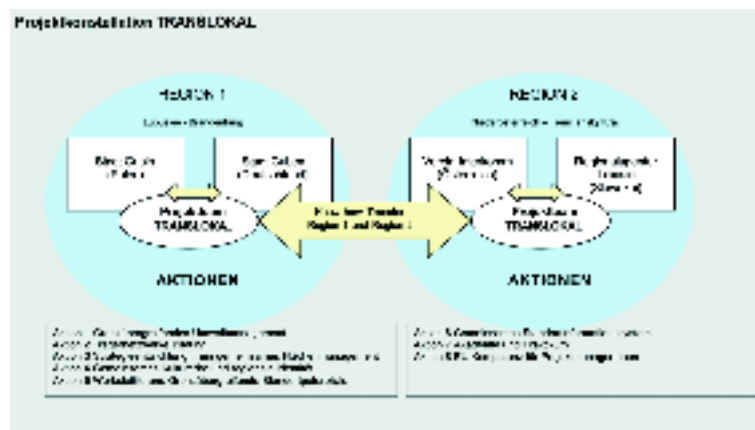
fenden Weiterbildungs- und Qualifizierungseinrichtung in Guben-Gubin

Aktion 3: Regionales Flächenmanagement und grenzübergreifende Standortinformation

Flächen- und Ansiedlungskonkurrenz sind Prüfsteine interkommunaler Zusammenarbeit. In der Aktion wird die Möglichkeit des Aufbaus eines Standortinformationssystem (SIS) für den Grenzraum ermittelt. Dabei kann das SIS, über den Zweck der Standortwerbung und -information hinaus, auch Impulse geben, um im Sinne eines neuen „Pragmatismus“, eine grenzenlose Flächen-nutzungsplanung und damit auch Abstimmung über das Management von Flächen erreichen. Die notwendige Prioritätenabstimmung über lokale Egoismen hinweg soll erreicht, und gemeinsames Handeln ermöglicht werden. Im zweiten Schritt werden rechtliche Perspektiven und Umsetzungsmöglichkeiten einer grenzüberschreitenden Bauleitplanung ausgelotet.

Aktion 4: Gemeinsames Kulturerbe und regionale Identität

Im Vordergrund steht hier, neben der konkreten Abstimmung zu gemeinsamen Präsentationen und Maßnahmen im Bereich Tourismus, eine Konzeption zur Überprüfung gemeinsamer Nutzungsmöglichkeiten für Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Dieses Konzept kann möglicherweise entscheidende Bausteine dazu liefern, in Zeiten sinkender finanzieller Ressourcen Bewirtschaftungskosten einzusparen und dadurch kulturelle Einrichtungen zu erhalten, wenn sie mittel- bis langfristig von beiden Seiten der Grenze betrieben und genutzt werden.





Perspektiven und Aufgaben für den Grenzraum

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird nur dann erfolgreich sein, wenn den Bürgern Nützlichkeitsaspekte vermittelt werden können. Im Rahmen eines Spiels zur Stadtentwicklung im Projekt „Stadt 2030“, haben 75 % der Mitspieler sich für eine gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen entschieden, wenn dies die Alternative zu anstehenden Schließungen ist. Konkrete Projekte, die sich auf den Alltag und die Probleme der Bürger beziehen, sind sicher ein wesentlicher Schlüssel. Gleichzeitig fehlen in der deutsch-polnischen Grenzregion aber noch immer die operationellen Möglichkeiten, die eine direkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit zweier kommunaler Gebietskörperschaften erlauben, wie es z. B. im deutsch-französischen Grenzraum mit dem Karlsruher Abkommen geregelt ist. Die Städte Guben und Gubin haben deshalb im Rahmen des Projektes Stadt 2030 eine Initiative an die deutsche und die polnische Regierung gestartet, mit der Bitte für den deutsch-polnischen Grenzraum eine, auf dem Madrider Rahmenabkommen von 1980 basierende Regelung zur interkommunalen öffentlich-rechtlichen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zu schaffen, die schon lange überfällig ist. Eine weitere Perspektive bietet der im

Sommer von der Europäischen Kommission vorgelegte Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates bezüglich der Schaffung eines „Europäischen Verbunds für grenzüberschreitende Zusammenarbeit“ über den aber noch nicht abschließend entschieden wurde.

Im Hinblick auf die Entwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum wird den Kommunen von verschiedenen Seiten eine wichtigere Rolle als z. B. den Regionen als Träger von Entwicklungs-ideen zugewiesen. Sie werden als prädestiniert angesehen, weil auf ihrer Ebene Probleme tatsächlich gelöst werden. Auf der kommunalen Ebene bedarf es dazu eines Prozesses (inter-) kommunaler Zielfindung und Abstimmung.

Auf der übergeordneten Ebene des jeweiligen Landes bedarf es aber dazu einer konkreten Strukturpolitik, die Anreiz- und Assistenzsysteme für die Kommunen aufbaut, Chancen grenzüberschreitender Kooperation wahrzunehmen. Hier kann ein projektorientiertes und modernes Verständnis von Raumordnung und Infrastrukturentwicklung die Schlüsselrolle übernehmen.

Diese Ebene ist auf beiden Seiten der deutsch-polnischen Grenze bislang

wenig ausgebaut. Häufig wird auf der regionalen Ebene die strukturell wichtige Organisation von Netzwerken und Zusammenarbeitsstrukturen über temporäre Einzelprojekte organisiert. Gerade im Hinblick auf die neue EU-Förderperiode nach 2006, die für brandenburgische Regionen und Kommunen einige Veränderungen, und für die west-polnischen Partner viele neue Möglichkeiten und auch Anforderungen bringt, ist es notwendig, dauerhafte und umsetzungsfähige Strukturen zu etablieren.

Kontakt:

Stadtverwaltung Guben

Sandra Kositz

03561 6871 142

s.kositz@guben.de

oder

Kontakt TRANSLOKAL

Stadtverwaltung Guben

Projektbeauftragte Frau Sandra Kositz

Tel.: 03561 6871 142

Email: s.kositz@guben.de

(1) Nähere Informationen zum Projekt „Stadt 2030: Doppelstadt Guben-Gubin“ unter www.guben-gubin-2030.de

(2) Marzenna Guz-Vetter (2002) Chancen und Gefahren der EU-Osterweiterung für das deutsch-polnische Grenzgebiet. Warschau

Über Grenzen hinaus: Polen und Brandenburg kooperieren im Nahverkehr Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) unterstützt das neue EU-Mitglied beim Aufbau einer Verkehrsverbundorganisation

Petra-Juliane Wagner

Die Osterweiterung der Europäischen Union (EU) am 1. Mai 2004 stellt die Regionen entlang der bestehenden Nationalstaatengrenzen vor neue Herausforderungen. Das Bundesland Brandenburg ist mit seiner Grenze zur Republik Polen davon in besonderer Weise betroffen. Auf dem Gebiet des sich voraussichtlich stark verändernden grenzüberschreitenden Verkehrs gilt es, sich bereits frühzeitig auf die sich ändernden

Bedingungen einzustellen. Mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg verfügt das Land Brandenburg über eine erfahrene Institution, die zu einer nachhaltigen Entwicklung in beiden Ländern beitragen kann. Dies ist in besonderem Maße von Bedeutung, weil im grenzüberschreitenden Gebiet der Öffentliche Nahverkehr (SPNV, üÖPNV) bislang nur eine marginale Rolle spielt. Es ist daher von großer Bedeutung, bereits in der



Anfangsphase der polnischen EU-Mitgliedschaft, konzeptionell am grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr mitzuwirken, um eine Dominanz der Verkehrsströme durch den motorisierten Individualverkehr zu verhindern.



Bereits im August 2000 hat sich die benachbarte polnische Wojewodschaft Lubuskie mit der Bitte an den VBB gewandt, ihre Verkehrsverwaltung beim Aufbau einer Verkehrsverbundorganisation zu unterstützen. Angesichts bevorstehender Umbrüche im polnischen Nahverkehr (Privatisierung der Staatsbahn, Zurückschneiden finanzieller Mittel für die Bereitstellung öffentlicher Verkehrsangebote, Regionalisierung der Nahverkehrsverantwortung) erhoffte man sich, von den diesbezüglich in Deutschland bereits vorhandenen Erfahrungen profitieren zu können.

Diese Anfrage hat der VBB zum Anlass genommen, die bilaterale Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und der benachbarten Wojewodschaft Lubuskie zu intensivieren und eine für beide Seiten nutzbringende Verbesserung der grenzüberschreitenden Nahverkehrsangebote anzustreben.

Die Konkretisierung dieses Vorhabens setzt zunächst detaillierte Kenntnisse der bestehenden Situation in der zu entwickelnden Grenzregion voraus. Um aus dem abstrakten Vorhaben ein konkretes Projekt zu entwickeln, hat der VBB Voruntersuchungen durchgeführt, die in einem Entwurf für einen EU-konformen Antrag auf Bereitstellung von Fördermitteln mündeten.

Das Projekt JoiTraM „Grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement Berlin/Brandenburg – Lubuskie und Unterstützung beim Aufbau einer Regieebene für den SPNV in der Wojewodschaft Lubuskie“ konnte im Mai 2004 starten.

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung tritt als Partner innerhalb der Projektbearbeitung auf, indem es die Wahrnehmung der verkehrspolitischen Ziele der Landesregierung kontrolliert und die Projektdurchführung durch Bereitstellung finanzieller Mittel unterstützt.

Als Antragsteller und Projektträger für das Vorhaben fungiert im Auftrag des Landes Brandenburg die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) und nimmt die damit verbundene Projektträgerverantwortung wahr. Die VBB-

Verbundgesellschaft hat in den vergangenen Jahren den flächenmäßig größten Verkehrsverbund Europas aufgebaut und unter schwierigen Umfeldbedingungen funktionsfähig gemacht. Im Rahmen dieser Tätigkeit hat sich der VBB auch umfangreiche Erfahrung bei der Landesgrenzen überschreitenden Abstimmung öffentlicher Verkehrsangebote erworben.

Das Vorhaben führt durch grenzübergreifende Kooperation zu den genannten Effekten im polnischen Teil des Zielgebietes und zu weiteren Synergien im deutschen Teil des Handlungsraumes. Es wird eine intensive Förderung der Regionalentwicklung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft des gesamten Handlungsraumes, also des deutschen ebenso wie des polnischen Teiles, im Sinne einer Entwicklung von Makroregionen erreicht.

Auf der Grundlage einer gemeinsam zu entwickelnden Handlungsstrategie im Bereich des grenzübergreifenden Verkehrsmanagements wird ein wesentlicher Beitrag zur rascheren Annäherung der Lebensbedingungen im Hinblick auf den EU-Beitritt, für eine nachhaltige und ausgewogene sozioökonomische Entwicklung der Gesamtregion erreicht.

Entsprechend den im Folgenden dargestellten Projektinhalten und der Projektorganisation werden auch die geforderten **qualitativen Kriterien** erfüllt:

Gemeinsame Projektentwicklung

Die beteiligten Partner weisen durch enge Kontakte, die in 30-monatiger Vorbereitungszeit des Projektes weiter gereift sind, ein intensives Interesse an der Durchführung des Vorhabens nach und haben dieses gemeinsam entwickelt. Konzentrierter Ausdruck dessen ist die Durchführung von Projektbesprechungen zur inhaltlichen Abstimmung der Aufgabenstellung und zum jeweiligen Stand des Antragsentwurfes am 18. Januar 2001 in Berlin (Sitz des VBB), am 28. März 2001 in Dychow (Wojewodschaft Lubuskie), am 18. März 2002 in Potsdam (Sitz des MSWV), am 28. Juni 2002 wiederum in Berlin (Sitz des VBB) und weiterer Abstimmungen bis zur Mitte des Jahres 2003.

Gemeinsame Umsetzung

Die angestrebten Ergebnisse sind unmittelbar umsetzungsfähig und werden bereits im Verlaufe der Projektdurchführung schrittweise umgesetzt. Diese Umsetzung kann überhaupt nur gemeinsam durch die beteiligten Partner mit Hilfe der dafür zu schaffenden Gremien erfolgen.

Erreichung nachhaltiger grenzübergreifender Wirkungen

- durch Verbesserung der wirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen (in Form verbesserter und gemeinsam geplanter grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen, der Abstimmung der Verkehrssysteme usw.)
- durch Verbesserung der sozioökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen (in Form der Zusammenarbeit in gemeinsamen Gremien, der Durchsetzung gemeinsamer Ziele, der unumgänglichen Verständigung miteinander im gemeinsamen Handeln).

Beitrag zur Schaffung dauerhafter Kooperationsstrukturen

Die vertraglichen und organisatorischen Dokumente, die die künftige Zusammenarbeit im Verkehrsmanagement, sowohl bei der Koordinierung grenzüberschreitender Verkehrsangebote als auch bei der Zusammenarbeit der polnischen Regieebene mit dem VBB regeln, sind als solche gemeinsame Dokumente einer stabilen, grenzübergreifenden Zusammenarbeit nach bestimmten Ablaufroutinen zu verstehen.

Regionaler Wirtschaftsförderungseffekt, Wettbewerbsfähigkeit

Das Projekt bringt durch Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und eine Stärkung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsorganisation und der Verkehrsunternehmen als Impulsgeber sowohl mittelbare als auch unmittelbare Effekte für die regionale Wirtschaftsförderung.



zung, die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, insbesondere aber für eine wesentliche Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Gesamttraumes auf deutscher und polnischer Seite.

Das Projekt dient auch der frühzeitigen und nachhaltigen Beeinflussung des Modal split zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Die Folge sind Reduzierungen der Umweltbelastung durch Lärm, Staub und Abgase insbesondere für den unmittelbaren Grenzraum, die Städte und naturräumlich sensible Teilgebiete.

Eine qualitative und quantitative Verbesserung, Koordinierung und Verknüpfung öffentlicher Verkehrsangebote dient in jedem Falle der Mobilität von Frauen und mobilitätseingeschränkten Personengruppen, da diese statistisch über einen niedrigeren Führerscheinbesitz verfügen und eine geringere Pkw-Verfügbarkeit aufweisen.

Sehr konkrete, praktische Lösungen sind zu erarbeiten

Durch bessere Integration ländlicher Räume mit Hilfe infrastruktureller und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen wird eine nachhaltige Minderung der Entwicklungsnachteile schwachstrukturierter und abgelegener Räume erreicht. Das Vorhaben konzentriert sich auf eine gemeinsame deutsch-polnische multimodale Verkehrsnetzentwicklung, mit einem wesentlichen Schwerpunkt auf der Definition und Angebotsgestaltung in Verkehrsachsen.

Diese Leistungen sowie die dabei entstehenden Organisationseinheiten sind in originärer Weise konkrete und praktische Lösungen, die nachvollziehbar und kontrollfähig sind. Inhalt sind ebenfalls unmittelbar wirksame Sofortmaßnahmen, die der kurzfristigen Stabilisierung des regionalen Eisenbahnverkehrs dienen.

Wissensaustausch

Das Vorhaben dient in seiner Grundanlage dem Know-how-Transfer und der gegenseitigen Know-how-Nut-

zung. Dabei werden insbesondere die Erfahrungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) bei der Angebotsplanung und -koordinierung sowie beim Aufbau einer Regieebene für den SPNV weitergegeben. Der Wissensaustausch bleibt dabei nicht nur auf die unmittelbar beteiligten Partner und die weiteren konsultativ Beteiligten beschränkt, sondern bezieht von vorn herein auch die Verwaltungen der benachbarten Wojewodschaften Wielkopolskie und Zachodniopomorskie sowie die polnische Bahnverwaltung mit ein.

Innovative Lösungen, Nutzung moderner Informations- und Kommunikationsmittel

Integratives Verkehrsmanagement auf hohem Niveau ist in jedem Falle als innovative Lösung zu bewerten. Mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird zudem der Grundstein gelegt, um zu einem späteren Zeitpunkt eine gemeinsame Fahrplaninformation für den gesamten deutsch-polnischen Handlungsraum bzw. die Möglichkeit des Zugriffs deutscher und polnischer Verkehrskunden auf die gesamte Datenbasis Infopool im Handlungsraum anzustreben. Dies ist ein wesentlicher Fortschritt in Richtung Informationsgesellschaft und intelligente Transportsysteme (ITS).

Transparenz und Öffentlichkeitswirksamkeit

Die Gestaltung von Verkehrsangeboten ist natürlich öffentlichkeitswirksam zu machen, da Fahrgastnachfrage zu werben ist. Schon allein aus diesem Grund sind alle Aktivitäten mit Marketingaktionen verbunden. Die geforderte Transparenz wird durch Zwischenpräsentationen und Pressearbeit gewährleistet.

Verbesserung der Kompatibilität der Verkehrssysteme

Durch das angestrebte gemeinsame grenzüberschreitende Verkehrsmanagement und die Kooperation der Regieebenen auf beiden Seiten der Grenze werden die jetzt noch bestehenden Abstimmungsprobleme und

Diskompatibilitäten zwischen den bestehenden nationalen Transportsystemen nachhaltig überwunden.

Interessenausgleich und Bewältigung unterschiedlicher Interessenlagen

Die Interessen der beteiligten Partner bei der Gestaltung von Verkehrsangeboten und einer Zusammenarbeit von Regieebenen unterscheiden sich zwar nicht im Grundsatz, im Einzelfall aber doch nicht unerheblich. Hier einen Ausgleich, ggf. auch Kompromiss zu finden und das Gemeinwohlinteresse in den Mittelpunkt zu rücken, ist eine vornehmliche Aufgabe des Projektes. Dabei spielen vor allem Wettbewerbsfragen und die Abgrenzung von Märkten eine Rolle. Gegenwärtig findet in der Republik Polen ein sehr weitgehender Wandel bei den rechtlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Organisation und den daraus entstehenden Möglichkeiten der ÖPNV-Gestaltung statt (ÖPNV-Gesetz, Privatisierung der Staatsbahn und Verselbständigung von Teilgesellschaften, Regionalisierung des SPNV und grundlegende Aufwertung der Wojewodschaften in der Wahrnehmung von Aufgabenträgerfunktionen für den ÖPNV). Diese Veränderungen stellen sich als begünstigende, zu nutzende und zusätzlich zu befördernde Rahmenbedingungen des Vorhabens dar.

Besonderer Wert wird auf die Erreichung eines Höchstmaßes an **Nachhaltigkeit und Weiterverbreitung der Maßnahmewirkungen** gelegt. Dieses Ziel wird dadurch erreicht, dass

- ein bilaterales Koordinierungsgremium für alle grenzüberschreitenden Verkehrsangebote aufgebaut wird, welches eine langfristige stabile Arbeitsfähigkeit garantiert
- der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und die Regieebene SPNV in Lubuskie künftig in gegenseitiger Abstimmung entwickelt werden
- verkehrliche Maßnahmen immer dann nachhaltigen Charakter



haben, wenn sie mit investiven Maßnahmen verbunden sind oder – wie beim vorliegenden Vorhaben – solche unmittelbar vorbereiten

- das im Rahmen des Vorhabens entwickelte bzw. weitergegebene Know how auch an die Nachbarwojewodschaften Lubuskie, Wielkopolskie und Zachodniopomorskie, die ebenfalls Interesse am beantragten Vorhaben zeigen, durch den polnischen Partner eigenständig weitertransferiert werden (Multiplikatoreffekt).

Professionelles Projektmanagement, Nutzung externer Experten

Neben dem VBB, der aufgrund umfangreicher Erfahrungen ein professionelles Projektmanagement gewährleistet, wurden weitere externe Experten in die Projektdurchführung und das Management der einzelnen Projektelemente einbezogen. Diese Einbeziehung dient sowohl der Nutzung spezifischen Fachwissens und damit der Qualitätssicherung, als auch der Begrenzung des erforderlichen Projektbudgets.

Sachstand des Projektes JoiTraM im September 2004

Das Projekt JoiTraM besteht aus drei inhaltlichen Bausteinen:

- A Grenzübergreifendes Angebotsmanagement Verkehrsachsen
- B Machbarkeitsstudie, Vorplanung von zwei SPNV-Strecken
- C Konzeption einer Bestellorganisation für den SPNV in der Wojewodschaft Lubuskie, Entwicklung eines grenzüberschreitenden Tarifs

Durch den VBB wurden in Abstimmung mit dem polnischen Partner, dem Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie, die Zielsetzungen erarbeitet. Ebenfalls beim VBB werden die erforderlichen Arbeiten zur Angebotskoordinierung

durchgeführt. Der Hauptteil der Arbeiten zum Baustein A wurde ausgeschrieben und extern an eine Bietergemeinschaft vergeben. Die Arbeiten im Baustein A umfassen die Auswahl der für den grenzüberschreitenden Verkehr untersuchungsrelevanten Verkehrsachsen, die Konzipierung von Verkehrsangeboten für den straßengebundenen ÖPNV, die Angebotsabstimmung und Erarbeitung von Empfehlungen zum Bedienungsstandard sowie die Erarbeitung von Maßnahmeempfehlungen im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Es wird eine Strukturdaten- und Bestandsanalyse durchgeführt, auf festgestellten Mängel- und Handlungsbedarf folgt die Maßnahmenplanung mit Wirtschaftlichkeitsbewertung und Finanzierungskonzept. Die Arbeiten im Baustein A werden mit Empfehlungen zum anzustrebenden Bedienungsstandard im ÖPNV abgeschlossen.

Zu den ersten beiden Arbeitsschritten fanden Abstimmungsberatungen im Marschallamt Lubuskie und bei Verkehrsunternehmen statt. Der Aufbau der Datenbasis zur verkehrlichen Bewertung der vorhandenen ÖPNV-Angebote in der Wojewodschaft verlief aufgrund der Sensibilität von Beförderungsdaten und der daraus resultierenden Skepsis und Zurückhaltung der polnischen Verkehrsunternehmen nicht problemlos. Um die polnischen Verkehrsunternehmen für den Verbundgedanken zu gewinnen, wurde durch den VBB unter Beteiligung Brandenburger Busunternehmen mit großer Resonanz eine Informationsveranstaltung in Berlin vorbereitet und durchgeführt. Neben der Arbeitsweise eines Verkehrsverbundes wurden vor allem die Vorzüge eines gemeinsamen Tarifes und koordinierten Angebotes für die Verkehrsunternehmen dargestellt.

Die ersten beiden Arbeitsschritte des Bausteins A, incl. struktureller Rahmenbedingungen für die Prognose sind weitgehend abgeschlossen, der Arbeitsstand wurde auf einer Zwischenpräsentation

am 09. November 2004 in Zielona Gora zur Diskussion gestellt.

Für den Baustein B des Projektes JoiTraM wurden durch den VBB in Abstimmung mit dem polnischen Partner, dem Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie, die Zielsetzungen erarbeitet, die Bearbeitung wurde extern vergeben.

Untersucht werden die Verbindungen:

- Gorzów Wlkp. – Bogdaniec – Nowiny Wielkie – Witnica – Kostrzyn – (Kietz) – (Berlin) und
- Nowa Sól - Zielona Góra - Czerwieńsk – Krosno Odrzańskie – Wałowice – Gubin – (Guben) – (Cottbus)

Der Baustein B wird in enger sachlicher Korrespondenz zum Baustein A bearbeitet. Die Koordination erfolgt über das Projektbüro beim VBB.

Wesentliche Arbeitsschritte für jede Verbindung sind: Detaillierte Analyse von Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage und Infrastruktur, Varianten- und Maßnahmenkonzeption zur Angebotsgestaltung, Prognose der Verkehrsnachfrage, Ermittlung und Darstellung des Aufwandes zur Maßnahmenumsetzung, Wirtschaftlichkeitsbewertung sowie Maßnahmenempfehlung/Realisierungskonzept. Dargestellt werden jeweils eine Zwischenstufe und ein Zielzustand.

Der Baustein C wird durch den VBB bearbeitet. Externe Leistungen wurden zur Analyse vorhandener Tarifsysteme und der technischen Voraussetzungen vergeben.

Der Baustein C gliedert sich inhaltlich in die Themenbereiche Angebots- und Informationsmanagement sowie grenzübergreifender Tarif.

Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit dem Marschallamt Lubuskie. Dazu fanden und finden weitere Abstimmungsberatungen im Marschallamt Lubuskie statt. ■