



Von Meer zu Meer Die kürzeste Schienenverbindung zwischen Ostsee und Adria

Jörg Podzuweit

Prognosen der Europäischen Union belegen ein Ansteigen der Transportnachfrage im Güterverkehr bis 2010 um ca. 45%. Das Wirtschaftswachstum im Ostseeraum wird bis 2015 um 250% ansteigen.

Die mitteleuropäische Nord-Süd-Achse ist die kürzeste Verbindung von Skandinavien zur Adria: Ein Verkehrskorridor, der in der Öresundregion beginnt und über Berlin – München oder Berlin – Prag – Wien in den Wirtschaftsraum Norditaliens führt.

Das stetige Wachstum des Aufkommens im Güter- und Personenverkehr zwischen den Häfen der Ostseeregion und dem Mittelmeer stellt neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Eine zukunftsweisende Lösung bietet hier eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur.

Dabei kommt dem Rostocker Überseehafen als Drehscheibe des Fähr- und Ro-Ro-Verkehrs in der westlichen Ostsee eine besondere Bedeutung zu. Von 1995 bis heute stieg dessen Abfertigungsvolumen, auch dank der direkten Schienenanbindung, jährlich um knapp 11%. Im Jahr 2003 wurden 21,6 Mio. t brutto umgeschlagen und 2,3 Mio. Passagiere auf den sechs Liegeplätzen des Warnow-Fährterminals abgefertigt.

Der Verkehrsraum Mittelmeer hat wie die Ostsee eine hohe Bedeutung für den internationalen Warenaustausch. In Südschweden erreicht der Verkehrsträger Bahn einen Anteil von 40% im Güterverkehr. Nach Triest kommen 50% aller Verkehre aus Zentraleuropa und Norditalien per Bahn. Das macht Triest zu einem der bedeutendsten Häfen mit Bahnanschluss in Südeuropa. Triest weist mit einem Umschlag von 47,2 Mio. t brutto in 2002 das proportional größte Wachstum im Umschlag der europäischen Häfen in den letzten drei Jahren auf.

Von Skandinavien kommend, führt die traditionelle Lloyd-Linie als Schienenverbindung über Rostock nach Berlin.



Das Bundesland Brandenburg bietet mit den an den Hauptverkehrsachsen von Schiene und Straße lokalisierten und mit KV-Terminals ausgestatteten Güterver-

kehrszentren Berlin West Wustermark, Berlin Ost Freienbrink, Berlin Süd Großbeeren und das an der West-Ost-Achse liegende Euro Transport & Trade Center (ETTC) in Frankfurt (Oder) beste Voraussetzungen für die optimierte Distribution in der Region sowie den Aufbau effektiver europäischer Transportketten. Als Verkehrsknoten für Transitverkehre bekommen diese Standorte eine Dimension im europäischen Netzwerk Güterverkehr.

Auch ermöglicht der leistungsstarke Eisenbahnknoten Seddin (bei Potsdam) die Verknüpfung der Ost-West- mit den Nord-Süd-Verkehren. Von hier geht es auf gut ausgebauten Schienenstrecken weiter in Richtung Süd- bzw. Südosteuropa via Leipzig / München oder Dresden / Prag. Für den Zugang ins Schienennetz und den Aufbau von Logistikzentren bieten Rostock und die genannte Brandenburger Region international agierenden Eisenbahnverkehrsunternehmen gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Die Schiene kann hier mit dem Straßen-, Flug- und Schiffsverkehr verknüpft werden.



Das neue Europa in seiner Mitte wird ein Nord-Süd-Verbund von grenzübergreifenden Wirtschafts- und Kooperationsregionen!

Nähere Informationen über: Förderkreis Nord-Süd-Schienenverbindung
www.nord-sued-schiene.de
Initiative Public Private Partnership (PPP)
E-Mail: joerg.podzuweit@t-online.de





Neue grenzüberschreitende Straßenverbindungen zwischen Brandenburg und Polen

Bettina Gransow

Flussbrücken die benachbarte Länder miteinander verbinden hatten und haben stets eine große Bedeutung. Das gilt nicht nur für den Transitverkehr, sondern auch für die regionalen Verkehrsbezüge zwischen Wirtschaftszentren.

Noch weisen die vorhandenen Grenzübergänge zwischen Brandenburg und Polen ausreichende Kapazitäten auf, um den heutigen Verkehr abzuwickeln. Seit dem Beitritt Polens zur EU hat sich aber bereits gezeigt, dass vor allem der Warenverkehr deutlich zugenommen hat. Hier wird in den folgenden Jahren eine erhebliche Ausweitung erwartet.

Die Überlegungen der Landesregierung gehen daher schon lange in die Richtung, Fern- und Gefahrguttransporte soweit wie möglich auf der Schiene bzw. auf dem Wasserweg abzuwickeln. Für den aber dennoch verbleibenden erheblichen Teil des Straßengüterverkehrs gilt es, neue grenzüberschreitende Straßenverbindungen zu schaffen. Die Zufahrtstraßen zu den heutigen Grenzübergängen verlaufen zum Teil auf polnischer wie auf Brandenburger Seite durch Ortschaften, die durch den Verkehr bereits heute stark belastet sind. Ein weiterer Ausbau dieser Zufahrtstraßen vor Ort, welcher zur Aufnahme des künftig weiterhin steigenden grenzüberschreitenden Verkehrs erforderlich wird, ist sowohl aus ökologischen als auch aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar. Zur Entlastung dieser Grenzübergänge plant die Landesregierung daher langfristig drei neue grenzüberschreitende Straßenverbindungen im Zuge von Bundesstraßen über die Oder. Dafür bieten sich zum einen der Raum nördlich von Schwedt / Oder, ein weiterer südlich von Hohenwutzen und ein dritter zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt an.

Zur Realisierung neuer grenzüberschreitender Straßenverbindungen sind drei Voraussetzungen zu erfüllen:

1. Bedarf feststellen
2. Aufnahme in internationales Abkommen
3. Linie finden und Baurecht schaffen

zu 1.

Brandenburg hat sich intensiv für die Aufnahme dieser Verbindungen in den neuen Bundesverkehrswegeplan eingesetzt. Auch der Bund hat die Notwendigkeit der Schaffung solcher Verbindungen anerkannt und für die neuen grenzüberschreitenden Straßen im Raum nördlich Schwedt / Oder und zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt vordringlichen Bedarf anerkannt. Als langfristige Perspektive für eine neue grenzüberschreitende Straße im Raum südlich von Hohenwutzen ist im Bundesverkehrswegeplan weiterer Bedarf anerkannt worden. Mit der Aufnahme der Straßen in den Bundesverkehrswegeplan 2003 und dort den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist auf deutscher Seite durch den Bund der Bedarf festgestellt. Einen Gesamtverkehrsplan wie den Bundesverkehrswegeplan gibt es in Polen allerdings nicht.

Da es sich bei allen drei neuen Straßenverbindungen um Bundesplanungen handelt, ist auf polnischer Seite ursächlich das Ministerium für Transportwesen und Seewirtschaft in Warschau zuständig. In der vergangenen Zeit liefen konkrete Abstimmungen zu den drei Straßenverbindungen mit den dem Ministerium für Transportwesen und Seewirtschaft nachgeordneten Generaldirektionen für Nationalstraßen und Autobahnen in Zielona Góra (Grünberg) und Szczecin (Stettin).

In Fragen der Raumordnung sind hingegen die Wojewodschaften Zachodniopomorskie (Westpommern) und Lubuskie (Lebuser Land) die zuständigen Partner. Auch hier hat es bereits zahlreiche Abstimmungen gegeben.

zu 2.

Voraussetzung zum Bau neuer grenzüberschreitender Verbindungen ist die Aufnahme der Vorhaben in das „Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs“ („Grenzabkommen“) vom 6. November 1992. Diesbezügliche Aktivitäten sind in der Sitzung der deutsch-polnischen Expertenkommission für neue Grenzübergänge vom 12. bis 14. Oktober 1998 in Friedrichshafen angeschoben worden. Nun hat der Bund die Gespräche mit der polnischen Seite wieder intensiviert mit dem Ziel, die genannten Vorhaben in absehbarer Zeit in das Grenzabkommen aufzunehmen.

zu 3.

Um eine geeignete Linie für die Straßenverbindungen zu finden, müssen sowohl die naturräumlichen als auch die infrastrukturellen Gegebenheiten beiderseits der Grenze genau untersucht und betrachtet werden.

Grundsätzlich sind die Naturräume diesseits und jenseits der Oder bzw. Neiße als sehr sensibel anzusehen. Hier muss bei der Suche nach einer geeigneten Straßenverbindung und dem Standort des zugehörigen Brückenbauwerkes sehr behutsam vorgegangen werden. Dies gilt insbesondere für die beiden Verbindungen bei Schwedt / Oder als auch zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt. Auch die Bundesregierung hat bei der Einstellung beider Maßnahmen in den Bundesverkehrswegeplan die naturräumliche Sensibilität erkannt und die Maßnahmen entsprechend als Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingestuft. Bei Vorhaben mit diesem Zusatz hat die Umwelttrisikoinschätzung oder die FFH-Verträglichkeitseinschätzung ein sehr hohes naturschutzfachliches Konfliktpotenzial ergeben. Bei der Abarbeitung dieser Problematik ist auch zu untersuchen, inwie-



weit bei den noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen verwirklicht werden können.

Die zweite Schwierigkeit bei der Findung einer geeigneten Linie besteht darin, dass die räumlichen Strukturen auf Brandenburger und auf polnischer Seite sehr unterschiedlich sind. Während die Oderregion auf Brandenburger Seite durch größere Städte gekenn-

zeichnet ist, die mit zuführenden Bundesstraßen versorgt werden, stehen diesen Städten auf polnischer Seite oft über einen großen Raum kleinere ländliche Siedlungsstrukturen gegenüber, die zum Teil auch nur regional untereinander erschlossen sind. Es ist schwierig, für die auf Brandenburger Seite auf die Grenze zuführenden Bundesstraßen adäquate polnische Verbindungen (Nationalstraßen) zu finden, die zudem über einen entsprechenden Ausbau-

standard verfügen müssten, um die Verkehre aufzunehmen.

Am weitesten vorangeschritten sind die Planungen für die neue grenzüberschreitende Straßenverbindung im Raum zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt. Der nachfolgende Beitrag zeigt, wie die Planungen einer deutsch-polnischen Straßenverbindung angegangen werden können und welche Schritte getan werden müssen. ■

Neue deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Frankfurt (Oder) /Ślubice – Eisenhüttenstadt/Kłopot

Andreas Schade

Die Idee einer Straßenverbindung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen im Raum Frankfurt (Oder)/Ślubice – Eisenhüttenstadt/Kłopot besteht schon seit Anfang der 90er Jahre. Im Jahr 1997 begannen konkrete Überlegungen mit einer umweltfachlichen Bewertung und einer Groblinienplanung. Diese beschränkten sich jedoch nur auf die deutsche Seite.

Diese Untersuchungen wurden 1998 mit einer Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Mit dem damals noch geplanten EU-Beitritt Polens erhöhte sich die Bedeutung des Projektes für die Region. Weiterhin soll die geplante Straßenverbindung zur Sicherung des Industriestandortes Eisenhüttenstadt und zur Belegung der Grenzregion beiderseits der Oder beitragen. Auf Grund dieser Prämissen ist mittlerweile der neue Oderübergang unter dem Titel „B 246, B 112 – Bundesgrenze Deutschland/Polen mit GÜ [Grenzübergang] Eisenhüttenstadt/Nord“ als neues Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für den Vordringlichen Bedarf Bestandteil des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2004 geworden.

In Anwesenheit des Bundeskanzlers, Gerhard Schröder, erfolgte am 16.08.2001 durch den ehemaligen Minis-

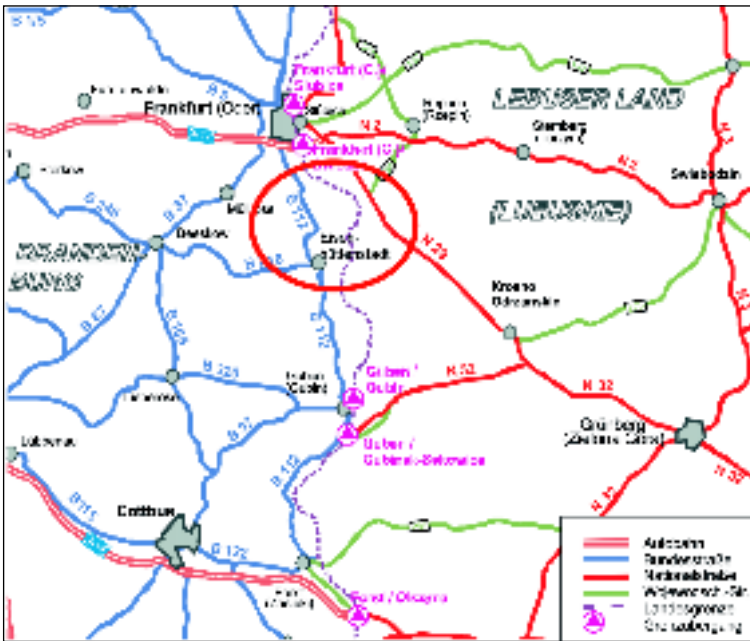
ter für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herrn Hartmut Meyer, sowie den Vizemarschall der Wojewodschaft Lebuser Land, Herrn Edward Fedko, und dem Mitglied des Vorstands der Wojewodschaft Lebuser Land, Herrn Maciej Kaluski, die Unterzeichnung einer Verabredung zwischen dem Land Brandenburg und der Wojewodschaft Lebuser Land über die gemeinsame Erstellung der erforderlichen Unterlagen für die Raumordnungsverfahren beiderseits der Grenze.

In einer ersten Stufe sollte dabei durch eine Gegenüberstellung der sich im Raum zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt aufdrängenden Varianten für die neue Straßenverbindung mit ihren Vor- und Nachteilen sowie den jeweiligen Kosten eine Vorauswahl erfolgen. In der 2. Stufe war die Festlegung eines Untersuchungsraumes für die vorteilhafteste Variante, der für die vertiefende Untersuchung hinsichtlich der verkehrlichen, umwelt- und siedlungsbezogenen Untersuchungen maßgeblich ist, geplant. Dieser Untersuchungsraum sollte die Grundlage für die auf der polnischen und der deutschen Seite zeitgleich durchzuführenden Raumordnungsverfahren bilden. Dieses Verfahren der zeitgleich auf beiden Seiten durchzuführenden Raumordnungsverfahren hat den Vorteil, dass keine

Seite Hoheitsrechte aufgeben muss, wie es für den Fall eines gemeinsamen Verfahrens in einem Staatsvertrag zu regeln wäre.

Die Wiederaufnahme der Untersuchungen erfolgte Ende 2001 mit der Aktualisierung der Machbarkeitsstudie für die Bereiche Umwelt, Raumordnung und Verkehr sowie der Ausdehnung des Untersuchungsraums auf polnischem Gebiet bis zur Nationalstraße Nr. 29.

Zur Begleitung der Arbeiten wurde eine begleitende deutsch-polnische Arbeitsgruppe gebildet. Das erste Treffen der Arbeitsgruppe fand am 14.12.2001 in Zielona Góra statt. Die Auswahl der Mitglieder der Arbeitsgruppe erfolgte mit dem Ziel, durch die frühzeitige Einbeziehung der wichtigsten Beteiligten die Belange der deutschen und polnischen Seite rechtzeitig abzustimmen und in der Planung weitestgehend zu berücksichtigen. Mitglieder der Arbeitsgruppe sind Vertreter der Generaldirektion für die Nationalstraßen in Zielona Góra, der Abteilung für Wirtschaft des Marschallamtes, des Büros für Raumplanung des Marschallamtes, der Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Zielona Góra, der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin/Brandenburg (heute dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung zugeordnet), des Lan-



Übersichtskarte zur Lage der künftigen Straßenverbindung

des Umweltamts Brandenburg, Außenstelle Frankfurt (Oder), sowie des Brandenburgischen Straßenbauamtes Frankfurt (Oder).

Für die fachspezifischen Arbeiten wurden eine Expertengruppe für Umweltschutz sowie eine Expertengruppe für Straßenplanung und Straßenverkehr gegründet. Dieser gehören neben ausgewählten Mitgliedern der Expertengruppe die mit der Planung beauftragten deutschen und polnischen Ingenieurbüros an.

Im Sinne einer unkomplizierten Verständigung bei den notwendigen Abstimmungen mit der polnischen Seite wurde bei der Auswahl der Ingenieurbüros Wert darauf gelegt, dass diese zweisprachige Mitarbeiter einsetzen.

Die Arbeitsgruppe trifft sich zweimal jährlich. Abwechselnd finden diese Treffen in Zielona Góra und Frankfurt (Oder) statt. Hauptthemen bei diesen Treffen sind die Abstimmung der Planung auf der Grundlage der deutschen und polnischen Gesetzgebung, die Sensibilisierung der polnischen Seite für die europäischen Gesetze, die Abgleichung der länderspezifischen Genehmigungsverfahren, die unterschiedlichen Entwurfsrichtlinien sowie Informationen zum aktuellen Planungsstand. Bei den Treffen der Expertengruppen werden vorwie-

gend fachspezifische Themen behandelt. Diese finden entsprechend ihrer jeweiligen Notwendigkeit statt.

Am 25.03.2003 führte das Brandenburgische Straßenbauamt Frankfurt (Oder) eine informelle Beteiligung der betroffenen Gebietskörperschaften zu den bisherigen Ergebnissen aus der Arbeit der deutsch-polnischen Arbeitsgruppe durch. Den Anwesenden wurden umfassend die raumordnerischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Belange zur Findung von Suchräumen für eine deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Frankfurt (Oder)/Słubice – Eisenhütten-

stadt/Kłopot erläutert. Ermittelt wurden insgesamt sieben Suchräume zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt, von denen auf Grund der raumordnerischen, verkehrlichen und umweltfachlichen Gesichtspunkte vier Suchräume ausgeschlossen wurden. Im Einvernehmen mit den Gebietskörperschaften bildeten die drei verbleibenden Suchräume Wiesenau/Kunice, Ziltendorf/Urad Süd und Vogelsang-Süd/Rybojedzko/Bieganów-Nord die Basis für die Erstellung der Unterlagen für die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren.

Am 21.08.2003 führte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin/Brandenburg des damaligen Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung (heute: Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung) die Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren für eine neue deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Frankfurt (Oder)/Słubice – Eisenhüttenstadt/Kłopot in Frankfurt (Oder) durch. Auf dieser Antragskonferenz wurden der endgültige Untersuchungsraum für die Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) und die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU), die Untersuchungsinhalte der Sachgebiete Raumordnung für die RVU, die Untersuchungsinhalte und die Untersuchungstiefe der Schutzgüter für die grenzüberschreitende UVU sowie die Inhalte der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung (Flora-Fauna-Habitate) festgelegt.



Luftbild zur Lage der künftigen Straßenverbindung



Dies war die erste deutsch-polnische Antragskonferenz zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens mit grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfung.

Das Raumordnungsverfahren wird nach deutschem Recht unter Beteiligung von polnischen Behörden und Gebietskörperschaften durchgeführt. Die grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung als Bestandteil des Raumordnungsverfahrens wird nach europäischem Recht durchgeführt werden.

Zur Zeit erfolgt die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Teil I

(Datenerhebung) auf deutscher und polnischer Seite und wird in diesem Jahr abgeschlossen. Die Variantenerarbeitung soll ebenfalls noch 2004 erfolgen, so dass die Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Teil II (Variantenbewertung) bis März 2005 durchgeführt werden kann. Nach Fertigstellung der Unterlagen für das Raumordnungsverfahren sowie deren Prüfung und Abstimmung mit der polnischen Seite ist die Einleitung des Raumordnungsverfahrens Ende 2005 vorgesehen.

Nach dem Abschluss des Raumordnungsverfahrens und der damit festgelegten Linienführung einschließlich eines Querungspunktes der Oder ist

vorgesehen, sowohl auf deutscher als auch auf polnischer Seite das jeweils landesspezifische öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren durchzuführen.

Insbesondere durch die sehr gute Zusammenarbeit zwischen dem Brandenburgischen Straßenbauamt Frankfurt (Oder), der Raumordnungsbehörde und der Umweltbehörde auf deutscher Seite und den entsprechenden Behörden auf polnischer Seite befindet sich das Vorhaben auf einem guten Weg für eine spätere Realisierung.

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

Prof. Horst Linde

Der im Jahre 1992 in Frankfurt (Oder) gegründete Verein zur Förderung des Oderstromgebietes e.V. engagiert sich satzungsgemäß in der ideellen Förderung der Wasserstraßen, Häfen und Schifffahrt in der Oder-Region, unter Beachtung von Belangen des Natur- und Umweltschutzes, mit Blick auf Wasserwirtschaft, Landeskultur und Regionalentwicklung und in grenzüberschreitender, deutsche und polnische Belange gleichermaßen berücksichtigender Perspektive.

Zu den Aktivitäten des Vereins gehört das Internationale Oder-Colloquium, dass seit 1997 jährlich an wechselnden Orten, zuletzt in Breslau, Schwedt und Stettin durchgeführt wurde und mit dem ein wissenschaftliches und gleichzeitig praxisnahes Forum für die offene und vorbehaltlose Erörterung aller die Oder-Region im engeren und weiteren Sinn betreffenden aktuellen Fragen angeboten wird.

Das 8. Internationale Oder-Colloquium hat am 26. November dieses Jahres, mit freundlicher Unterstützung des MIR, in Frankfurt (Oder) in den Räumen der IHK stattgefunden. Das Thema lautete **„Wasserstraßen und Häfen in der unteren Oder-Region – Lebensadern für die polnisch-deutsche Schifffahrt in einem erweiterten Europa“**. Hiermit sollte zum Ausdruck kommen, dass im Zuge einer sich erweiternden EU in beiderseitigem Schifffahrtsinteresse alle Anstrengungen unternommen werden, um bestmögliche Bedingungen für eine zukünftige Schifffahrt auf den Wasserstraßen der Oder-Region, bis hinaus auf die Ostsee, zu schaffen. Für die Veranstaltung konnten namhafte deutsche und polnische Fachleute als Referenten gewonnen werden.

Auf der Veranstaltung wurden ausgehend von der räumlichen Entwicklung des erweiterten deutsch-polnischen

Grenzraumes Vorstellungen von deutscher und polnischer Seite zur Entwicklung der Wasserstraßen und den damit verbundenen wirtschaftlichen Konsequenzen dargestellt. So wurde deutlich, dass insbesondere die Entwicklung des Wirtschaftsraumes Schwedt maßgeblich von der besseren Anbindung an die See- und Binnenschifffahrt beeinflusst wird. Die Wirtschaft braucht sowohl bessere Infrastrukturanbindungen zu den Seehäfen an Nord- und Ostsee und am Atlantik als auch ins Binnenland. Erkennbar war auch, dass – obwohl bisher von unterschiedlichen Strategien in Polen (Programm Odra 2006) und Deutschland (Bundesverkehrswegeplan) ausgegangen wurde, die Einsicht in die Notwendigkeit eines beiderseits abgestimmten Vorgehens wächst. In diesem Sinn hat das Oder-Colloquium einen Zuwachs an gegenseitigem Verständnis gebracht und sein Ziel erfüllt.



Resümee der 17. und 18. Internationalen Ostbrandenburger Verkehrsgespräche – Haftung und Versicherung im internationalen Güterkraftverkehr zwischen Deutschland und Polen

Karl-Heinz Boßan

Im Rahmen der LOGTRANS 2004 fanden am 8. September 2004 im Kleist Forum Frankfurt die 17. Internationalen Ostbrandenburger Verkehrsgespräche statt. Mit ihrem Thema „Haftung und Versicherung im internationalen Güterkraftverkehr zwischen Deutschland und Polen“ widmeten sie sich einem Thema, das für die Verkehrswirtschaft der Region, die international ausgerichtet ist, zunehmend in den Mittelpunkt des Interesses rückt.

45 Teilnehmer aus Deutschland und 31 Interessenten aus Polen hörten Ausführungen zu drei in sich geschlossenen Themenkomplexen, vorgetragen von RA Dr. Michael Kaspar und RA Axel Salzmann (siehe nachfolgender Beitrag).

Die Ergebnisse der Podiumsdiskussion zum Thema: Rechtssicherheit und Osteuropageschäfte – Risikofaktor Nr. 1? – werden wie folgt zusammengefasst:

1. Die Teilnehmer waren sich grundsätzlich einig, dass die Chancen im Osteuropageschäft größer sind als die Risiken.
2. Die Teilnehmer brachten übereinstimmend zum Ausdruck, dass Rechtssicherheit vordergründig nicht mit den Bedingungen der Osteuropageschäfte zu tun hat.
3. Die Teilnehmer äußerten die Auffassung, dass für das regionale Verkehrsgewerbe grenzübergreifende Geschäfte nur von Vorteil sein können.
4. Die Teilnehmer stimmten darin überein, dass die Rechtssicherheit in den Geschäftsbeziehungen vom Unternehmer selbstbestimmt wird.
5. Die Teilnehmer bestätigten übereinstimmend, dass sich die Rechtssicherheit in Polen grundsätzlich verbessert hat. Das betrifft vor allem die Zahlungsmoral und die Vollstreckung. Mit dem 01.05.2004 gibt es völlige EU-Gleichheit.
6. Die Teilnehmer bestätigten die Auffassung insbesondere ihrer polnischen Kollegen, dass in einigen Punkten derzeit in Polen noch Rechtsunsicherheit besteht.
7. Die Teilnehmer waren der Auffassung, dass die Sorgfalt bei der Auswahl des Partners über die Qualität der Geschäftsbeziehung entscheidet und gaben die Empfehlung, bei diesen Entscheidungen die Sekundärdienstleister des zukünftigen Geschäftspartners mit einzubeziehen.
8. Die Teilnehmer richteten einen Appell an ihre deutschen und polnischen Kollegen, grundsätzlich alle Verträge schriftlich abzuschließen und dabei das Sprachproblem zu beachten.
9. Die Teilnehmer empfahlen mit der Aufnahme internationaler Geschäftsbeziehungen gleichzeitig eine Risikoanalyse durchzuführen und diese ständig fortzuschreiben.
10. Die Teilnehmer äußerten übereinstimmend die Auffassung, dass der Versicherungsschutz im Osteuropageschäft von großer Bedeutung ist.

Diese Zusammenfassung wurde von den Teilnehmern als Resümee einstimmig zur Veröffentlichung verabschiedet.

EU-Osterweiterung: Versicherungsmarkt geöffnet

Axel Salzmann

Nun können auch ausländische Versicherer ihre Dienstleistung in den Beitrittsstaaten anbieten. In der Praxis wird dies nach Experteneinschätzung wegen der fiskalischen und sonstigen zwingenden aufsichtsrechtlichen Bestimmungen zunächst zu keinen allzu großen und schnellen Veränderungen führen. Faktisch besteht weiterhin eine Sonderstellung der ehemaligen Monopolversicherer. Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind unverändert in einem Ent-

wicklungsprozess, und es ist festzustellen, dass zahlreiche Rechtsreformen zu spürbaren Verbesserungen des Verbraucherrechtes nach deutschem Vorbild geführt haben. In den meisten Beitrittsstaaten wurden auch gesetzliche Rahmenbedingungen für das Versicherungsvertragsgesetz geschaffen, die zum Teil noch bruchstückhaft sind. Für die Praxis bedeutet dies, dass mit vielen unbekanntenen Faktoren zu kalkulieren ist und es zahllose Auslegungsfragen gibt,

die einen Schadenfall unkalkulierbar machen. Zugelassen wird weitgehend die Einführung neuer Versicherungsprodukte, wobei auch hier lokale Sonderregelungen, z. B. für Abschreibungsmöglichkeiten, zu beachten sind. Hier ist besonders auf die Eigenheiten der jeweiligen Steuerrahmenbedingungen zu achten. So ist zum Beispiel in Polen die Vereinbarung von großen Selbsthalten in der Verkehrshaftungsversicherung aufgrund steuer-



rechtlicher Vorschriften nicht empfehlenswert.

Ein weiteres konkretes Hemmnis besteht darin, dass nur im geringen Umfang Rechtssprechung zu Detailregelungen des Versicherungsvertragsrechtes existiert. Bei gerichtlichen Auseinandersetzungen sind zudem hohe Kosten und lange und ineffiziente Rechtsverfahren einzukalkulieren. Ein weiteres Handicap für eine wirksame und schnelle Rechtsverfolgung und Rechtssicherheit ist das nach wie vor sehr stark unterentwickelte Rechtsempfinden für rechtsstaatliche Grundsätze und Verfahren in den meisten Beitrittsstaaten. Die praktische Folge ist, dass oftmals unkonventionelle Lösungswege zu wählen sind.

Jeder Beitrittsstaat hat seine eigene Rechtsordnung für die Haftung von Logistikdienstleistungen. Somit ergibt sich eine Vielfalt von Vorschriften, auf die sich Spediteure und Frachtführer einzustellen haben. Hier ergaben sich keine Veränderungen zum 1. Mai 2004. Exemplarisch greife ich Polen heraus, um die dortigen Besonderheiten darzustellen. Die Haftungsregelungen für Transport und Speditionstätigkeit befinden sich im Handelsgesetzbuch und im Transportrecht. Dabei wird nicht unterschieden zwischen Kaufleuten und Privatpersonen. Zugelassen sind grundsätzlich allgemeine Geschäftsbedingungen zwischen den Vertragsparteien, wobei auch hier die Grundsätze des Verbraucherschutzes zur Anwendung kommen, sobald von gesetzlichen Bestimmungen abgewichen wird. Gerade im Lagerbe-

reich, in dem hohe Sachwerte kumuliert vorhanden sind, kann dies ein großes Problem werden, wenn zum Beispiel ein Feuerschaden eintritt und die Frage im Raum steht, inwieweit die durch AGBs begrenzte Schadenhöhe je Kilogramm wirksam vereinbart worden ist. Versicherungslösungen sind somit zwingend geboten.

Grundsätzlich gilt im Frachtrecht die Obhutshaftung, wobei die Ersatzpflicht auf den Warenwert begrenzt ist, d.h. ein Vermögensschaden wird regelmäßig nicht ausgeglichen. Auch das polnische Recht kennt die Aufhebung der Haftungsbegrenzung für den Fall des sogenannten Groben Organisationsverschuldens. Für die Speditionshaftung gelten ähnliche Regelungen. Verjährung aus dem Transportvertrag tritt nach einem Jahr ein, wobei erkennbare Schäden bei der Übergabe zu reklamieren sind. Die Reklamation als solche unterbricht die Verjährungsfrist auf maximal drei Monate.

In diesem Bereich ergeben sich für die Wirtschaft, Spedition, Frachtführer und Logistik zusätzliche Unsicherheitsfaktoren, da nur wenig verbindliche Rechtsprechung und damit Rechtssicherheit vorhanden ist. Gleiches gilt für das Claims-Handling, das unverändert eine hoheitlich ausgerichtete Orientierung hat und zum Teil mit Out-of-Law Praktiken arbeitet. So ist es unverändert eine große Herausforderung zum Beispiel im Schadenfall eine polizeiliche Protokollierung, bzw. eine Bestätigung zu erhalten, ohne Dritteistung in Anspruch nehmen zu müssen. Im Übrigen sind lokale Versicherer, womöglich aufgrund einschlä-

giger Erfahrungswerte, bei Nichtvorlage entsprechender Nachweise leistungsunwillig. Die Unterstützung von Beratungsfirmen ist somit fast zwingend notwendig, um Schadensfälle zeitnah abgewickelt zu bekommen.

Auch nicht viel anders ist die Situation bei grenzüberschreitenden Transporten. Die CMR gilt in Polen als zwingende Haftungsordnung für grenzüberschreitende Transporte und ist nicht abdingbar. Trotzdem bleiben im Schadenfall zusätzlich Restrisiken bei der Abwicklung, wenn ein polnischer CMR-Versicherer für den schädigenden Frachtführer einzutreten hat. Oftmals sind nur sehr geringe Deckungssummen vereinbart, mit der Folge, dass nur ein Teil des Schadens übernommen wird.

Worauf ist in der Praxis zu achten?

Ob Eigenengagement oder Kooperation – eine spezielle Risikoprüfung bei jeder Art der Betätigung in den Beitrittsstaaten, gerade für deutsche Spediteure und Frachtführer, ist zwingend geboten. Eine individuelle Prüfung des bestehenden Versicherungsschutzes, bzw. des lokal angebotenen Versicherungsschutzes, ist ein zweiter Schritt um kaufmännisch entscheiden zu können, ob zusätzlicher Handlungsbedarf in Sachen Absicherung und Risikobegrenzung besteht. Was Sachrisiken anbelangt, empfiehlt sich ebenfalls ein spezieller „Check Up“, da oftmals im Lagerbereich Deckungsgrenzen außerordentlich niedrig sind. Die Hinzuziehung von qualifizierten Versicherungsmaklern oder Versicherungsgesellschaften ist also unabdingbar. ■

Stand und Perspektiven der vernetzten Planung der Infrastruktur für den grenzüberschreitenden Wassertourismus in Ostbrandenburg und Westpolen – Angebote an private Investoren

Karsten Zegenhagen

Am 4. November 2004 fanden in Frankfurt (Oder) die 18. Internationalen Ostbrandenburger Verkehrsgespräche statt. 102 Unternehmer, Politiker und Wissenschaft-

ler aus der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland nahmen daran teil. Sechs Fachvorträge und eine Podiumsdiskussion wurden ergänzt durch

eine Informations- und Kontaktbörse. Ein besonderes Signal, um die „Schleusen der deutsch-polnischen Zusammenarbeit zu öffnen“, wie es mehrmals von den Teil-



nehmern betont wurde, waren die Appelle der polnischen und deutschen Teilnehmer, konkrete Projekte zur Entwicklung der Infrastruktur als Voraussetzung für die Entwicklung des Wassertourismus gemeinsam anzugehen.

Die fruchtbare Diskussion mit den Referenten erlaubte darüber hinaus weitere Schlussfolgerungen für die Projektentwicklung, auf die sich die Teilnehmer der Tagung verständigten:

Alle Teilnehmer und Referenten waren der Auffassung, dass sich die Chancen zur Intensivierung von Wassertourismus, Freizeit- und Sportschiffahrt in Ostbrandenburg und Westpolen durch den Beitritt Polens zur EU deutlich verbessert haben. Beide Seiten verfügen über wertvolle Naturräume, ein reiches Netz an Wasserstrassen sowie attraktive Verbindungen zu den nahegelegenen Küsten. Allerdings wurde einhellig festgestellt, dass Kommunikation, Vernetzung und Marketing des derzeitigen touristischen Angebots beiderseits der Oder weit hinter dem notwendigen Standard herhinken.

Die Oderregion besitzt ein enormes touristisches Potenzial. Dies muss deutlicher gemacht und wesentlich intensiver vermarktet werden. Europaweit gibt es im Wassertourismus etwa 500.000 Arbeitsplätze. In Deutschland könnte die Zahl der Arbeitsplätze verdoppelt werden. Die Kanäle in Südwestfrankreich oder den Shannon in Irland kennt jeder deutsche Wassersportler. Aber erst, wenn auch Iren und Franzosen in großer Zahl von der Attraktivität der Brandenburger Seenlandschaft, von Oder, Warthe und Netze oder der Schönheit der Masurischen Seenplatte schwärmen, steht der Umsetzung dieses Potenzials nichts mehr im Weg und auch die deutschen Wassersportler entdecken, dass man direkt vor der Haustür erlebnisreiche Wochen auf dem Wasser erleben kann.

Man war sich einig darüber, dass ein ganzer Strauß von abgestimmten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren, besonders auch im Hinblick auf die Bedingungen nach dem Beitritt Polens zum Schengener Abkommen, zur deut-

lichen Intensivierung des Wassertourismus beiderseits der Oder führen kann und muss.

Planungssicherheit bei der Umsetzung und Finanzierung von langfristig angelegten touristischen Projekten halten alle Teilnehmer für unabdingbar. Die Politik – die Kommunen und Stadtverordnetenversammlungen vor Ort – sollten die Rahmenbedingungen klären, festsetzen und absichern. Dann und nur dann werden Investoren und Banken bereit sein, mit Infrastrukturprojekten zu beginnen und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Befürwortet wird die überregionale und internationale Vermarktung des gesamten Oderraumes. Diese wird als eine Chance gesehen und mit dem INTERREG III B Projekt Baltic + auch beispielhaft bewiesen. Das Internet ist ein hervorragendes Marketinginstrument, welches im Rahmen des Projektes Baltic + vorerst in drei Marinas als Informationsterminal Anwendung findet. Eine Ausweitung dieses Informationssystem ist begrüßenswert.

Es wird angeregt, die vorhandenen Strukturen auszubauen und zu vernetzen. Zwar ist die Zahl der Marinas in Polen deutlich gewachsen – auch unter tatkräftiger Mitwirkung der Gemeinden und Wojewodschaften – doch weiss in den anderen europäischen Wasserrevieren kaum jemand vom Erfolg der polnischen Bemühungen. Eine gemeinsame Vermarktung der polnischen Angebote wird angeregt, besonders unter Nutzung des Internets. Die Lizenz für die „Gelbe Welle“ wurde bereits an Westpommern vergeben. Nutzen aus dem Projekt „Gelbe Welle“ wurde auch anderen polnischen Interessenten angeboten.

Die Teilnehmer sehen in dem erweiterten Oderraum einen touristischen Erlebnisraum, der erlebbar gemacht werden sollte. Privatinitiativen wie das jährliche Skipperreffen im polnischen Santok, das nächste Treffen an der Warthe ist im Mai 2005 geplant, sind eine hervorragende Möglichkeit, Wassersportlern ihre Heimat und die ihrer Gastgeber nahe zu bringen. Weitergehende Projekte wie das internationale Strukturkonzept Bal-

tic+ sollen langfristig gefördert werden und können Grundlage für weit über unsere Grenzen hinausreichende touristische Aktivitäten sein. Schließlich könnten solche touristischen Infrastrukturen das Gebiet der ehemaligen Hanse umfassen.

Die Initiierung eines Internationalen Projektes, welches in den nächsten Jahren die Voraussetzung für eine grenzüberschreitende Vernetzung von Infrastruktur und Kommunikation im Bereich des Wassertourismus schaffen soll, wird ausdrücklich begrüßt.

In der Anregung und Förderung regionaler Initiativen sehen alle Teilnehmer Katalysatoren für die Förderung des Wassertourismus vor Ort. Als Beispiel sollten möglichst umgehend Slipmöglichkeiten für kleinere Trailerboote über Straßen mit direktem Oderzugang von den jeweiligen Gemeinden eingerichtet und vermarktet werden. Die Orte werden dann von den Wassertouristen besucht und schaffen Wirtschaftskraft.

Es wird vorgeschlagen eine Clearingstelle für Anregungen und Beschwerden in Brandenburg und in der Wojewodschaft Lubuskie einzurichten.

Die Teilnehmer von deutscher Seite unterstützen die, auf Basis einer Schwachstellenanalyse vorgeschlagenen Aktivitäten, zum weiteren Ausbau der Infrastruktur in der Gesamtregion Süd / Ost Brandenburgs zur weiteren Potenzialerschließung für den Wassertourismus. Eine Gesamtumfahrung über Dahme, Dahme- Umlutkanal und Spree ist dafür die Voraussetzung und sollte in den nächsten fünf Jahren realisiert werden. Sie begrüßen gleichzeitig das Angebot der Sparkasse Oder Spree an potenzielle Interessenten für Investitionen, Ansprechpartner zur Entwicklung der grenzübergreifenden Infrastruktur für den Wassertourismus zu sein.

Service: Programm und Vorträge, soweit vorhanden, im Internet unter www.iovg.de.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Boßan unter 0171 7143815 gern zur Verfügung. ■



Bürgerbeteiligungsverfahren für die Modellprojekte Stadtumbau

Thomas Thurn

Das MIR hat im März 2004 elf Modellprojekte „Stadtumbau - städtebauliche Aufwertung“ gestartet. Leitbild der Modellprojekte ist es, nicht nur „weniger“ Stadt, sondern auch eine „bessere“ Stadt zu schaffen. Deshalb ist die Aufwertung - über den Abriss hinaus - eine wichtige Komponente des Stadtumbaus. Die beteiligten Kommunen geben mit den Modellprojekten Stadtumbau positive Impulse für die Stadtentwicklung. Die Modellprojekte zeigen zum Stadtumbau praktische Lösungen auf, wie z. B. die Konzentration der sozialen Infrastruktur, die Umnutzung öffentlicher Gebäude, die Stärkung der historischen Stadtkerne, die Umgestaltung des öffentlichen Raumes und die Bürgerbeteiligung. Die einzelnen Modellprojekte sind auf der Internetseite des MIR – mit Links zu jeweiligen Kommunen – unter www.mir.brandenburg.de, im Pfad „Stadtentwicklung und Wohnen“, „Aktuelle Projekte“, „Stadtumbau“, ausführlich dargestellt.

Am 31. August 2004 fand die 2. Fachkonferenz der Modellprojekte „Stadtumbau - städtebauliche Aufwertung“ des MIR in Forst statt. Anlass der Fachkonferenz war der letzte Tag des umfassenden Bürgerbeteiligungsverfahrens „Forster Tuch“, das zum Stadtumbau in Forst durchgeführt wurde. In einem Zelt am Marktplatz stellte die Stadt und die beteiligten Büros diese umfassende und kreative Mobilisierung der Forster Bürger für einen gestaltenden Stadtumbau vor. Ich

verweise auf die ausführliche Darstellung zum „Forster Tuch“ durch den Baudezernenten der Stadt Forst, Herrn Jürgen Goldschmidt in diesem Heft.

Während das „Forster Tuch“ beispielgebend für die Einbeziehung der Bürger in den Stadtentwicklungsprozess ist, bezog sich in den drei Modellprojekten Cottbus, Vetschau und Wittenberge - die auf der Fachkonferenz vorgestellt und diskutiert wurden - die Bürgerbeteiligung auf die Planung konkreter baulicher bzw. gartenarchitektonischer Projekte.

Frau Jüngst von der „Brandenburgischen Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung“ (BBSM, Potsdam) stellte das Bürgerbeteiligungsverfahren bei dem **Modellprojekt „Vetschau, Schulstandort / Parkanlage, Schiebefläche“** vor. Bei diesem Modellprojekt soll die innerstädtische Brachfläche „Schiebefläche“ als Parkanlage entwickelt und der benachbarte Schulstandort durch die Neugestaltung des Schulhofs und -eingangs aufgewertet werden. Für die Planung des Projektes wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt, das sich am Modell „community-planning“ orientiert, bei dem die Nutzer(hier Schüler, Lehrer, Bürger) als gleichberechtigte Partner der Experten teilnehmen.

Am ersten Tag wurden die Wünsche und Ziele, aber auch die Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Flächen diskutiert. Beim zweiten Termin stellten vier Arbeitsgemeinschaften (Gartenplaner / Künstler) erste Ideen der drei altersgemischten Nutzergruppen vor. Nach einigen Wochen präsentierten beim letzten Termin diese Arbeitsgemeinschaften die – entsprechend den Anregungen der Werkstattteilnehmer – überarbeiteten Ideenskizzen. Ein paritätisch besetztes Gremium von Experten und Nutzern entschied sich für eine Planungsidee für den Schulhof und -ein-

gang (Motto der Entwurfsidee „Tepich“). Bei der 2005 beabsichtigten Entwicklung der „Schiebefläche“ zur Parkanlage wird die Bürgerbeteiligung mit dem dafür beauftragten Planungsbüro fortgesetzt.

Vorteil dieses o.g. Werkstattverfahrens ist, dass die Nutzer sich engagieren, sich ernst genommen fühlen, da sie konkret den Entscheidungsprozess erfahren und beeinflussen können. Nachteilig ist, dass die Nutzerbeteiligung in den Werkstätten stark von den gerade anwesenden Personen abhängig ist und die Planer bzw. Künstler bisher wenig Erfahrung in der Kommunikation mit Laien haben. Trotz begrenztem Budget und Zeit hat sich der Aufwand dieses Werkstattverfahrens gelohnt, da für alle Beteiligte ein positives Ergebnis erzielt wurde.

Architekt Zimmermann und Vertreter der Stadtverwaltung Cottbus präsentierten einen Film zur Bürgerbeteiligung bei dem **Modellprojekt „Cottbus, Umgestaltung des Boulevards in Sachsen-dorf-Madlow“**. Dieses Modellprojekt beinhaltet die Verbesserung der Aufenthaltsqualität des zentralen Boulevards dieses Plattenbaugebietes. Die Gestaltung des sogenannten „Endpunktes“ stellt den Abschluss der mehrjährigen Gesamtmaßnahme zur Stärkung des Quartierszentrums dar. Der beauftragte Architekt Zimmermann hat zunächst für die Gestaltung dieses Endpunktes des Boulevards zwei Alternativlösungen (Tor/organische Skulptur) entworfen. Die Bevölkerung wurde über Stadtteilmedien aufgefordert, sich zu den Ideen des Architekten zu äußern. Dies wurde v. a. von Schülern im Stadtteil aufgegriffen, die eigene Vorstellungen zur Nutzung des Ortes (Skaterbahn, Strandhaus, Zelt mit Eisbahn...) entwickelten. Die Vorschläge wurden im Stadtteilbeirat diskutiert. Der Architekt hat auf Grundlage aller Anregungen drei mögliche „Arbeits-



Bürgerbeteiligung in Cottbus Sachsen-dorf-Madlow



richtungen“ (Vegetation/Sport/Zeichen) für den Entwurf entwickelt. Dann haben sich die Stadtteilgremien entschieden und nun wird als Endpunkt eine Spirale, die als Aussichtplattform dient, gebaut. Das Bürgerbeteiligungsverfahren hat für dieses Projekt im öffentlichen Raum folgendes geleistet: Es wurde das mögliche Nutzungsspektrum aufgezeigt, Entscheidungshilfen für die Verwaltung und Stadtteilgremien entwickelt und der Architekt hat eine nutzerorientierte Aufgabenstellung für seinen Entwurf erhalten.

Herr Kaufmann, BIG-Städtebau in Wittenberge schilderte die Erfahrungen, die mit der Bürgerbeteiligung bei dem **Modellprojekt „Wittenberge, Stadtraumgestaltung am Kreisverkehr der „Stern“**“ gesammelt wurden. Dieses Modellprojekt hat das Ziel eine – auf Grund fehlender Investitionstätigkeit – dauerhaft leer stehende Baulücke an diesem zentralen Ort stadträumlich aufzuwerten. Dafür hat die Stadt ein Werkstattverfahren durchgeführt. Der ausgewählte Entwurf „Der Hain“ sieht in der

Baulücke einen kleinen Birkenhain auf blau gefärbten Boden und Brandwänden mit einem Aussichtsturm („Nest“) vor. Die umstrittene Idee des Aussichtspunktes hat ein reges Echo in der Wittenberger Presse und Bevölkerung erzeugt. Die Stadt wird nun Veranstaltungen – unter Mitwirkung der Bevölkerung – durchführen, um die ursprüngliche Entwurfsidee zu einer für die Bürgerschaft akzeptablen Lösung weiterzuentwickeln.

In der anschließenden Diskussion auf der Fachkonferenz wurden folgende Thesen entwickelt. Für Städte die Bevölkerung verlieren, ist es unabdingbar, die verbleibenden Bewohner beim Stadtumbau zu beteiligen, um die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt zu stärken. Die projektbezogene Bürgerbeteiligung sollte vor der Entwurfsplanung stattfinden, damit die Wünsche der Bürger bzw. Nutzer in die Aufgabenstellung für den Planer einfließen können. Die Stadt muss den Bürgern die Rahmenbedingungen (z. B. Finanzen) und ihre Ziele für das jeweilige Projekt deutlich machen. Das weitere Verfahren zur Ent-



Bürgerbeteiligung im Stadtumbau in Cottbus

scheidungsfindung (z. B. Wettbewerb) sollte transparent sein und dem Sachverstand der Experten Vorrang geben. Das Ergebnis des Planungsprozesses soll den Bürgern vermittelt und die Gründe für die Einbeziehung bzw. Nichtberücksichtigung von Bürgerwünschen erläutert werden. Die Verantwortung das Projekt durchzuführen, verbleibt bei der Stadt. Die Teilnehmer der Fachkonferenz waren sich einig, neue Formen der Kommunikation zwischen Bürgern, Planern, und Kommunalpolitikern zu entwickeln.

Bürgerbeteiligung im Stadtumbau – Modellprojekt „Das Forster Tuch“

Jürgen Goldschmidt

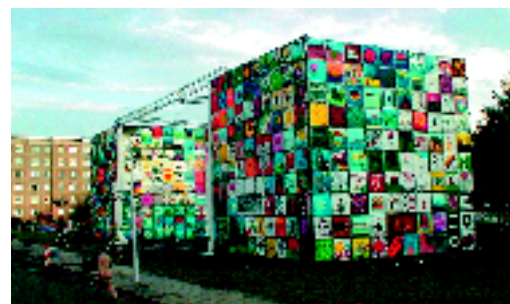
Aufgrund der veränderten gesellschaftlichen und demografischen Situation ist es notwendig, auch in Forst (Lausitz) Stadtumbau durchzuführen. Dabei ist zu beachten, dass viele Akteure von diesem Prozess betroffen sind. Insbesondere kommt der Bürgerbeteiligung dabei eine besondere Rolle zu. Inhaltlich wird sich die Bürgerbeteiligung, wenn sie erfolgreich sein soll, nicht darauf beschränken, Projekte und Planungen vorzustellen, sondern die Menschen in den Prozess einzubinden.

Dazu ist es notwendig, verschiedene lokale Aktivitäten zu initiieren, die zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements und zur Stabilisierung der loka-

len Wirtschaftskreisläufe dienen. Zu diesem Zweck wurde das Projekt „Das Forster Tuch“ gestartet. Dieses Projekt ist eines der elf Modellprojekte „Stadtumbau – städtebauliche Aufwertung“ des MIR. Der Name „Das Forster Tuch“ weist nicht vorrangig auf die Vergangenheit der ehemaligen Textilstadt Forst (Lausitz) hin, sondern soll ausdrücken, dass sich die Forster als eine Gemeinschaft verstehen. Sie weben sinnbildlich an ihrem Forster Tuch. Mit dieser Methodik, die durch die Gruppe „Spacewalk“, einer Vereinigung von Künstlern, Soziologen und anderen Spezialisten, entwickelt und das Verfahren begleitet wurde, gelang es, dass über 2.800 Tücher von Forstern selbst gestaltet und

bemalt wurden und diese das Stadtbild bereichern.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass damit 7.000 bis 8.000 Forster sich nicht nur mit der Gestaltung



Über 2.800 Tücher wurden von Forstern selbst gestaltet und bemalt



eines Tuches auseinandergesetzt haben, sondern über die Zukunft ihrer Heimatstadt vielleicht mehr als bisher nachgedacht und sich nicht wenige in den Beteiligungsprozess eingebracht haben. Insgesamt wurden bisher vier Handlungsfelder: Freiflächengestaltung, Bildung in der Stadt, deutsch-polnische Kooperation, Stärkung der lokalen Wirtschaft, zum Schwerpunkt erklärt.

Im **ersten Handlungsfeld** geht es darum, den städtebaulich äußerst komplexen und schwierigen Umgestaltungsprozess am Marktplatz mit den Bürgern zu diskutieren. In Forst (Lausitz) müssen vielfach in der Innenstadt Häuser abgerissen werden, da aufgrund der Kriegseinwirkungen und der Aufbaupolitik in den 60er und 70er Jahren die Innenstadt im Rahmen des komplexen Wohnungsbaus überformt wurde. Für viele der freiwerdenden Flächen, auch in der Innenstadt, werden auf absehbare Zeit keine wirtschaftlich vertretbaren Nachnutzungen aufgrund des starken Einwohnerrückganges möglich sein. Die Bürger haben im Diskussionsprozess schnell die Erkenntnis gewonnen, dass Teile der Innenstadt, insbesondere am Marktplatz, mit einer Zwischennutzung, d. h. einer Nutzung von gestalteten Freiflächen über einen nicht kurzen Zeitraum das Stadtbild prägen werden. Nicht nur die Fragen der Gestaltung, sondern auch die der Nutzungsmöglichkeiten dieser Freiflächen wurden diskutiert. Funktional sollen die Freiflächen, so die Vorstellungen, mit dem Marktplatzgelände verbunden werden, so dass sich auch die Möglichkeit für grö-

ßere Veranstaltungen, wie Märkte, Kinovorführungen und andere Events bietet.

Im **zweiten Handlungsfeld** geht es darum, Vereine, Schulen und Träger von Jugendeinrichtungen zu vernetzen, ihre Aktivitäten zu bündeln und Kommunikationsstrukturen zu stärken. So konnten die Fragen der Zukunft der Stadt in die Vereinsräume und in die Klassenräume hineingetragen werden. Ein runder Tisch der Schulleiter wurde initiiert. Diese Aktionen werden im Rahmen des Wettbewerbes „Wir hier und jetzt“ der Stiftung Demokratische Jugend gefördert.

Das **dritte Handlungsfeld** betrifft die Kooperation mit den polnischen Nachbarn. Auch wenn der östliche Teil von Forst (Lausitz) nach 1945 im Wesentlichen abgerissen wurde, gibt es vielfältige Kontakte zu den Nachbargemeinden Brody und Lubsko mit einem Einzugsbereich von ca. 35.000 Einwohnern. Gerade im Rahmen des vollzogenen EU-Beitritts ist es notwendig, auch grenzüberschreitende Aktivitäten mit dem Ziel zu bündeln, das Stadt-Umland-Verhältnis zu stärken. Gemeinsame Planungen, wie ein grenzüberschreitendes Entwicklungskonzept, aber auch die Durchführung des deutsch-polnischen Bauernmarktes und deren kontinuierliche Fortführung kennzeichnen dieses Handlungsfeld.

Das **vierte Handlungsfeld** betrifft die Stärkung der lokalen und regionalen Wirtschaft. Gerade die Vielzahl von leerstehenden Objekten und ungenutzten Freiräumen zwingt dazu, vermehrt über

Nachnutzungsmöglichkeiten, verbunden mit Existenzgründungen nachzudenken. An dieser Stelle ist es offensichtlich, dass Stadtumbau und Wirtschaftsförderung einer engen Verzahnung bedürfen. Mit dem Projekt „Das Forster Tuch“ wurden aus naheliegenden Gründen deshalb Aktivitäten entwickelt, die mit der Textilwirtschaft zusammenhängen. So wurde der Name „Das Forster Tuch“ wieder bekannt gemacht, Merchising-Artikel entwickelt und eine Werbung für den Standort Forst (Lausitz) bezüglich der Textilwirtschaft betrieben. Im Ergebnis konnte erreicht werden, dass ein Netzwerk gebildet wurde. Es wurde in Zusammenarbeit mit der örtlichen Wirtschaft und dem Verband der nordostdeutschen Textilindustrie das Kompetenzzentrum für industrielle Maßanfertigung in Forst (Lausitz) angesiedelt. Weiterhin konnte ein Vertrieb aufgebaut werden, durch den Arbeitsbekleidung und Stoffe von Forst (Lausitz) ausvertrieben werden. Der Vertrieb erfolgt in den Räumen eines bisher leerstehenden Ladens. Lokale Produkte, wie z. B. die Anfertigung von Materialien auf historischen Webmaschinen sollen auch angeboten werden.

Weiterhin wird für die in Forst (Lausitz) hergestellten Produkte, insbesondere solche aus der Land- und Nahrungsmittelbranche, eine gemeinsame Vermarktungsstrategie entwickelt. Die Aktionen wurden durch die Gruppe „Spacewalk“ initiiert und gemeinsam mit der Verwaltung organisiert und durchgeführt. In vielen Bereichen sind feste Netzwerke entstanden, durch die es möglich ist, die begonnenen Aktivitäten auf einem hohen Niveau weiterzuführen. Finanziert wird das gesamte Vorhaben durch Fördermittel des Aufwertungsteils Stadtumbau Ost in Höhe von 62.000 EUR sowie durch Mittel der Stiftung Kulturland Brandenburg, der Stiftung Demokratische Jugend und der Schaderstiftung sowie aus Lotto-Mitteln des Landes Brandenburg. Die bisher freigewordenen Flächen am Marktplatz wurden im Rahmen der Zwischennutzung nicht nur für das Bürgerbeteiligungsverfahren, sondern für vielfältige Aktionen bis hin zum Festival „Das Forster Tuch“ und Märkten genutzt. ■



Bürgerbeteiligung im Stadtumbau in Forst



Monitoring zum Stadtumbau – Wie ist der Stand?

Lutz Kriebel

Warum ein Stadtumbaumonitoring?

Der Stadtumbau wird in den betroffenen brandenburgischen Kommunen zunehmend auch im Stadtbild wahrnehmbar: Landesweit wurden inzwischen rd. 15.000 Wohnungen abgerissen und vielerorts werden Aufwertungsmaßnahmen - Gestaltung von Abrissflächen, Verbesserung von Wohnumfeldern, Umbau von Infrastruktureinrichtungen u. a. m. - umgesetzt.

Werden damit aber auch die Ziele des Stadtbaus erreicht? Wie entwickelt sich der Wohnungsleerstand? Gelingt es, die Aufwertungsgebiete tatsächlich zu stabilisieren und wo zeigen sich Nachsteuerungsbedarfe? Diese und andere Fragen zur Umsetzung und Wirkungsweise des Programms Stadtumbau Ost lassen sich nur durch eine qualifizierte indikatorgestützte Erfolgskontrolle beantworten.

Ziele

Das MIR bereitet deshalb die Einführung eines Monitorings zum Stadtumbau vor. Ziele sind

- auf Landesebene einen systematischen Überblick über die Wirksamkeit des Förderprogramms Stadtumbau Ost zu ermöglichen, die Abrechenbarkeit des Programms im politischen Raum zu verbessern und Nachsteuerungsbedarfe aufzuzeigen sowie
- auf kommunaler Ebene eine kontinuierliche Datenpflege - soweit nicht ohnehin bereits vorhanden - anzuregen und die Fortschreibung der kommunalen Stadtumbaukonzepte zu unterstützen.

Indikatorengestützte Erfolgskontrolle

Mit der Konzipierung und Durchführung ist das Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen (LBVS; Abteilung 6, ehemals ISW) beauftragt. Mittlerweile

liegt ein Indikatorensystem vor, das Aussagen u. a. zu den Bereichen Bevölkerung, Beschäftigung, Wohnen, Wohnungsleerstand, Abriss, Baufertigstellung, Infrastruktur, Nutzung frei werdender Flächen ermöglicht. Die Indikatoren wurden mit der ARGE REZ, die im Rahmen ihrer Projektgruppe Stadtumbau derzeit ebenfalls Überlegungen zu einem Monitoringsystem anstellt, abgeglichen. Eingeflossen sind auch Erfahrungen, die in anderen Bundesländern, insbesondere in Thüringen, bereits vorliegen.

Bei der Entwicklung des Indikatorensystems wurde ein besonderes Augenmerk auf die Praktikabilität bei der Datenbeschaffung gelegt. Der Aufwand für Primärerhebungen bei den Kommunen soll minimiert und der Aufbau von wenig zielführenden Datenfriedhöfen vermieden werden. Das MIR wird im wesentlichen auf drei Datenquellen zurückgreifen:

- Das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (LDS) liefert Daten aus der amtlichen Statistik, so z. B. Angaben zur Bautätigkeit, zur Einwohnerentwicklung und Kaufkraft.
- Mit dem Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e. V. (BBU) konnte eine grundsätzliche Vereinbarung getroffen werden, dass dort vorliegende Daten, die Aussagen zur Entwicklung der Wohnungsbestände und zur Konsolidierung der Wohnungswirtschaft ermöglichen, in anonymisierter Form und mit klar geregelten Zugriffsrechten in das Monitoring-System eingestellt werden können.
- Durch die Kommunen sind insbesondere kleinräumige Daten und aktuelle Leerstandsdaten zu erfassen - Daten, die zumeist ohnehin im Rahmen der Fortschreibung der Stadtumbaukonzepte erforderlich sind.



Stadtumbau in Guben, der Böhmisches Ring 2002



... bei Beginn des Rückbaus im Januar 2003



...und im September 2004

Arbeitshilfe zu Methoden der Leerstandserfassung

Die Ermittlung des Wohnungsleerstands stellt dabei die Kommunen regelmäßig vor die Frage einer geeigneten Erfassungsmethodik. Im Ergebnis des derzeit laufenden Gutachtens „Methoden zur Erfassung des Wohnungsleerstands im



Stadtumbau“ wird das MIR den Kommunen voraussichtlich zur Jahresmitte 2005 eine vergleichende Analyse in Form einer Arbeitshilfe zur Verfügung stellen können.

Testlauf erfolgreich

Im Rahmen eines Testlaufs mit ausgewählten Städten wurde das Monitoringkonzept einem ersten Praxistest unterzogen. Im Ergebnis wurde deutlich, dass das Indikatorenset insgesamt durchaus praktikabel ist. Problematisch ist jedoch insbesondere die Datenlage auf der teilsräumigen Betrachtungsebene, da – sofern hier überhaupt Daten vorliegen – die statistischen Gebietsabgrenzungen i. d. R. nicht mit den Schwerpunktgebieten des Stadtumbaus übereinstimmen. Nur eine adressscharfe Erfassung ermöglicht hier ein qualifiziertes Monitoring unterhalb der Gesamtstadtebene. Die Diskussion über einen geeigneten Weg soll jedoch mit den betroffenen Kommunen gemeinsam geführt werden.

Technische Lösung noch offen

Noch keine Klarheit besteht über die Einführung einer entsprechenden Softwarelösung. Hier gibt es z. Zt. eine Vielzahl von Anbietern. Dieses „technische“ Problem kann und soll auch nicht losgelöst von den Entwicklungen in anderen Bundesländern diskutiert werden. Länderübergreifend besteht hier eine grundsätzliche Einigkeit, sowohl hinsichtlich

der Indikatoren als auch hinsichtlich der verwendeten Software ein möglichst einheitliches Vorgehen anzustreben, um auch vergleichende Aussagen für alle Ostdeutschen Länder zu ermöglichen. Im Land Brandenburg wird deshalb zunächst mit einer sehr einfachen EXEL-Lösung gearbeitet, die sich ggf. später problemlos in eine komfortablere Datenbanklösung überführen lässt.

Berichtssystem auch mit qualitativen Aussagen

Nicht alle Wirkungen der Stadtentwicklungs- und Stadtumbaupolitik lassen sich mittels quantifizierbarer Daten beschreiben. Ist dies bei der Zahl der abgerissenen Wohnungen noch relativ eindeutig, stellen Indikatoren zur Messung des Erfolges von Aufwertungsmaßnahmen oft nur Hilfsgrößen dar, die ohne qualitative Einschätzungen wenig Aussagekraft entfalten. Deshalb wird das LBVS, Abteilung 6 in 2005 hier ein Modell zu einem Qualitativen Monitoring-Ansatz mit einem Berichtssystem entwickeln.

Schrittweise Einführung

Die Einführung des Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg soll aus den vorgenannten Gründen in mehreren Stufen werden:

- In einer ersten Stufe ab Anfang 2005 werden die problemlos verfügbaren gesamtstädtischen Daten erfasst.

Parallel erfolgt eine Klärung zur systemtechnischen Lösung für das Stadtumbaumonitoring.

- In einer zweiten Stufe ab Ende 2005 erfolgt die Erweiterung auch auf die teilsräumliche Ebene für die Schwerpunktgebiete des Stadtumbaus und ggf. die Einführung einer entsprechenden Softwarelösung. Geprüft wird dabei auch die Aufnahme weiterer Städte in das Monitoring, die zwar mit einzelnen Fragestellungen des Stadtumbaus konfrontiert werden, aber nicht in das Förderprogramm Stadtumbau Ost aufgenommen wurden.
- In einer dritten Stufe ab 2006 wird das datenbasierte Monitoring zu einem stärker qualitativ ausgerichteten Berichtssystem weiterentwickelt.

Nach der Vorbereitungsphase in 2004 wird der offizielle Startschuss zur Einführung des Stadtumbaumonitorings Anfang 2005 im Rahmen eines Workshops erfolgen. Auf der Veranstaltung, zu der alle Stadtumbaustädte und weitere interessierte Kommunen eingeladen werden, sollen die Hintergründe und Anforderungen durch das MIR, das LBVS und weitere Referenten erläutert und mit den kommunalen Vertretern diskutiert werden. Zeitpunkt, Veranstaltungsort und Ablauf werden rechtzeitig bekannt gegeben. ■

Der Schülerwettbewerb BauStadtUm 2003 und seine „Fruchtfolge“ – ein Schülerbericht aus Eisenhüttenstadt

Dr. Renate Fritz-Haendeler

Im Winter 2002 hatte das Ministerium erstmals einen Schülerwettbewerb für die 11./12. Klasse der gymnasialen Oberstufe in den anerkannten Stadtumbaustädten des Landes ausgeschrieben mit dem Ziel, Jugendliche auf die baulich-räumlichen Folgen schrumpfender Gesellschaften aufmerksam zu machen und sie anzuregen, sich aus ihrer Sicht mit Zukunftsaufgaben ihrer Heimatstädte zu befassen unter dem Motto BauStadtUm!

Zielgruppe waren die „Nestflüchter“, d. h. junge Menschen in einem Lebensalter, für die der Abflug vom Elternhaus vielversprechender wird als der Nistplatz. Das MSWV nutzte den Rückenwind des damaligen Wettbewerbs des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Wohnen (BMVBW) „Integrierte Stadtentwicklungskonzepte zum Stadtumbau Ost“. Die unmittelbare Betreuung der komplexen, ungewohnten Aufgabenstellung des Schülerwettbewerbs übernahm ein

vom MSWV beauftragtes Koordinationsteam, hier vor allem eine Stadtplanerin und ein Architekturpsychologe der BTU Cottbus zusammen mit ausgewählten studentischen Coaches.

Die Kommunikation lief einmal über eine Internetplattform, als auch direkt über den persönlichen Kontakt mit den Studenten. Die Wettbewerbsergebnisse sind im Internet unter <http://www.bau-stadtum.de> noch abrufbar. Die Berichte



der Hauptgewinnergruppen aus Rathenow und Eisenhüttenstadt über ihre Reiseindrücke von Brüssel und vom Europa-Parlament im Herbst 2003 wurden in MSWV-Aktuell 4/2003 veröffentlicht. Die Schülergruppe aus Eisenhüttenstadt von der Gesamtschule 3 haben – sicher nicht ohne fachliche Impulse ihrer motivierenden Betreuungslehrerin Brigitte Kober – im Unterrichtsfach Sozialgeografie inzwischen weiter an ihrem Projekt *Schöner Wohnen* im Wohnkomplex VI gearbeitet. Sie nahmen selbstbewusst und erfolgreich im Jahr 2004 am 39. Regional-, Landes- und Bundeswettbewerb *Jugend forscht* – **MOTTO: „alles ist relativ“** – in der Kategorie Geo- und Raumwissenschaften teil. Nachdem die Erfolgssträhne bei der Eisenhüttenstädter Preisträgergruppe nicht abgerissen ist, bat das MIR Frau Kober, ihre Schüler zu einem Bericht über die *Fruchtfolge* zu bewegen. Die jungen Männer stecken zur Zeit im Abiturvorbereitungsstress. Der Stolz auf ihren Erfolg ist dem folgenden Bericht anzumerken. Die Rahmenhandlung scheint bemerkenswerter als der Inhalt des Wettbewerbsbeitrags. *We are the champions?* Alles ist relativ.

Bericht von **Tilo Berger, Toni Böhme, Mario Christoffer** stellvertretend für die insgesamt siebenköpfige Preisträgergruppe, zu der auch **Matthias Grund, Johannes Kreisel, Geoffry Kanig,** und **Tino Bushmann** gehören.

Das mehrstufige Ausscheidungsverfahren im 39. Bundeswettbewerb *Jugend forscht* unter dem diesjährigen Motto *alles ist relativ* und die Etappensiege im Überblick:

25./26. Februar 2004 Regionalwettbewerb *Jugend forscht* in Brandenburg (Havel)

- Bowlingabend
- Verleihung eines Sonderpreises des Bildungsministers Steffen Reiche
- Berechtigung zur Teilnahme am Landeswettbewerb *Jugend forscht*

31. März – 1. April 2004 Landeswettbewerb in Schwarzheide bei Senftenberg

- Bowlingabend und Nutzung der Skihalle Senftenberg
- Verleihung eines Sonderpreises des Ministerpräsidenten Platzeck

- Berechtigung zur Teilnahme am Bundeswettbewerb in Saarbrücken
- Bau eines Modells vom Wohnkomplex VI Eisenhüttenstadt für den Bundeswettbewerb

13. Mai – 16. Mai 2004 Bundeswettbewerb in Saarbrücken

- 9 Stunden Zugfahrt nach Saarbrücken mit Skyline von Frankfurt/Main im Blick
- 1. Tag: Abendveranstaltung in einem Bergwerk
- 2. Tag: Vorstellen der Projekte – Helikopterflug über das Saarland – Besuch eines Erlebnisbades
- 3. Tag: Sonderpreisverleihung im Weltkulturerbe Völklinger Hütte
- Verleihung des Sonderpreises der Deutschen Gesellschaft für Geografie
- 4. Tag: Jugend forscht – Preisverleihung und Heimfahrt

Reaktionen auf die Preisverleihung

- 16. Mai 2004 Radiointerview mit „Deutschland Radio“
- 17. Mai 2004 Interview mit der MOZ und „Antenne Brandenburg“
- Einladung der Universität Saarbrücken zum Studium in Saarbrücken
- Projektvorstellung beim Bürgermeister von Eisenhüttenstadt
- Projektvorstellung bei Bildungsminister Reiche auf einer Veranstaltung im EKO
- Einladung zum 29. Schulgeografentag nach Berlin

27. – 28. September 2004 Projektvorstellung auf dem 29. Schulgeografentag in Berlin

- 1. Tag „Arbeitsessen“ in einer Pizzeria
- 2. Tag Präsentation des Projektes

Anfang Oktober 2004 Auszeichnung mit der Ehrennadel in Gold der Bläse-Stiftung

für „die beachtliche, erfinderische Leistung, zur Verbesserung unserer Lebensqualität“

FAZIT: Eine wahrhaft in jeder Hinsicht positive Bilanz!

Regional und Landeswettbewerb *Jugend forscht* 2004

Der 39. Wettbewerb von *Jugend forscht* richtet sich an Schüler der 12. Klassenstufe. Von den sieben Mitgliedern der Preisträgergruppe dürfen sich an diesem Wettbewerb nur drei beteiligen. Das Motto dieses Wettbewerbes lautet: *„Alles ist relativ“!* in

Anlehnung an den bekannten Physiker Albert Einstein.

Folglich begann jeder Redner bei den Preisverleihungen mit Zitaten und dankte den anderen Rednern für ihr Erscheinen. Zur Vorauswahl für den Landeswettbewerb wurden 2 Regionalwettbewerbe in Frankfurt/Oder und in Brandenburg/Havel ausgetragen in folgenden sieben Kategorien: Arbeitswelt, Biologie, Chemie, Geo- und Raumwissenschaften, Mathematik/Informatik, Physik und Technik. Wir nahmen in der Kategorie „Geo- und Raumwissenschaften“ mit dem Umbaukonzept für den VI. Wohnkomplex in Eisenhüttenstadt am 25. bis 26. Februar 2004 in Brandenburg/Havel teil. Zum Übernachten diente ein Apartmenthaus im DDR-Stil – aber einem geschenkten Gaul sieht man nicht ins Maul – nahe des Veranstaltungsortes. Die Jury setzte sich jeweils aus Fachlehrern und Unternehmensvertretern zusammen. In unserer Kategorie war es eine zweiköpfige Jury, die nur aus zwei Lehrern bestand. Um den Aufenthalt abwechslungsreicher zu gestalten, durften wir noch bowlen gehen. Diese Vergnügung wurde natürlich von der Hamburger Stiftung *Jugend forscht e. V.* und den unterschiedlichsten Unternehmen gesponsert. Nach der Mitteilung, dass wir eine Runde weiter gekommen seien (es gab keine Platzierungen), bekamen wir unser Preisgeld und einen Sonderpreis des brandenburgischen Ministerpräsidenten Platzeck.

Der **Landeswettbewerb Brandenburg** fand vom 31. März bis 1. April 2004 in Schwarzheide bei Senftenberg statt, wo wir es uns in einem 3-sterigen Hotel gemütlich machen konnten. Das riesengroße Büfett zum Frühstück, der Fernseher auf dem Zimmer und die noble Einrichtung haben einen sehr guten Eindruck hinterlassen. Doch es waren ganze zwei Kilometer bis zum Veranstaltungsraum des Landeswettbewerbes. Es versteht sich von selbst, dass wir mit dem Kleinbus dorthin kutschiert wurden. Dem Betrieb BASF Schwarzheide gehörte die Veranstaltungshalle, in der die Projekte drei Juroren vorgestellt wurden. Auch dieses Mal gab es wieder einen Ausflug zum Bowlen. Im Anschluss daran konnten wir uns in der



Ski-Halle bei Senftenberg an einem großen Büfett erfreuen. Nachdem man gut gespeist hatte, durften wir mit Reifen den dortigen Ski-Hang hinunterrutschen.

Am nächsten Tag wurden die Ergebnisse der Jury bekannt gegeben. Von den 31 Regionalsiegergruppen wurden 8 zur Teilnahme am Bundeswettbewerb ausgewählt, jeweils die Erstplatzierten der sieben Kategorien sowie eine interdisziplinäre Arbeit. Es war kaum zu glauben, aber unsere Gruppe kam mit dem ersten Platz als einzige von sechs Gruppen im Fachgebiet Geo- und Raumwissenschaften eine Runde weiter. Nun stand das Finale bevor. Nachdem wir uns zuvor alle noch einmal zusammengesetzt haben, um ein Modell des VI. Wohnkomplexes zu bauen, wuchsen die Hoffnungen auf einen Platz im mittleren Feld. Bis jetzt waren die Wettbewerbe immer auf zwei Tage verteilt, der Bundeswettbewerb jedoch dauerte vier Tage vom 13. Mai bis zum 16. Mai 2004. Er fand in Saarbrücken statt.

Bundeswettbewerb 13. – 16. Mai 2004 in Saarbrücken

Am 13. Mai 2004 reisten Tilo Berger, Toni Böhme und ich, Mario Christoffer, stellvertretend für unsere Gruppe, zum 39. Bundeswettbewerb *Jugend forscht* nach Saarbrücken. Die Tickets wurden selbstverständlich von der Stiftung Jugend forscht e. V. bezahlt. Wir mussten lediglich neun Stunden Zugfahrt hinter uns bringen. Unseren Stand bauten wir direkt neben dem Audimax auf. Am selben Abend besichtigten wir ein Bergwerk und bedienten uns am großen Abendbüfett. Das Jurygespräch, bei dem wir das Projekt an unserem Stand

vorstellten, fand am Freitag, den 14. Mai 2004 statt. Natürlich freuten wir uns schon den ganzen Tag auf den kleinen Rundflug mit einem Helikopter am Abend. Es dauerte, zugegeben, sehr lange, bis alle Teilnehmer der 113 Projekte mit drei Helikoptern à sechs Plätze fliegen durften. Anschließend wurden wir direkt in ein Erlebnisbad gebracht.

Sonnabend der 15. Mai 2004 war das Highlight für uns. Zunächst wurde eine Stellprobe für die Preisverleihung am Sonntag durchgeführt, die selbstverständlich chaotisch ablief, zur Belustigung einiger Teilnehmer. Am Nachmittag durfte sich die Öffentlichkeit, darunter war auch unsere Lehrerin, Frau Kober, erstmals die 113 Projekte ansehen. Am Sonntag, 16. Mai 2004, wurde unserer Projektgruppe ein Sonderpreis *Jugend forscht* in der Kategorie Geo- und Raumwissenschaften verliehen, gestiftet von der Deutschen Gesellschaft für Geografie.

Teilnahme am Schulgeographentag 27. – 28. September 2004 in Berlin

Der Sonderpreis im Bundeswettbewerb war verbunden mit einer Einladung zum 29. Schulgeographentag in Berlin, eine mehrtägige Veranstaltung (25.9.-1.10.2004), bei der man alles zum Thema Geografie erfahren kann mit vielen Exkursionsmöglichkeiten. Wir konnten uns dort vom 27. bis 28. September 2004 umsehen. Da wir am Montag Vormittag, 27.09.2004 noch Unterricht hatten – in der 13. Klasse sollte man so wenig wie möglich Fehlstunden haben – trafen wir erst am späten Nachmittag in Berlin ein. Zunächst haben wir unser Modell im Veranstaltungsgebäude der Humboldt-Universität aufgestellt, um

uns anschließend auf den Weg ins Hotel zu machen. Dort angekommen, machten wir es uns im Zimmer gemütlich. Wir hatten für die Projektpräsentation einen Beamer und einen PC dabei und spielten mit diesen Geräten im Hotelzimmer Computer. Abends lud uns Herr Hunte-mann im Namen der Deutschen Gesellschaft für Geografie zu einem Arbeitessen in eine Pizzeria gegenüber vom Hotel ein, zusammen mit drei weiteren Teilnehmern des Wettbewerbs *Jugend forscht* aus Saarbrücken, die ebenfalls einen Sonderpreis erhalten hatten. Danach spielten wir im Hotelzimmer noch eine Weile am PC Fußball.

Am nächsten Tag ging es nach dem Frühstück zuerst zurück zum Veranstaltungsgebäude. Doch weil wir bis zu unserer Veranstaltung, auf der wir das Projekt vorstellen sollten, noch reichlich Zeit hatten, fuhren wir zu den Arkaden am Potsdamer Platz. Vom Veranstaltungsort im Südosten Berlins im Stadtteil Treptow-Köpenick, dauerte allein die Hinfahrt eine Stunde. So kamen wir erst fünf Minuten vor Veranstaltungsbeginn zurück. Auf der Veranstaltung stellten zuerst die Saarbrücker und anschließend wir unser Projekt vor. Frau Kober nahm an unserer Präsentation teil. So endete das Projekt „Schöner Wohnen“ im Wohnkomplex VI in Eisenhüttenstadt nach knapp zwei Jahren Arbeit, Wettbewerben und Reisen. An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Lehrern noch einmal bedanken, die uns bei diesem Projekt unterstützt haben.

Schlussbemerkung Renate Fritz-Haendeler

Das Ministerium gratuliert der Schülergruppe und ihrer Lehrerin, Frau Kober, für diese so reichhaltige Ernte, wünscht den 7 Schülern einen erfolgreichen Schulabschluss und der Schule, dass der Wunsch nach einem Laptop in Erfüllung geht. Die außergewöhnliche Eisenhüttenstädter Erfolgsgeschichte bezeugt, dass eine kreative Auseinandersetzung mit dem Umbau der Brandenburger Städte in schrumpfenden Gesellschaften als Unterrichtsstoff für Bildung und Demokratie unverzichtbar ist. Das Ministerium bereitet zur Zeit einen neuen Schülerwettbewerb vor, der vor Weihnachten noch ausgelobt werden soll. ■



Saarbrücken, Bundeswettbewerb, Ausstellungshalle



Ergebnisse des LBVS-Workshops „Soziale Infrastruktur und Stadtumbau“

Dr. Dieter Freudenberg, Volker Rohr, Ina Schust

Die Anpassung und qualitative Weiterentwicklung der Sozialen Infrastruktur wird auf Grund der demografischen Veränderungen, aber auch knapper öffentlicher Kassen zunehmend zu einer dringenden Aufgabe der Stadtentwicklung. Ziel muss es sein, sie systematisch in den Stadtumbauprozess zu integrieren.

Die Abteilung Stadtentwicklung und Wohnen des LBVS thematisiert dieses Handlungsfeld im Rahmen eines Projektes und führte hierzu am 1. September 2004 im Auftrag des MSWV (MIR) einen Workshop mit dem Thema „Soziale Infrastruktur und Stadtumbau“ durch. In Frankfurt (Oder) trafen sich dazu ca. 70 Vertreter von Kommunen, des MSWV (MIR) und anderer Ministerien sowie Experten zu einem regen Erfahrungsaustausch. Damit wurde gleichzeitig eine Plattform zur Netzwerkarbeit der im Rahmen des Programms Stadtumbau Ost geförderten Brandenburger Städte geboten.

Vor allem kommunale Vertreter berichteten zu verschiedenen Themenkomplexen aus der Sicht der Stadt- oder Fachplanung sowie übergreifend über ihre Erfahrungen, Probleme und Lösungsmöglichkeiten bei der Anpassung der Sozialen Infrastruktur. Wichtige Aspekte bis hin zur Förderung wurden auch von Seiten der Ministerien vorgetragen. Die Ergebnisse der Diskussion werden in den folgenden Thesen zusammengefasst:

1. Koordinierung ist notwendiger den je
Eine abgestimmte Entwicklungsstrategie des Stadtumbaus ist ohne Integration der Infrastruktureinrichtungen nicht möglich. Dafür ist in den Kommunen ein für die jeweilige Stadtgröße zweckmäßiges Koordinierungsinstrument notwendig (reicht vom Amt für Strategie und Koordinierung bis zu regelmäßig tätigen Arbeitsgruppen). Der konzeptionelle

Beitrag zur Anpassung und Weiterentwicklung der Infrastruktur erfordert eine flächendeckende Bestandsaufnahme und Bewertung der vorhandenen Einrichtungen. Aufgabe der Koordinierungsstelle ist es, die Fachplanungen aller Akteure mit der Gesamtstrategie des Stadtumbaus rechtzeitig abzugleichen.

2. Nachnutzung erfordert systematische Entscheidungsvorbereitung

Schrumpfungsprozesse und zunehmende Verwertungsprobleme, z. B. durch fehlende Nachfrage, Denkmalschutz oder hohe Anpassungskosten führen in erheblichem Umfang zu Stadtbrachen (Gebäude und Flächen). Die Kommunen sollten als Teil der Stadtumbaustategie ein Verfahren entwickeln, das Entscheidungen ermöglicht, welche Brachen

- veräußert bzw. nachgenutzt (z. B. Verkaufschance, Vermietbarkeit, kommunaler Nachnutzungsbedarf?),
- durch Abriss bereinigt (Kostenaufwand, Folgeprobleme?),
- für künftige bauliche Entwicklungen vorgehalten (wie lange?),
- für Zwischenlösungen geeignet (vertraglich regelbar?) oder
- einer Renaturierung zugeführt werden. Dieser Entscheidungsprozess erfordert zeitlichen Vorlauf bzw. systematische Vorarbeit, um z. B. Investitionen rechtzeitig vorbereiten und sichern zu können (rechtlich, finanziell durch Eigenmittel und Förderung).

3. Regionale Abstimmung und Kooperation ermöglichen nachhaltige Lösungen

Soziale Infrastruktur hat zum überwiegenden Teil einen regionalen Einzugsbereich; durch die Schrumpfungsprozesse werden die Verflechtungen noch stärker.

Der städtische Planungsprozess muss daher von Abstimmungen mit dem Umland und den Nachbarstädten flankiert werden. Dabei gilt i. d. R., dass eine kooperative Herangehensweise sich langfristig besser darstellt als Insel-



Herr Frischgesell (Präsident LVBS), Begrüßung



Teil des Podiums Vormittag (v. l. Herr Dr. Freudenberg, LVBS; Herr Wünts, B.B.S.M., Moderation; Herr Redlich, Stadt Frankfurt (Oder))



Plenum

Die Gefahr von verlorenen Investitionen



wirkt sich auch nachteilig auf Förderentscheidungen aus.

4. Stadtzentren jetzt stärken

Vor kommunalen (bzw. sonstigen öffentlichen) Investitionsentscheidungen sollte grundsätzlich geprüft werden, ob die Standortwahl dem Motto „Priorität für die Innenstadt“ gerecht wird. Es gilt jede Gelegenheit zu nutzen, jetzt öffentliche Einrichtungen im Stadtzentrum zu konzentrieren, da das zeitliche Zusammentreffen von Stadtumbau (als staatlich unterstützter Prozess) und dem Anpassungserfordernis der sozialen Infrastruktur eine einmalige Chance ist. Im Land Brandenburg werden bereits gute städtebaulich-funktionale Beispiele umgesetzt, auch wenn dabei sehr komplizierte Grundstücks- bzw. Eigentumsverhältnisse zu bewältigen, schwierige Finanzierungsbedingungen zu lösen und intensive Überzeugungsarbeit in den Entscheidungsgremien zu leisten waren (Beispiel Eberswalde).

5. Übereinstimmung von zukunftsfähigem Standort und nachfragegerechtem Profil sichert Bildungs- und Sportangebot

Die notwendige Anpassung der Sozialen Infrastruktur bietet die Chance zur Erhöhung der Qualität. Da Standortentscheidungen zu Bildungs- und Sporteinrichtungen mit den Zielen und Abläufen des Stadtumbaus übereinstimmen müssen, sind die entwickelten inhaltlichen Profile der Einrichtungen in diese Standortentscheidungen einzubinden (das Profil zieht zum neuen Standort). Stadträumliche Prioritäten und fachliche Standards werden dadurch sinnvoll verbunden und sichern nachhaltig die Bildungs- und Sporteinrichtungen durch Konzentration und Qualitätsverbesserung der Standorte (Beispiel Frankfurt (Oder)).

6. Nachnutzungen von Kindertagesstätten sind chancenreich

Beispiele belegen, dass leer stehende Kita-Einrichtungen eine Chance sein können, zusätzlich und dringend benötigte Angebote im sozialen Bereich zu schaffen, einen besseren Standort zu finden und innovative technische und ökologische Lösungen anzuwenden. Förderangebote des Landes können hierzu unterstützend wirken. Kita's sind

ein besonders geeignetes Potenzial für die Nachnutzung der Gebäude und Flächen (Beispiel Guben).

7. Tragfähige Bewirtschaftungsformen und das Bürgerengagement sind der Schlüssel zur Erhaltung eines breiten infrastrukturellen Angebots

Die Städte müssen sich darauf einstellen, alle Finanzierungsformen für die Bewirtschaftung von Infrastruktureinrichtungen zu nutzen, um ein optimales Angebot zu sichern. Durch folgende vielfältige Möglichkeiten lassen sich erhebliche Einsparungen erzielen, ohne dass dies zu Lasten der Versorgungsqualität gehen muss: Budgetierung, Betreiberverträge, Vereinszuschüsse, gemeinschaftliche Betreuung Stadt/Verein, Vereinsbeteiligung, gemeinnützige GmbH, Teilprivatisierung, Bürgerverein. Ohne bürgerschaftliches Engagement ist jedoch das infrastrukturelle Angebot nicht aufrecht zu erhalten (Beispiel Senftenberg).

Besonders wird außerdem auf die Beiträge von Herrn Fredrich, Beigeordneter der Stadt Senftenberg und Herrn Prof. Winkel, TU Dresden hingewiesen. In den Ausführungen von Herrn Fredrich werden zu den genannten Bewirtschaftungsmöglichkeiten Beispiele aufgezeigt, die in seiner Stadt praktiziert werden.

Im Folgenden werden aus dem Fachbeitrag von Prof. Winkel wesentliche Erkenntnisse aus gesamtdeutscher Sicht auszugswise vorgestellt. Aufgrund von Bevölkerungsrückgang und Alterung wird es in nahezu allen Bereichen der Sozialen Infrastruktur zu Bedarfsänderungen kommen. In Bezug auf die **Kinder und Jugendlichen** geht der Bedarf mit wellenförmigem Verlauf zurück. Im **Bereich der Senioren** nimmt er hingegen bis 2030 deutlich zu. Bislang wird die Seniorenversorgung zu 80 % familiär erbracht. Angesichts fehlender Kinder, hoher Scheidungsrate, stärkerer räumlicher Mobilität und anderer Aspekte werden die heutigen hohen familiären Versorgungsleistungen drastisch zurückgehen. Im **Sportbereich** ist seit längerem ein Trend vom Leistungssport zum altersgruppen- und geschlechterübergreifenden Freizeitsport

feststellbar. Die Anforderungen verändern sich, sind aber schwer vorherzusehen. Im **Gesundheitswesen** stehen sich der Bevölkerungsrückgang und der deutliche Anstieg des Durchschnittsalters gegenüber. Diese gegenläufigen Wirkungen könnten sich ggf. ausgleichen. Durch den derzeitigen Abbau medizinischer Regelversorgungsleistungen und der Einführung neuer medizinischer Heilverfahren dürfte aber ein weiterer Kapazitätsrückgang bevorstehen. Der Bevölkerungsrückgang kann die angespannte **Finanzsituation** der Kommunen weiter verschärfen, denn er bewirkt zwar eine gewisse finanzielle Entlastung, führt aber bis zu fünf bis sechs mal höheren Einnahmeverlusten. Unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen müssen Anpassungen vorgenommen werden, die den veränderten Anforderungen entsprechen. Prof. Winkel sieht dafür folgende Ansätze:

- **Qualitative Angebotsverbesserung** durch Weitemutzung leerer und unterausgelasteter Einrichtungen: Bevor ein Gebäude leer steht sollte es besser Vereinen oder Gruppen, die im Bereich der Sozialen Infrastruktur tätig sind, zur Nutzung überlassen werden. Neue und zusätzliche Bedarfe, die es trotz rückläufiger Einwohnerentwicklung zukünftig geben wird, sind dabei zu beachten.
- **Nutzungsflexibilität**: Die Gebäude sollten nach dem Prinzip von **Modulstrukturen** umgewandelt werden, damit sich einzelne Raumeinheiten temporär oder dauerhaft unproblematisch anderen Nutzungen (z. B. Kindergarten, Schule, Bürgerzentrum oder auch Verwaltungsgebäude mit Sozialstation) zuführen lassen.
- **Sektoral übergreifende Versorgungskonzeptionen**: Statt eines zeitweiligen Leerstandes können Gebäude temporär zwischengenutzt oder Einrichtungen zusammengefasst werden. Teilleerstände in Schulen könnten so z. B. als Kindergarten, als Altenklub oder auch als Sportvereinsheim genutzt werden. Aber auch Bürgerzentren bieten die Möglichkeit bei flexibler Raumnutzung die gesamte Breite der Bedarfe (anstelle separater Jugendklubs, Sportlerheime, Altentreffs oder Sozi-



- alstationen) verhältnismäßig kostengünstig abzudecken. Des weiteren können öffentliche mit privatwirtschaftlichen Einrichtungen verknüpft werden. Bei Neubau von Gebäuden mit gemeindlicher Nutzung (wie Gemeindehäuser, Volksbibliotheken, Rathäuser u. ä.) kann man zusätzliche Raumkapazitäten errichten, die später an privatwirtschaftliche Institutionen vermietet werden können, um damit einen Teil der laufenden Betriebskosten abzudecken.
- **Verlagerung von Leistungen auf andere Träger** zur finanziellen Entlastung der Kommune: In der Ausweitung privatwirtschaftlicher Leistungen darf jedoch nicht das alleinige Allheilmittel liegen. Private Akteure müssen wirtschaftlich tragfähig agieren und es dürfen keine sozialen Zugangsbarrieren für die Nutzung der Sozialen Infrastruktur entstehen.
 - **Wachsende Bedeutung von Vereinen und Bürgerselbsthilfe.** Letztere sollte einen viel größeren Stellenwert bekommen. Es gibt in diesem Bereich Möglichkeiten, die noch nicht genutzt werden. An zwei Beispielen wurde das deutlich: Rüstige Senioren versorgen andere Hochbetagte. Dafür erhalten sie von ihrer Stadt Bonuspunkte, die ihnen später

im eigenen Bedarfsfall ähnliche Leistungen kostenfrei sichern. Senioren erwerben einen Kleinbus und organisierten selbst den Fahrdienst, um die schlechte ÖPNV-Versorgung auszugleichen.

- **Konsequenzen für die Planung:** Es empfiehlt sich für die Versorgung mit Sozialer Infrastruktur Primär- und Sekundärnetze auszubilden. Das Primärnetz umfasst die Einrichtungen, die zur langfristigen Versorgung gemäß der Zukunftsvariante benötigt werden und die dementsprechend bei Sanierungen, Instandsetzungen usw. sorgfältig zu behandeln sind. Im Sekundärnetz sind alle weiteren Einrichtungen erfasst. Zur Entwicklung der erforderlichen Konzepte haben sich ämterübergreifende Arbeitsgruppen bewährt.

Abschließend wies Prof. Winkel darauf hin, dass für eine zukunftsfähige Anpassung der Sozialen Infrastruktur mit den genannten und weiteren Maßnahmen die Bundesländer die notwendigen Voraussetzungen schaffen würden, wenn

- die Förderprogramme für sektoral übergreifende Lösungen (einschließlich der interministeriellen Abstimmung der Förderrichtlinien) geöffnet,



Herr Prof. Winkel (TU Dresden)

- die Förderung auf flexible Gebäude-nutzungen (z. B. Durchsetzung von Modulsystemen) ausgerichtet und
- Umnutzungskonzepte und erforderliche Umbauten zur Nachnutzung nicht ausgelasteter Infrastruktureinrichtungen gefördert werden.

Die Dokumentation des Workshops „Soziale Infrastruktur und Stadtumbau“ kann für 5,00 € zzgl. Versandkosten bestellt werden (Frau Heinschke: Tel. 0335-560 2751; Fax 0335-560 2707; E-Mail info@LBVS-FF.Brandenburg.de).

Wohnraumförderung im Bestand wird fortgeführt

Die Richtlinie zur Förderung der Modernisierung und Instandsetzung von Mietwohnungen (ModInstR) vom 29. August 2002 ist über den 31.12.2004 hinaus bis zum 31. Dezember 2005 mit einigen Änderungen verlängert worden. Der Änderungsbeschluss ist am 24. September 2004 in Kraft getreten und im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 41 vom 20.10.2004 veröffentlicht.

Sie beinhaltet bereits die Neuausrichtung der Förderung der Modernisierung und Instandsetzung von Mietwohnungen als integralen Bestandteil des gesamt-

städtischen Stadtumbaus und ermöglicht die differenzierte und bedarfsge-rechte Aufwertung entwicklungsfähiger Wohnungsbestände. Jedoch wurden noch Änderungen hinsichtlich

- der Förderung innerstädtische Mauerwerksvorhaben mit überdurchschnittlichen baulichen Aufwendungen,
- der zielgenaueren Unterstützung der Wohnungseigentümer bei der Herichtung von Umsetzwohnungen für vom Abriss betroffene Mietparteien,
- dem Verzicht auf den Einsatz der

Investitionszulage als Sondertilgung der Baudarlehen, wenn diese für die Tilgung von Fremdmitteln innerhalb der Maßnahme oder zur beschleunigten Umsetzung der Ziele kommunaler Planungen, z. B. aufgrund von Stadtumbaukonzepten, eingesetzt wird und

- des vorrangigen Eigenkapitaleinsatzes zur Sicherung der Verwendung des Eigenkapitals und Erreichen eines werthaltigen Baufortschritts

nötig, um den Stadtumbauprozess noch besser unterstützen zu können.



Ausstellung „Landeswettbewerb Attraktiver Standort Innenstadt“ kann ab Februar 2005 angefordert werden

In der Ausstellung „Attraktiver Standort Innenstadt“ werden die preisgekrönten und gewürdigten Beiträge zum Landeswettbewerb „Attraktiver Standort Innenstadt“, der im Frühjahr dieses Jahres durchgeführt wurde, auf jeweils einer Tafel präsentiert und in einer gleichnamigen Dokumentation/Broschüre, welche die Ausstellung begleitet, näher vorgestellt.

Bisherige Ausstellungsorte waren Frankfurt (Oder), Seelow, Wittenberge und Eberswalde. Ab Februar 2005 kann die Ausstellung, die aus insgesamt 29 Tafeln (Format 1m x 2m) besteht, weiteren Städten zur Verfügung gestellt werden. Bei Interesse wenden Sie sich bitte an Frau Piper (LBVS, Abt. 6, Telefon: 0335 / 560-2711 bzw. E-Mail: petra.piper@lbvs-ff.brandenburg.de).

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

Frank Szymanski

Straßen sind die Lebensadern unseres Landes. Damit sich Brandenburg weiter entwickeln kann, brauchen wir für unsere Bundes- und Landesstraßen eine hohe Qualität und angemessene Ausbaustandards. Auf diese Weise schaffen wir schnelle und verkehrssichere Verbindungen für Wirtschaft und Bevölkerung.

Fast 10.000 Kilometer Straßen in Zuständigkeit des Landes müssen erhalten und ausgebaut werden. Dabei werden wir in Zukunft mit weniger Mitteln Gleiches und sogar mehr leisten müssen. Um das zu schaffen, muss unsere Straßenbauverwaltung so effizient und schlank wie nur irgend möglich sein.

Mit dem Landesbetrieb Straßenwesen haben wir eine Organisation gegründet, die für die kommenden Herausforderungen zukunftsfähig neu aufgestellt ist. Aus einer klassischen Verwaltung ist ein moderner Dienstleistungsbetrieb geworden. Der Landesbetrieb arbeitet nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und wird exakt abrechenbare Leistungen erbringen.

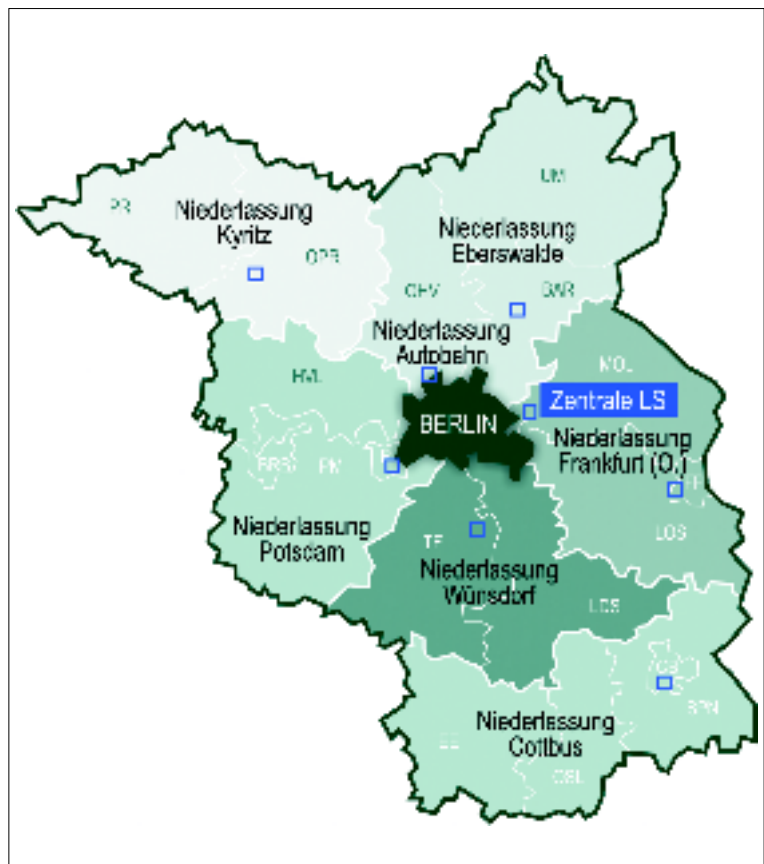
Er ist dezentral mit sieben Niederlassungen auch in der Fläche des Landes präsent und damit vor Ort für die Menschen leicht erreichbar. Der Landesbetrieb genießt bei seiner Arbeit größtmögliche



Landesbetrieb
Straßenwesen

Freiheit: Das Ministerium konzentriert sich auf die politischen Vorgaben, der Landesbetrieb setzt sie um.

Damit greift ein neues Steuerungsmodell, wie es moderne Verwaltungen auszeichnet. Die 2.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Landesbetrieb Straßenwesen werden mit hoher Professionalität, Motivation und Augenmaß für die





Der Vorstand v.l.n.r. Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter, Dipl.-Oec. Reinhardt Stuhr, Dipl.-Ing. Edgar Gaffry, Dipl.-Ing. Thomas Heyne

Daten & Fakten

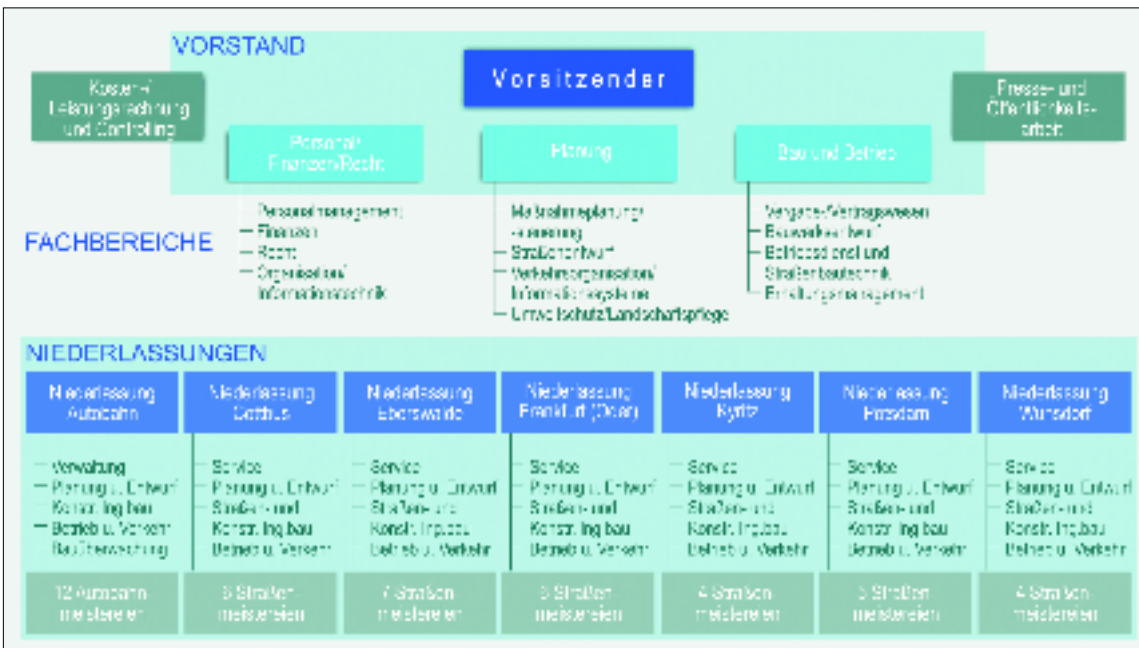
Das Straßennetz im Land Brandenburg, das der Landesbetrieb betreut, umfasst insgesamt 9.412 km.

Dieses Netz besteht aus

- 791 km Autobahn
- 2.832 km Bundesstraßen davon 685 km Ortsdurchfahrten und
- 5.789 km Landesstraßen davon 1.601 km Ortsdurchfahrten.

Zum Straßennetz gehören insgesamt 1.824 Brückenbauwerke, davon entfallen

- 643 auf die Autobahnen,
- 495 auf die Bundesstraßen und
- 686 auf die Landesstraßen.



Belange der Menschen dieses derzeit größte Reformvorhaben der Landesregierung zum Erfolg führen – da bin ich mir sicher!

MIRAKTUELL 4•2004

Hinweis:

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Impressum:

Herausgeber/Bearbeitung:
Ministerium für Infrastruktur und
Raumordnung
Referat Internationale Zusammenarbeit,
Öffentlichkeitsarbeit, Datenmanagement
Henning-von-Tresckow-Str. 2–8
14467 Potsdam
Internetadresse:
<http://www.mir.brandenburg.de>

ISSN 1439-4715

Redaktion:
Andrea Hass

V.i.S.d.P.:
Rainer Laför
E-mail:
rainer.lafoer@msvw.brandenburg.de

Fotos:

LBVS, Stadt Forst, Deutsche Bau- und
Grundstücks- AG, Schüller-Plan, BABA

Autorenverzeichnis:

Boßan, Karl-Heinz, IOV
Dellmann, Reinhold, MIR, Staatssekretär
Förster, Klaudia, MIR, GL 2
Freundenberg, Dr., Dieter, LBVS, Abt.6
Fritz-Haendeler, Dr., Renate, MIR,
Stabsstelle Baukultur
Goldschmidt, Jürgen, Stadt Forst
Gonswa, Michael, MIR, Ref. 11
Graf, Uwe, Deutsche Bau- und
Grundstücks- AG
Gransow, Bettina, MIR, Ref. 51
Greiser, Brunhild, LBVS, Abt. 6
Höing, Annegret, MIR, Ref. 15
Kray, Ellen, Vertretung des Landes
Brandenburg in der EU
Kortz, Michael, MIR, GL 2
Kuenzer, Christian, MIR, Ref. 20
Kriebel, Lutz, MIR, Ref. 20
Linde, Prof. Horst, TU Berlin,
Vors. d. Oder-Vereins
Podzuweit, Jörg, Förderkreis
Nord-Süd-Schienenverbindung
Ringel, Dr. Kerstin, MIR, GL 1
Rohr, Volker, LBVS, Abt. 6
Salzmann, Axel, SCHUNCK-GROUP,
München
Schade, Andreas, BSBA Frankfurt (Oder)
Schust, Ina, LBVS, Abt.6
Schwartz, Frank, insar •
planung.beratung.forschung, Berlin
Stricker, Hans-Joachim, MIR, Ref. 21
Szymanski, Frank, MIR, Minister
Thurn, Thomas, MIR, Ref. 22
Wagner, Petra-Juliane, VBB
Zegenhagen, Karsten, IOV
Sowie die Preisträger des
Schülerwettbewerbs BauStadtUm
(Tilo Berger, Toni Böhme, Mario Christoffer,
Matthias Grund, Johannes Kreisel, Geoffry
Kanig und Tino Bushmann)

Das Magazin wurde auf 100%-Recyclingpa-
pier gedruckt.

Gesamtherstellung:
Brandenburgische Universitätsdruckerei und
Verlagsgesellschaft Potsdam mbH
Karl-Liebknecht-Str. 24/25, 14476 Potsdam (Golm)

Layout:
schütz & co. Werbeagentur GmbH, Berlin

Das Magazin wurde auf 100%-Recycling-
papier gedruckt.