



Die neue Brandenburgische Camping- und Wochenendhausplatz-Verordnung 2005

Jan-Dirk Förster

I. Bedeutung des Campingtourismus für das Land Brandenburg

Der Camping- und Reisemobiltourismus hat im Land Brandenburg einen hohen Stellenwert. In den letzten Jahren hat die wirtschaftliche Bedeutung des Campingtourismus zugenommen. So verzeichnen die ca. 180 Camping- und Wochenendhausplätze, die 2004 offiziell registriert waren, kontinuierliche Zuwächse. Fast 10 % aller statistisch erfassten Übernachtungen von Touristen, die das Land Brandenburg besuchen, finden auf den Camping- und Wochenendhausplätzen statt. Neben der touristischen und wirtschaftlichen Bedeutung haben Camping- und Wochenendhausplätze aber auch für die Brandenburgerinnen und Brandenburger, für Jung und Alt, eine wichtige Bedeutung: Sie dienen der Erholung und Freizeitgestaltung. Die kleineren, von Vereinen betriebenen Plätze werden von einheimischen Campern oft über lange Jahre und nicht selten auch ganzjährig genutzt.

II. Sicherheit als Qualitätsfaktor

Die Sicherheit der Camping- und Wochenendhausplätze liegt vorrangig - aber nicht nur - im öffentlichen Interesse. Sie ist neben einer guten Infrastruktur auf den Plätzen ein wichtiges Kriterium für alle Nutzer. Sicherheit ist außerdem ein entscheidender Qualitätsfaktor, mit dem die Betreiber für ihre Plätze erfolgreich werben können.

Camping- und Wochenendhausplätze liegen in Brandenburg zumeist in Waldgebieten oder in Wald- bzw. Seenähe. Brandenburg hat eine Waldfläche von über 1 Million Hektar und zählt aufgrund des hohen Anteils an Kiefernbeständen mittleren Alters, der leichten Sandböden, welche kaum Wasser halten und wegen der vergleichsweise geringen Niederschlagsmengen zu den am meisten waldbrandgefährdeten Gebieten Europas. Das Hauptmotiv für ein bauordnungsrechtlich motiviertes Regelungsbedürfnis liegt daher in der Gefahrenabwehr durch den vorbeugenden Brandschutz.

III. Erforderlichkeit einer Sonderbauverordnung

Bei Camping- und Wochenendhausplätzen handelt es sich um Sonderbauten im Sinne des § 44 Abs. 2 Nr. 15 BbgBO, an die wegen ihrer Art oder Nutzung besondere Anforderungen gestellt werden können, um eine Gefährdung oder unzumutbare Belästigung der Benutzer oder der Allgemeinheit auszuschließen.

Als Sonderbauverordnung konkretisiert die BbgCWPV die allgemeinen Anforderungen, die nach § 3 Abs. 1 BbgBO an bauliche Anlagen, andere Anlagen und Einrichtungen gestellt werden können. Die BbgCWPV enthält - abgeleitet aus den Schutzzielen „Gefahrenabwehr, Brandschutz, Hygiene“ - die Regelungen, die erforderlich sind, um eine sichere Benutzung der Camping- und Wochenendhausplätze zu gewährleisten. Erleichterungen von den Anforderungen der BbgCWPV können regelmäßig nur durch die Zulassung einer Abweichung gemäß § 60 BbgBO gestattet werden.

IV. Anlass für die Änderung der BbgCWPV

Die Brandenburgische Camping- und Wochenendhausplatz-Verordnung (BbgCWPV) ist seit dem 21. Juli 1995 im

Wesentlichen unverändert in Kraft. Der Vollzug der Vorschriften durch die unteren Bauaufsichtsbehörden hat in den zurückliegenden Jahren zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit auf den Brandenburgischen Camping- und Wochenendhausplätzen geführt. Dieser Vollzug hat allerdings auch den Blick darauf geschärft, dass manche Forderung in der Verordnung nicht der Gefahrenabwehr dient, sondern es sich zum Teil um Forderungen handelt, mit denen ein bestimmter Qualitätsstandard auf den Plätzen verlangt wird. Der Verband der Campingwirtschaft des Landes Brandenburg (VCB) hat darauf in den zurückliegenden Jahren wiederholt hingewiesen und eine maßvolle Deregulierung sowie einen Abbau der gesetzlichen Standards der Verordnung gefordert. Nach In-Kraft-Treten der neuen Brandenburgischen Bauordnung 2003 bestand zudem ein Anpassungsbedarf an die geänderte Gesetzeslage.

V. Rückblick

Anfang der Neunziger Jahre stellten Nutzer und Betreiber von bestehenden Camping- und Wochenendhausplätzen der Landesregierung vermehrt die Frage, wie in der Zukunft mit den Plätzen, ihren Anlagen und Einrichtungen bauaufsichtlich umgegangen werden





soll. Zum besseren Verständnis ist zu erklären, dass die Sorge um die weitere Nutzung am größten auf den Plätzen war, die seit DDR-Zeiten bestanden und auf denen die Campingwagen oder die Wochenendhäuser von denselben Nutzern über einen langen Zeitraum genutzt wurden. Dies hatte u.a. zur Folge, dass z. B. ursprünglich mobile Campingwagen und zum Teil auch Bauwagen, durch bauliche Veränderungen, Einhausungen, Erweiterungen und Überdachungen, ihre jederzeitige Ortsveränderlichkeit verloren hatten.

Zudem war in vielen Fällen ein dem Brandschutz genügender Sicherheitsabstand zwischen den einzelnen baulichen Anlagen und Einrichtungen nicht mehr gegeben. Die BbgCWPV von 1995 hat zur Rechtssicherheit beigetragen, sie war Grundlage für den flächendeckenden Einsatz der Bauaufsichtsbehörden mit dem Ziel, die teilweise gravierenden Sicherheitsmängel zu beseitigen und die Plätze schrittweise den Anforderungen der Verordnung anzupassen. Eine Besonderheit der BbgCWPV 1995 hatte diesen Weg vorgegeben: Die Anpassungsfristen in § 18, die im Einzelnen festlegten, welche Anpassungen bis zu welchem Zeitpunkt erfolgen mussten.

V. Ausblick

Die neue Brandenburgische Camping- und Wochenendhausplatz-Verordnung vom 18. Mai 2005¹ löst die Vorgängerverordnung vom 23. Juni 1995² ab, deren Regelungsumfang nicht mehr zeitgemäß erschien. Die Neuregelung verfolgt, wie die meisten Gesetze und Verordnungen unserer Zeit, das Ziel, durch Deregulierung und Senkung von

Normen und Standards zum Bürokratieabbau beizutragen. Die Entschlackung soll die BbgCWPV auf das bauordnungsrechtlich Notwendige zurückführen. Auf Qualitätsstandards wurde weitgehend verzichtet.

Der Umfang der Verordnung wurde deutlich reduziert. Die neue Verordnung regelt in 9 Paragraphen: Den Anwendungsbereich und die Begriffe (§ 1), die Allgemeinen Anforderungen (§ 2), die Zufahrten und Fahrwege (§ 3), den Brandschutz (§ 4), die sanitären Einrichtungen (§ 5), die Betriebsvorschriften (§ 6), die zusätzlichen Bauvorlagen (§ 7), die Ordnungswidrigkeiten (§ 8) und das In-Kraft-Treten und Außer-Kraft-Treten (§ 9).

Die in der Vorgängerverordnung enthaltene Regelung, eine gesonderte Stellplatzanlage herzustellen bzw. Stellplätze in bestimmter Anzahl zu errichten, wurde nicht übernommen. Gemäß § 43 Abs. 1 BbgBO müssen bei Errichtung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, die durch die Gemeinde in einer lichen Bauvorschrift nach § 81 BbgBO festgesetzten notwendigen Stellplätze hergestellt werden.

Die BbgCWPV 2005 sieht anders als § 18 der BbgCWPV 1995 keine Übergangsregelung mehr vor. Die Fristen zur Anpassung bestehender Camping- und Wochenendplätze an die BbgCWPV von 1995 sind abgelaufen, die Anpassung ist weitgehend erfolgt.



¹ Die Bekanntmachung erfolgte im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg (GVBl.) Teil II / Verordnungen, Nr. 14 vom 23.06.2005

² GVBl. Teil II - Verordnungen S. 490



Verordnung über bauaufsichtliche Anforderungen an Camping- und Wochenendhausplätze im Land Brandenburg (Brandenburgische Camping- und Wochenendhausplatz-Verordnung - BbgCWPV)

Vom 18. Mai 2005

Auf Grund des § 80 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1 und des § 79 Abs. 3 der Brandenburgischen Bauordnung vom 16. Juli 2003 (GVBl. I S. 210) verordnet der Minister für Infrastruktur und Raumordnung:

Inhaltsübersicht

- § 1 Anwendungsbereich, Begriffe
- § 2 Allgemeine Anforderungen
- § 3 Zufahrten, Fahrwege
- § 4 Brandschutz
- § 5 Sanitäre Einrichtungen
- § 6 Betriebsvorschriften
- § 7 Zusätzliche Bauvorlagen
- § 8 Ordnungswidrigkeiten
- § 9 In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

§ 1

Anwendungsbereich, Begriffe

(1) Diese Verordnung gilt für Campingplätze und Wochenendhausplätze mit einer Grundfläche von mehr als 1 000 m² oder mit mehr als vier Campingzelten, Campingfahrzeugen oder Wochenendhäusern.

(2) Campingplätze sind Plätze, die ständig oder wiederkehrend während bestimmter Zeiten des Jahres betrieben werden und zum Aufstellen und Benutzen von Campingzelten oder Campingfahrzeugen bestimmt sind.

(3) Wochenendhausplätze sind Plätze, die ständig oder wiederkehrend während bestimmter Zeiten des Jahres betrieben werden und zum Aufstellen und Benutzen von Wochenendhäusern bestimmt sind.

(4) Wochenendhäuser sind Gebäude mit einer Grundfläche von höchstens 50 m² und einer Gesamthöhe von höchstens 4 m, die dem vorübergehenden Aufenthalt dienen. Bei der Ermittlung der Grundfläche bleiben ein überdachter Freisitz oder ein Vorzelt bis zu 10 m² Grundfläche unberücksichtigt. Nicht jederzeit

ortsveränderlich aufgestellte Campingfahrzeuge gelten als Wochenendhäuser.

§ 2

Allgemeine Anforderungen

(1) Camping- und Wochenendhausplätze sind so anzuordnen und zu gestalten, dass durch ihren Betrieb und den Zugangs- und Abgangsverkehr keine Störungen für die Umgebung verursacht und die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Wasserhaushaltes nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden.

(2) Der Boden muss so beschaffen oder hergerichtet sein, dass auch bei länger anhaltendem Regen das Wasser sicher abgeleitet wird und die Oberfläche nicht verschlammt.

(3) Standplätze für Campingzelte oder Campingfahrzeuge sind von Aufstellplätzen für Wochenendhäuser räumlich zu trennen.

(4) Camping- und Wochenendhausplätze sind einzufrieden oder anderweitig von anderen Nutzungen abzugrenzen.

§ 3

Zufahrten, Fahrwege

(1) Camping- und Wochenendhausplätze müssen durch innere Fahrwege ausreichend erschlossen sein.

(2) Zufahrten und Fahrwege müssen mindestens 5,50 m breit, befestigt und für Fahrzeuge der Feuerwehr befahrbar sein. Geringere Zufahrtsbreiten sind zulässig, wenn ausreichende Ausweich- und Wendemöglichkeiten vorhanden sind. Für Fahrwege mit vorgeschriebenem Richtungsverkehr und für Stichwege von höchstens 100 m Länge mit Wendemöglichkeit genügt eine Breite von 3 m.

§ 4

Brandschutz

(1) Camping- und Wochenendhausplätze sind durch mindestens 5 m breite Brandschutzstreifen in einzelne Ab-

schnitte von nicht mehr als 2 000 m² Grundfläche zu unterteilen. Ein solcher Brandschutzstreifen muss zu angrenzenden Grundstücken angelegt werden, wenn diese baulich genutzt werden. Die Brandschutzstreifen sind ständig von baulichen Anlagen, Gegenständen und Unterholz freizuhalten.

(2) Der Abstand zwischen Campingzelten, Campingfahrzeugen oder Wochenendhäusern muss mindestens 2 m betragen.

(3) Camping- und Wochenendhausplätze müssen eine ausreichende Löschwasserversorgung mit an den Fahrwegen angeordneten Überflurhydranten oder anderen Einrichtungen für die Löschwasserentnahme sowie eine ausreichende Anzahl von Feuerlöschern haben. Von jeder Stelle des Platzes müssen Einrichtungen für die Löschwasserentnahme in nicht mehr als 200 m Entfernung erreichbar sein.

§ 5

Sanitäre Einrichtungen

(1) Camping- und Wochenendhausplätze müssen eine Wasserversorgungsanlage haben, die eine ausreichende Versorgung mit einwandfreiem Trinkwasser dauernd sichert.

(2) Camping- und Wochenendhausplätze müssen getrennte Räume für Wasch- und Duscheinrichtungen, Geschirrspüleinrichtungen, Wäschespüleinrichtungen und Toilettenanlagen haben. Die Wände und Fußböden dieser Räume müssen leicht gereinigt werden können. Die Einrichtungen müssen hygienisch einwandfrei benutzbar sein. Trinkwasserzapfanlagen, Abwasserbeseitigungs- oder Abwasserbehandlungsanlagen sowie Anlagen für Wert- und Abfallstoffe müssen von den Räumen nach Satz 1 getrennt sein.

(3) In nach Geschlechtern getrennten Räumen müssen eine ausreichende Zahl von Waschplätzen und Duschen und jeweils mindestens ein Waschplatz und eine Dusche in einer Einzelzelle



vorhanden sein. Für Rollstuhlbenutzer ist eine ausreichende Zahl von barrierefreien Einzelzellen mit Waschplatz und Dusche, mindestens jedoch eine, einzurichten.

(4) Es muss eine ausreichende Zahl von Geschirrspülbecken und Wäschespülbecken vorhanden sein.

(5) Es muss eine ausreichende Zahl von Trinkwasserzapfstellen mit Schmutzwasserabläufen vorhanden sein. Der Boden von Zapfstellen im Freien muss in einem Umkreis von mindestens 2 m befestigt sein. Wasserzapfstellen, die kein Trinkwasser liefern, sind als solche zu kennzeichnen.

(6) In nach Geschlechtern getrennten Räumen muss eine ausreichende Zahl von Toiletten in Einzelzellen vorhanden sein. Toilettenräume müssen Vorräume mit Handwaschbecken haben. Für Rollstuhlbenutzer ist eine ausreichende Zahl von barrierefreien Einzelzellen mit Toilette und Waschbecken, mindestens jedoch eine, einzurichten.

(7) Camping- oder Wochenendhausplätze müssen an eine Sammelkanalisation, eine ausreichend bemessene Kleinkläranlage oder Sammelgrube angeschlossen sein. Für die Entleerung von tragbaren Toiletten muss ein geeigneter Behälter vorhanden sein, wenn die Entsorgung der tragbaren Toiletten in die örtliche Sammelkanalisation nicht zulässig ist.

(8) Abfallgruben sind nicht zulässig. Kleinkläranlagen und Sammelgruben sowie Behälter für Wert- oder Abfallstoffe müssen von Stand- und Aufstellplätzen abgeschirmt und so weit entfernt sein, dass von ihnen keine Beeinträchtigungen ausgehen.

§ 6 Betriebsvorschriften

(1) Während des Betriebes des Camping- oder Wochenendhausplatzes muss der Betreiber oder die vom Betreiber mit der Leitung des Platzes beauftragte Person ständig erreichbar sein.

(2) Der Betreiber eines Camping- oder Wochenendhausplatzes ist dafür verantwortlich, dass

1. die Anlagen und Einrichtungen, die nach den Vorschriften dieser Verordnung erforderlich sind, in dem der Belegung des Platzes entsprechenden Umfang betriebsbereit bleiben,

2. die Brandschutzanforderungen nach § 4 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 eingehalten werden,

3. ein Verbandskasten für Erste Hilfe bereitgehalten wird,

4. die Bestimmungen dieser Verordnung und die in der Platzordnung geregelten Betriebsvorschriften eingehalten werden.

(3) Der Betreiber eines Camping- oder Wochenendhausplatzes muss in einer Platzordnung mindestens regeln:

1. das Aufstellen von Kraftfahrzeugen, Wohnwagen und Zelten sowie von Wochenendhäusern,

2. das Benutzen und Sauberhalten der Plätze, der Anlagen und der Einrichtungen,

3. das Beseitigen von Wert- und Abfallstoffen und Abwasser,

4. den Umgang mit Feuer.

(4) An den Eingängen zu den Camping- und Wochenendhausplätzen ist an gut sichtbarer, geschützter Stelle ein Lageplan der Platzanlage anzubringen. Aus dem Lageplan müssen die Zufahrt, die Fahrwege, die Brandschutzstreifen, die Art und Lage der Hydranten und der besonderen Einrichtungen für die Löschwasserentnahme sowie die Standorte der Feuerlöscher, der Erste-Hilfe-Einrichtungen und der Fernsprechanlüsse ersichtlich sein.

(5) An den Eingängen zu Camping- und Wochenendhausplätzen und bei größeren Plätzen auch an weiteren Stellen sind Hinweise anzubringen, die mindestens folgende Angaben enthalten müssen:

1. Name und Anschrift des Betreibers und der mit der Leitung des Platzes beauftragten Person,

2. Lage der Fernsprechanlüsse,

3. Anschrift und Rufnummer der Polizei, der Feuerwehr und des Rettungsdienstes,

4. Name, Anschrift und Rufnummer des nächsten Arztes und der nächsten Apotheke,

5. Platzordnung.

§ 7

Zusätzliche Bauvorlagen

Mit den Bauvorlagen ist ein Brandschutzkonzept vorzulegen. Im Brandschutzkonzept ist auf der Grundlage einer Risikoanalyse eine Gesamtbewertung vorzunehmen und darzustellen, welche vorbeugenden baulichen, anlagentechnischen, organisatorischen (betrieblichen) und abwehrenden Maßnahmen zur Erfüllung der Schutzziele des Brandschutzes sowie der brandschutztechnischen Anforderungen erforderlich sind.

§ 8

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig gemäß § 79 Abs. 3 Nr. 1 und 3 der Brandenburgischen Bauordnung handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen dem Gebot

1. in § 6 Abs. 1 während des Betriebes nicht ständig erreichbar ist,

2. in § 6 Abs. 2 Nr. 1 die Anlagen und Einrichtungen nicht in dem der Belegung des Platzes entsprechenden Umfang betriebsbereit hält,

3. in § 6 Abs. 2 Nr. 2 die Brandschutzanforderungen nach § 4 Abs. 1 Satz 3 und Abs. 2 nicht einhält,

4. in § 6 Abs. 2 Nr. 3 keinen Verbandskasten für Erste Hilfe bereithält.

Die Ordnungswidrigkeit kann gemäß § 79 Abs. 5 der Brandenburgischen Bauordnung mit einer Geldbuße bis zu 500 000 Euro geahndet werden.

§ 9

In-Kraft-Treten, Außer-Kraft-Treten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Mit dem In-Kraft-Treten dieser Verordnung tritt die Brandenburgische Camping- und Wochenendhausplatz-Verordnung (BbgCWPV) vom 23. Juni 1995 (GVBl. II S. 490), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Januar 2001 (GVBl. II S. 8), außer Kraft.

Potsdam, den 18. Mai 2005

Der Minister
für Infrastruktur und Raumordnung

Frank Szymanski



Monitoring zum Stadtumbau - Einführungsveranstaltung und die nächsten Schritte

Ullrich Jäger

Nach knapp einjähriger Vorbereitung des Stadtumbaumonitorings fand am 13. April 2005 im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) in Potsdam die offizielle Einführungsveranstaltung statt. 80 Teilnehmer aus den derzeit in das Programm Stadtumbau Ost aufgenommenen 26 Gemeinden haben sich gemeinsam mit dem Ministerium und dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) über die Durchführung des Stadtumbaumonitorings verständigt. Darüber hinaus hatten die Gemeinden, die unmittelbar vor der Programmaufnahme stehen, Gelegenheit, sich über die Anforderungen zu informieren. Ebenfalls einbezogen waren die Fachpartner vom Städte- und Gemeindebund, vom Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen, der Geschäftsstelle der ARGE REZ u.a.

Im Rahmen der Veranstaltung wurden das Konzept des Stadtumbaumonitorings erläutert und seine Umsetzung diskutiert. In den Redebeiträgen des MIR, der Bundestransferstelle Stadtumbau Ost, des LBV, der Kreisverwaltung Oberhavel, der Ernst Basler und Partner GmbH sowie des Institutes für Stadtforschung und Strukturpolitik ging es im Einzelnen um:

- die Ziele und Aufgaben,
- die Anforderungen und die Einführungsstufen für das Monitoring im Land Brandenburg,
- kommunale Monitoringverfahren und
- Methoden zur Erfassung des Wohnungsleerstands.

Ziele und Aufgaben des Monitorings

Herr Schweinberger, Abteilungsleiter im MIR und Frau Dr. Liebmann, Bundestransferstelle gaben in ihren Beiträgen einen Überblick über die Erwartungen an ein Monitoring. Deutlich wurde, dass auf den verschiedenen Ebenen des Bundes, des Landes und der Kommunen ein gemeinsames Interesse an der Überprüfung der Zielerreichung bzw. der Evaluierung des Programms Stadtumbau Ost besteht. Die Anforderungen an

eine Prozessbeobachtung und Evaluierung steigen mit zunehmender Härte der Verteilungskämpfe um Mittel. Neben der Frühwarnfunktion sind durch das Stadtumbaumonitoring die Voraussetzungen für die Abstimmung zwischen den Programmen, die Prioritätensetzung im Städte- und Stadtteilvergleich sowie die Koordinierung von Maßnahmen zu schaffen. Angesichts anhaltender Schrumpfungsprozesse müssen Maßnahmen sorgfältig vorbereitet werden, damit es nicht zu Fehlinvestitionen kommt. Um die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen und das Wissen über Entwicklungsprozesse vor Ort zu bekommen, ist die Beobachtung der Rückbau- und Aufwertungsmaßnahmen sowie der laufenden räumlichen und siedlungsstrukturellen Veränderungen unumgänglich.

Aufbau und Vorgehensweise für das Monitoring

Der in der Veranstaltung durch das MIR und das LBV vorgestellte Aufbau für das Monitoring lässt sich wie folgt charakterisieren: Um eine Querschnittsanalyse durch alle Programmgemeinden durchführen zu können, bestand zunächst die Aufgabe, einen einheitlichen Indikatorenkatalog zu entwickeln. Ein Landesmonitoring kann aber nur erfolgreich sein, wenn das kommunale Monitoring befördert wird. Der mit dem MIR abgestimmte Indikatorenkatalog stellt deshalb zunächst nur eine aus der Aufgabe heraus abgeleitete Lösung dar, die im Verlauf der weiteren Arbeit fortzuentwickeln sein wird. Eine Erweiterung des Indikatorenkataloges ist bei Bedarf durch die Kommunen jederzeit möglich.

Im Rahmen des Monitorings soll die Stadtentwicklung auf der Ebene der Gesamtstadt und der Schwerpunktgebiete des Stadtumbaus verfolgt werden. Darüber hinaus werden auch ausgewählte Stadt-Umland-Prozesse beobachtet. Zur Entlastung der Kommunen ist eine arbeitsteilige Datenerfassung vorgesehen. Die Beschaffung und Haltung der zentral verfügbaren Daten erfolgt durch das LBV. Alle übrigen Informationen müssen

durch die Kommunen erhoben bzw. aus den Programmunterlagen zum Stadtumbau entnommen werden.

Soweit eine gesonderte Erfassung von Daten für das Monitoring erforderlich wird, kann diese als Planungsleistung gefördert werden, wenn damit Dritte beauftragt werden. In Auswertung des Rücklaufs aus den Gemeinden und der zentral verfügbaren Daten wird durch das LBV ein Gesamtbericht zum Stand des Stadtumbaus im Land Brandenburg erarbeitet. Die Arbeit an dem Monitoring soll aber für beide Seiten - die Kommunen und das Land - von Vorteil sein. Deshalb wird gesichert, dass die Ergebnisse auch den Programmgemeinden zur Verfügung gestellt werden.

Kommunale Monitoringverfahren

Erste Monitoringverfahren konnten durch die Kreisverwaltung Oberhavel und die Stadt Guben vorgestellt werden. Praxiserfahrungen zeigen, dass das Stadtumbaumonitoring nur dann seinen Zweck wirklich erfüllt, wenn die dafür erforderliche Arbeit aus Eigeninteresse der Kommunen geleistet wird und sich aus den kommunalen Ergebnissen ohne größeren Aufwand der Informationsbedarf des Landes decken lässt. Deutlich wurde aber auch, dass es Zeit braucht, die vielfach bereits vor Ort vorhandenen Informationen zu erschließen und in ein Monitoringsystem einzubinden.

Methoden zur Erfassung des Wohnungsleerstands

Der Wohnungsleerstand ist für die angestrebte Stabilisierung der Wohnungsmärkte ein zentraler Indikator. Die Bereitstellung und Aktualisierung von Angaben zum Wohnungsleerstand hat in der Vergangenheit in den Kommunen zu Schwierigkeiten geführt. Deshalb hat das MIR im Rahmen eines Gutachtens die verschiedenen Methoden der Erfassung prüfen lassen. Im Ergebnis wurde eine Arbeitshilfe für die kommunale Praxis erarbeitet, die in der Einführungsveranstaltung vorgestellt und an die Programmgemeinden übergeben wurde (siehe dazu Beitrag von Dr. Aehnelt in diesem Heft).



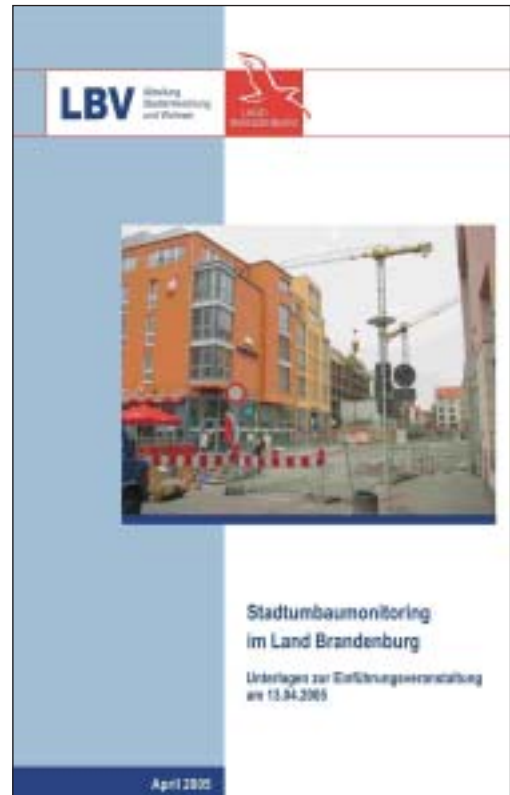
Nächste Schritte

Unter den Beteiligten bestand Einigkeit über die Notwendigkeit der Durchführung eines Stadtumbaumonitorings. In der Praxis wird sich aber erst das richtige Maß des Erhebungsumfangs erweisen müssen. Deshalb und um die notwendige Vorbereitungszeit zu lassen, wurde eine stufenweise Einführung vereinbart. In der ersten Stufe bis 30. Juni 2005 werden zunächst alle gesamtstädtischen Daten für 2004 (wenn möglich auch rückwirkend für 2003) erfasst. Liegen für die teilräumliche Ebene in den Gemeinden bereits Daten vor, dann sollten diese auch schon jetzt mit in die Bearbeitung einbezogen werden. In Auswertung des ersten Rücklaufs wird dann im Gespräch mit den Gemeinden über eine Modifizierung des Indikatorenkataloges zu entscheiden sein.

In der Einführungsphase erfolgt die Datenbereitstellung zunächst auf der Basis von Excel. Perspektivisch ist landesseitig die Einführung einer Expertensoftware vorgesehen. Eine beschränkte Ausschreibung wird dafür zur Zeit vor-

bereitet. Eine mit ausgewählten Kommunen und Softwareanbietern durchgeführte Expertenanhörung hat ergeben, dass die Nutzung von Expertensoftware einen Qualitätssprung des Monitorings in Hinblick auf die unverzügliche Auswertung der Daten und die sofortige Bereitstellung von Ergebnissen bewirken kann. Die Kommunen haben sich jedoch mehrheitlich dafür ausgesprochen, dass in der Softwarefrage die Entscheidungsfreiheit ihnen überlassen bleibt. Deshalb wird zukünftig die Definition einer gemeinsamen Schnittstelle für die Datenkommunikation notwendig.

Außerdem werden die Kommunen durch das Land weiterhin bei der Durchführung des Monitorings unterstützt. So sollen die Möglichkeiten der Datenbeschaffung z.B. von Sozialdaten und der Förderung von Datenerhebungen und Softwareausstattung geklärt werden. Auch bemühen sich das MIR gemeinsam mit dem LBV in Zusammenarbeit mit der Datenschutzbeauftragten des Landes um weiterführende Hinweise. ■



Arbeitshilfe „Umweltprüfung im Bauleitplanverfahren nach dem BauGB 2004“

Jörg Finkeldei

Mit dem **Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau)** haben sich im Juli 2004 wesentliche Änderungen im Bauleitplanverfahren ergeben. Diese betreffen insbesondere den Bereich der Umweltprüfung (UP) im Verfahren der Bauleitplanung. Zur Anwendung des BauGB 2001 und der seinerzeit eingeführten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde bereits im Jahr 2002 im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg in Zusammenarbeit mit einem kommunalen Arbeitskreis eine Arbeitshilfe erarbeitet, die u. a. auch im Internet veröffentlicht wurde. Die Änderungen des EAG Bau waren Anlass für die Herstellung der nunmehr vorliegenden **Arbeitshilfe bezüglich der Umweltprüfung im Bauleitplanverfahren nach dem BauGB 2004**. Die Arbeitshilfe zum BauGB 2001/UVP 2001 hat aber weiterhin Bedeutung für die Praxis der Bauleitplanung, solange es noch Bauleitpläne gibt, welche nach dem

14. März 1999 eingeleitet wurden und welche noch nicht abgeschlossen sind, aber vor dem 20. Juli 2006 abgeschlossen sein werden. Deshalb kann insoweit weiterhin auf diese Arbeitshilfe zurückgegriffen werden.

Die **Integration der Umweltprüfung in das Bauleitplanverfahren** macht die Gemeinden zu den Verantwortlichen für die Durchführung der Umweltprüfung. Dies führt nicht nur zu einer Kostenverlagerung auf die kommunale Ebene, sondern auch zu einer gewissen Abhängigkeit der Gemeinden von den am Verfahren beteiligten Umweltfachbehörden. Von deren Bereitschaft und Intensität der Mitwirkung hängt es maßgeblich ab, ob und inwieweit die Gemeinden die Möglichkeiten der kostenreduzierenden Nutzung vorhandener Umweltdaten und der Verfahrenskonzentration effizient zur Entfaltung bringen können. Für die unter Kostengesichtspunkten angestrebte Verfahrensoptimierung ist von entscheidender

Bedeutung, ob und wie es gelingt, dass das Bauleitplanverfahren für die Gemeinden trotz der erhöhten Verfahrensanforderungen aufgrund der formalen Umweltprüfung steuerbar bleibt. Denn die Untersuchungen hinsichtlich der in das Bauleitplanverfahren integrierten Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund der UVP-Änderungsrichtlinie haben gezeigt, dass es häufig zu Verfahrensverzögerungen infolge einer zögerlichen und in der Sache teilweise nicht substantiierten oder gar unberechtigten umweltfachlichen Beanstandung des Bauleitplans kam. Im Interesse der Verfahrenseffizienz muss sicher gestellt werden, dass den Gemeinden die für die bauleitplanerische Nutzungssteuerung und die flächenbezogenen Standortentscheidungen notwendigen Umweltinformationen seitens der Umweltfachbehörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Behördenbeteiligung auch tatsächlich zur Verfügung gestellt werden.



Durch die generelle formalisierte Umweltprüfung wird das Bauleitplanverfahren umfangreicher. Die Umweltbelange bekommen im Abwägungsvorgang faktisch ein Übergewicht, weil sich ein Großteil der kommunalen Planungstätigkeit auf die Umweltaanforderungen erstreckt, obwohl den Umweltbelangen materiell-rechtlich kein erhöhtes Gewicht zugewiesen wurde. Um das Verfahren und die komplexeren Entscheidungsprozesse, die von den Gemeinden zu bewältigen sind, nicht zu überfrachten, wurden mit dem EAG Bau die gemeinschaftsrechtlich eröffneten Abschichtungs- und Ausnahmemöglichkeiten aufgenommen.

Inwiefern die gesetzlichen Möglichkeiten so ausgestaltet werden können, dass die Umweltprüfungen in der Bauleitplanung für die Brandenburger Gemeinden einfacher oder zumindest handhabbarer durchgeführt werden können, soll in der vom MIR herausgegebenen Arbeitshilfe aufgezeigt werden.

Die wesentlichen Inhalte der Arbeitshilfe sind:

- Darstellung der geltenden Rechtslage nach Inkrafttreten des EAG Bau,
- Anforderungen der Umweltprüfung für den Flächennutzungs- und Bebauungsplan € Das Verhältnis zum Landschaftsplan wird wegen der SUP-Pflicht des Landschaftsplans im Laufe dieses Jahres noch vertiefend untersucht und vom MIR publiziert werden.
- Fragen der Abschichtung,
- Aufbereitung der einzelnen Verfahrensschritte anhand von Praxisbeispielen,
- Ablaufschemata,
- Anleitung zur Erstellung des Umweltberichts und zur Planbegründung,
- Darstellung der Rechtsfolgen bei fehlender oder fehlerhaft durchgeführter Umweltprüfung und Möglichkeiten der Heilung,
- Abrechnung der Umweltprüfung nach HOAI.

Kommunaler Arbeitskreis

Um die notwendige Rückkoppelung in der Planungspraxis sicherzustellen und die praxisnahe Erarbeitung der Ergebnisse des Forschungsprojektes zu unterstützen, wurde wie schon für die Arbeitshilfe zum BauGB 2001 auch für die neue Arbeitshilfe zum BauGB 2004 ein kommunaler Arbeitskreis ausgewählter brandenburgischer Kommunen eingerichtet. In diesem Arbeitskreis haben neben Vertretern des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung sowie dem Gutachter und dessen Mitarbeitern die Vertreter folgender

Kommunen mitgewirkt: Vertreter des Landkreises Teltow-Fläming, der Städte Cottbus, Potsdam, Prenzlau, Frankfurt/Oder, Spremberg, Strausberg, Senftenberg, Eberswalde, Oranienburg, Elsterwerda und Forst (Lausitz) sowie der Gemeinden Birkenwerder, Kloster Lehnin, Oberkrämer und Kremmen.

Durch Einschaltung eines projektbegleitenden kommunalen Arbeitskreises konnten zum einen die Schwierigkeiten sichtbar gemacht werden, die in den betroffenen Gemeinden aufgetreten sind. Zum anderen konnten die Entscheidungsprozesse innerhalb der Gemeinden während der Projektarbeit unterstützt und umgekehrt die Fragestellungen, Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus dem Erfahrungsprozess im Rahmen der Tätigkeit des Arbeitskreises in das Forschungsprojekt eingebunden werden.

Der kommunale Arbeitskreis hat die Teilergebnisse des Forschungsprojektes im Rahmen von drei Workshops erörtert und abgestimmt. Der Untersuchungsgegenstand des Forschungsprojektes wurde zu diesem Zweck in drei Themenblöcke gegliedert:

1. Die Darstellung der Ausgangslage, des Untersuchungsgegenstands, der Umfrageergebnisse, der rechtlichen Rahmenbedingungen für die im Bauleitplanverfahren durchzuführende Umweltprüfung sowie der Fehlerfolgen anhand einzelner Praxisbeispiele,
2. die Klärung des Verhältnisses zwischen der Umweltprüfung im Bauleitplanverfahren und der Landschafts- und Grünordnungsplanung, zwischen dem Bauleitplanverfahren und anderen speziellen fachgesetzlichen Umweltprüf- und Verfahrensanforderungen sowie die Ausarbeitung verfahrensmäßiger Ablaufschemata und
3. die Klärung von Zweifelsfragen sowie die Präsentation von Beispielen aus der Praxis.

Vor Durchführung des ersten Workshops des Arbeitskreises wurde auf der Basis eines Fragebogens zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung eine Umfrage unter den teilnehmenden Kommunen durchgeführt. Zweck dieser Befragung war es festzustellen, welche Erfahrungen bei den Teilnehmern seit dem BauGB 2001 mit der Umweltverträglichkeitsprüfung inzwischen vorliegen und ob bereits erste Erfahrungen mit dem BauGB 2004 gemacht worden sind. Außerdem sollten in der Praxis erkannte Schwierigkeiten beim Vollzug

der Planungsanforderungen und in der Zusammenarbeit mit anderen Behörden sowie bei der Finanzierung der Umweltprüfungskosten aufgedeckt werden.

Gegenstand des ersten Workshops des Arbeitskreises war die Darstellung der Rechtsentwicklung im Bereich der Umweltprüfungen, der rechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere der Verfahrensanforderungen und Prüfungsschritte der Umweltprüfung innerhalb des Bauleitplanverfahrens. Daneben wurden folgende Aspekte thematisiert: Die Reichweite und die Ausnahmen der generellen Umweltprüfungspflicht städtebaulicher Satzungen, die Anforderungen hinsichtlich der Erarbeitung eines Umweltberichts sowie dessen multifunktionale Bedeutung, die Anforderungen an die Einbindung der Ergebnisse in die Abwägungsentscheidung und deren Dokumentation in der Planbegründung sowie die erhöhte Bedeutung des vereinfachten Verfahrens.

Im Rahmen des zweiten Workshops berichteten kommunale Vertreter des Arbeitskreises über ihre Erfahrungen mit der Durchführung eines vereinfachten Verfahrens ohne Umweltprüfung, über die Umweltprüfung im Rahmen der Flächennutzungsplanung und darüber, welche Bedeutung der Landschaftsplanung im Rahmen der Umweltprüfung bislang eingeräumt wurde. Diskutiert wurde überdies darüber, welchen Stellenwert der Landschaftsplanung in Brandenburg im Zusammenhang mit der Erstellung eines Umweltberichts zukommen kann. Zudem wurden die Rechtsfolgen bei fehlender oder fehlerhaft durchgeführter Umweltprüfung anhand von Beispielen erörtert. Angesichts des Umstands, dass in mehreren Brandenburger Gemeinden in Einzelfällen krasse Kostenunterschiede für Umweltprüfungen sichtbar geworden sind, wurden außerdem aus der HOAI abgeleitete Abrechnungsregeln diskutiert. Schließlich wurden die mit der Überwachung von Bauleitplänen bzw. mit dem so genannten Monitoring verbundenen Anforderungen sowie erste methodische Ansätze thematisiert.

Im Rahmen des dritten Workshops wurde die Arbeitshilfe vom Gutachter vorgestellt und die Ergebnisse anhand von Praxisbeispielen erörtert. Die Präsentation der Arbeitshilfe durch Herrn Prof. Dr. Spannowsky fand durchweg positive Resonanz. Die anschließende Diskussion war durch konstruktive Beiträge gekennzeichnet. Die Arbeitshilfe liegt in ihrer Endfassung vor und ist im Internet unter <http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=100763&siteid=23> zu finden.



EAG Bau-Einführungserlass

Christina Schlawe

Das am 20. Juli 2004 in Kraft getretene Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) vom 24. Juli 2004 (BGBl. I S. 1359) hat zu umfangreichen Änderungen im Baugesetzbuch geführt. Eine nähere Erläuterung erfahren diese Änderungen mit dem brandenburgischen EAG Bau-Einführungserlass vom 4. April 2005, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 21 vom 1. Juni 2005, S. 566. Der Erlass ist auch über die Internetseite des MIR abrufbar:

http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=107624&_siteid=23

Dem brandenburgischen EAG Bau-Einführungserlass liegt der Mustereinführungserlass der Fachkommission Städtebau der ARGEBAU zugrunde (<http://www.is-argebau.de>). Die Ergänzungen im Brandenburgischen EAG Bau-Einführungserlass beziehen sich insbesondere auf folgende Punkte:

- Mit dem EAG Bau wurde eine allgemeine Umweltprüfungspflicht und das Monitoring (Überwachung) für Bauleitpläne eingeführt. Der Einführungserlass thematisiert die Möglichkeit, Teile der Landschaftsplanung für die Umweltprüfung heranzuziehen. Daneben werden verschiedene planungsrelevante Datenquellen zu Umweltinformationen genannt, die sowohl für die Umweltprüfung als auch für das Monitoring nützlich sein können (u. a. Nr. 2.6.1).
- Die Anwendungsvoraussetzungen und -möglichkeiten für den neu bzw. wieder eingeführten Teilflächennutzungsplan gemäß § 5 Abs. 2b BauGB werden näher erläutert (Nr. 3.5.1.1).
- Es wird dargelegt, welche Aspekte bei der nunmehr möglichen Festsetzung befristeter oder bedingter Nutzungen nach § 9 Abs. 2 BauGB zu beachten sind (Nr. 3.5.2.5).
- Die Auswirkungen der neuen Zulässigkeitsvoraussetzung des § 34 Abs. 3 BauGB werden näher erläutert. Nach der Neuregelung dürfen von Vorhaben innerhalb des unbeplanten Innenbereichs keine schädlichen Auswirkungen auf zentrale Versorgungsbereiche in der Gemeinde oder in anderen Gemeinden zu erwarten sein. Die Regelung betrifft insbesondere – wenn auch nicht ausschließlich! – Vorhaben des großflächigen Einzelhandels. Es werden daher auch weiterführende Hinweise zum großflächigen Einzelhandel gegeben, um den Umgang mit der Neuregelung für alle Beteiligten praktikabler zu machen (Nr. 4.2.1).
- Nach § 145 Abs. 1 Satz 2 BauGB ist die sanierungsrechtliche Genehmigung für ein Vorhaben nunmehr durch die untere Bauaufsichtsbehörde zu erteilen, wenn gleichzeitig eine baurechtliche Genehmigung oder Zustimmung für das jeweilige Vorhaben erforderlich ist¹. Über die sanierungsrechtliche Genehmigung hat die untere Bauaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der betroffenen Gemeinde zu entscheiden. Hier kommt es regelmäßig zu einer Fristenkollision. Denn die Gemeinde hat zwei Monate Zeit, ihr Einvernehmen zu erteilen, über die sanierungsrechtliche Genehmigung ist aber bereits innerhalb eines Monats zu entscheiden. Hier bleibt der unteren Bauaufsichtsbehörde in der Regel nur der

Ausweg über eine Verlängerung der Bearbeitungsfrist für die sanierungsrechtliche Genehmigung, um diese nicht verfristen zu lassen. Die Verlängerungsmöglichkeit sieht der Gesetzgeber ausdrücklich vor. Der EAG Bau-Einführungserlass geht sowohl auf diesen Ausweg aus der Fristenkollision, als auch auf die Frage ein, wann die Frist für das sanierungsrechtliche Genehmigungsverfahren in Gang gesetzt wird. Das ist nur der Fall, wenn der Antragsteller explizit eine sanierungsrechtliche Genehmigung beantragt (Nr. 6.1.1).

- Hervorzuheben ist auch die neue Rügefrist nach § 215 Abs. 1 BauGB. Die nunmehr einheitliche Rügefrist von zwei Jahren, um bestimmte Fehler geltend machen zu können, gilt für alle nach Inkrafttreten des EAG Bau neu bekannt gemachten/bekannt zu machenden Bauleitpläne und Satzungen. Also auch für solche, die noch nach altem Recht begonnen wurden. Das ist von den Gemeinden im Rahmen ihrer Bekanntmachungen zu beachten. Nur wenn der Hinweis auf die Rügefrist die neue Frist von zwei Jahren nennt, wird die Frist für das Unbeachtlichwerden bzw. die Heilung bestimmter Fehler überhaupt in Gang gesetzt. Der Erlass geht ferner darauf ein, welche Folgen ein fehlerhafter Hinweis, der noch auf die alten Fristen von einem bzw. sieben Jahren verweist, hat und wie er behoben werden kann (Nr. 7.3 und 8.1).

¹ Ist nur eine sanierungsrechtliche Genehmigung erforderlich, liegt die Zuständigkeit allein bei der Gemeinde.



Perspektiven für die Regionalparks in der Metropolregion Berlin-Brandenburg

Klaus Ermer, Renate Hoff, Matthias von Popowski



Die Entwicklung von Regionalparks gehört zu den erfolgreichen Kooperationsvorhaben der Länder Brandenburg und Berlin, mit dem Mitte der 90er Jahre begonnen wurde. Mit Inkrafttreten des Landesentwicklungsplans für den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg (LEPeV) 1998 verpflichteten sich beide Länder gemeinsam die Regionalparks zu entwickeln. Ziel sollte es sein, im Stadt-Umland-Raum die wirtschaftlichen und sozialen Lebensgrundlagen zu sichern, Naherholung und Tourismus zu unterstützen und insgesamt zu einer nachhaltigen und umweltverträglichen Nutzung der Landschaft beizutragen.

Mit der Regionalparkidee wird auf eine selbst tragende Entwicklung und das freiwillige Engagement „von unten“ – auf lokaler Ebene – gesetzt. Mit Unterstützung durch die gemeinsame Landesplanung haben sich seit 1995 die Regionalparks in einem ca. 15 bis 30 km breiten Ring um Berlin als Vereine und kommunale Arbeitsgemeinschaften konstituiert. Die Regionalparks sind somit nur ein Teil der Region, die durch periphere Bereiche der Berliner Randbezirke und an Berlin angrenzende Kommunen bestimmt wird. Mitglieder in den Regionalparkvereinen sind neben Brandenburger Kommunen Berliner Bezirke, Tourismus- und Fremdenverkehrsorganisationen, Privatpersonen sowie Unternehmen z. B. aus Landwirtschaft und Gaststättengewerbe.

Seit 2003 bündelt der Dachverband der Regionalparks in Brandenburg und Berlin e.V. die Interessen aller Regionalparks und vertritt diese nach außen. Der Dachverband wird seit 2004 durch einen zehnköpfigen Beirat unterstützt, dessen Mitglieder überwiegend politische Funktionen wahrnehmen.

Die Zusammensetzung und Mitgliederstruktur in den Regionalparkvereinen basiert vor allem auf den jeweils gewählten thematischen Schwerpunkten. Die Verankerung des Regionalpark-Gedankens vor Ort ist damit das zentrale Merkmal. Hier werden Projekte und Vor-

haben vorbereitet und umgesetzt. Dies wiederum gewährleistet eine hohe Akzeptanz und Zustimmung in der Region. Für die Finanzierung der Projekte in den Regionalparks werden vorrangig die Möglichkeiten des 2. Arbeitsmarktes z.B. für die Durchführung von Landschaftspflegemaßnahmen genutzt, ergänzt durch Mitgliedsbeiträge und Spenden. Hier sind in erster Linie die kommunalen Beiträge zu nennen, die in nicht unerheblichem Maße zur Finanzierung der Projekte beitragen.

Insgesamt wurden bisher rund 120 Projekte in den Regionalparks durchgeführt. Die Palette der Aktivitäten reicht von Landschaftspflegemaßnahmen z. B. in den Regionalparks Teltow und Havelseen, der Entwicklung von regionalen Produkten (Brot, Wurst) im Regional-

park Krämer Forst bis zur Entwicklung und Durchführung von Erlebnistouren für Naherholungssuchende im Regionalpark Barnimer Feldmark. Ferner wurden eigene Rad- und Freizeitkarten entwickelt. Die Beschilderung des 66-Seen-Wanderwegs und die Vorbereitung einer Radwanderroute rund um Berlin durch alle Regionalparks als Ergänzung zu den sternförmigen Fernradwanderwegen und zu der über 800 km langen „Tour Brandenburg“ sind die wichtigsten regionalparkübergreifenden Projekte. Mit diesen Projekten und den vor Ort

Anzahl der Projekte in den Regionalparks (2004)	Tagestourismus/ Naherholung	Aufwertung Kulturlandschaft	Regionale Wirtschafts- kreisläufe	Aufwertung Erschließungs- potenziale	Steigerung Bekanntheitsgrad	Gesamt
Regionalpark Barnimer Feldmark	12	36	2	1	19	70
Naturpark Barnim	-	-	-	-	-	k.A.
Regionalpark Müggel-Spree	2	1	-	3	1	7
Regionalpark Teltow/Flutgrabenaue	2	8	2	1	-	13
Regionalpark Havelseen	4	5	-	-	-	9
Regionalpark Döberitzer Heide	-	-	-	-	-	k.A.
Regionalpark Krämer Forst	13	-	4	-	4	21
Gesamt	33	50	8	5	24	120

Anzahl der Beschäftigten in den Regionalparks (2004)	Tagestourismus/ Naherholung	Aufwertung Kulturlandschaft	Regionale Wirtschafts- kreisläufe	Aufwertung Erschließungs- potenziale	Steigerung Bekanntheitsgrad	Gesamt	durchschn. Beschäftigte/ Projekt
Regionalpark Barnimer Feldmark	63	562	20	11	-	656	9,4
Naturpark Barnim	-	-	-	-	-	k.A.	-
Regionalpark Müggel-Spree	41	11	-	165	20	237	33,9
Regionalpark Teltow/Flutgrabenaue	20	36	2	19	-	77	5,9
Regionalpark Havelseen	24	15	-	-	-	39	4,3
Regionalpark Döberitzer Heide	-	-	-	-	-	k.A.	-
Regionalpark Krämer Forst	2	-	2	-	6	10	0,5
Gesamt	150	624	24	195	26	1019	8,5

Der Naturpark Barnim und der Regionalpark Barnimer Feldmark führen viele Projekte gemeinsam durch. Eine getrennte Erfassung ist daher nicht sinnvoll



sichtbaren Maßnahmen haben die Regionalparks einen erheblichen Bedeutungs- und Imagegewinn in der Region sowie darüber hinaus erzielt. Damit gelingt es, sowohl wirtschaftliche Entwicklung mit dem Schutz von Natur und Landschaft zu vereinbaren als auch aus der Nutzung der natürlichen Ressourcen wirtschaftliche Entwicklungsimpulse abzuleiten.

Zukünftig setzen die Regionalparks auf die Entwicklung von regionalen Produkten, die Unterstützung regionaler Wirtschaftskreisläufe und die Fortführung landschaftsbezogener Aufwertungsmaßnahmen. Darüber hinaus stehen Maßnahmen zur Entwicklung der (tages-)touristischen Infrastruktur und Erschließung im Mittelpunkt. Dies wird nur möglich sein, wenn es gelingt, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten der Europäischen Union, des Bundes und der Länder stärker als bisher in Anspruch nehmen zu können. Die Aufnahme der Regionalparks als Handlungsfeld des Operationellen Programms Brandenburg für die zukünftige Strukturfondsperiode der Europäischen Union ist daher ein zentrales Ziel der derzeitigen Arbeit.

Auf der Ebene der Landkreise in Brandenburg werden zur Zeit integrierte ländliche Entwicklungskonzepte (ILEK) unter Einbeziehung der Akteure erarbeitet. Dabei werden für die nächsten fünf Jahre inhaltliche und räumliche Schwerpunkte festgesetzt, auf die die Förderung des Ministeriums für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz abzielen wird. Hierfür werden die Ziele der Regionalparkentwicklung mit denen der Region und den von ihr zu setzenden Schwerpunkten abgeglichen, um so die Voraussetzung zur Förderung von Einzelmaßnahmen im Rahmen der Integrierten Ländlichen Entwicklung zu schaffen.

Die „Umlandregion“¹ Berlin-Brandenburg im Vergleich zu anderen europäischen Metropol- und Hauptstadtregionen

In diesem Zusammenhang ist auch ein Vergleich zwischen der bisherigen Entwicklung in der „Umlandregion“ Berlin-Brandenburg und der Entwicklung in anderen Metropolregionen Europas, z. B. Rom, Madrid, Wien, Warschau, Prag, Budapest oder Stockholm für die Beurteilung eines künftigen „Unterstützungsbe-

darfs“ der Regionalparks durch EU-Förderprogramme hilfreich. Vergleicht man die Bevölkerungsentwicklung (1995 bis 2002) und die Entwicklung des Bruttoinlandsproduktes (BIP) pro Kopf (1995 bis 2001), lassen sich folgende Tendenzen feststellen:

Bei der Bevölkerungsentwicklung ist die Entwicklungsdynamik mit hohen Zuwächsen vor allem im Brandenburger Teil der „Umlandregion“ seit 1995 im europäischen Kontext ohne Vergleich. Allerdings weist die Region insgesamt durch die gleichzeitigen Bevölkerungsverluste der Stadt Berlin lediglich einen leichten Bevölkerungszuwachs auf und folgt somit dem Trend fast aller europäischen Metropolregionen.

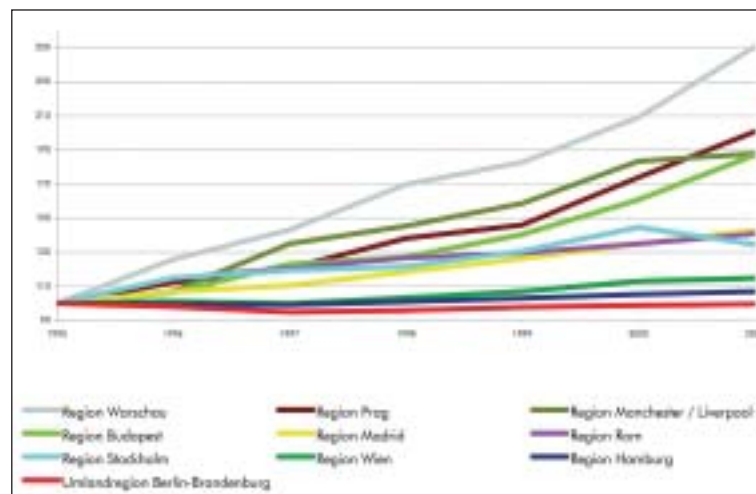
Ein klarer Unterschied zu der Entwicklung in den Vergleichsregionen zeigt sich beim Bruttoinlandsprodukt pro Kopf. Die Umlandregion Berlin-Brandenburg ist der einzige der betrachteten Räume, der keine absolute Steigerung des BIP 2001 im Vergleich zu 1995 aufweist. Dies ist ein Indiz für die anhaltende Wachstumsschwäche Berlins. Das BIP in Berlin selbst hat sich zwischen 1995 und 2001 um real rd. 4 % verringert. Hingegen hat sich das BIP im Brandenburger Teil der Umlandregion um rd. 10 % erhöht. Dieses Wachstum ist allerdings zu gering, um für diese Region insgesamt einen realen Zuwachs dokumentieren zu können.

Alle anderen betrachteten Metropolregionen Europas verzeichneten reale Zuwächse des BIP zwischen mindestens 10 % (Wien) bis zu 150 % (Warschau).



Bemerkenswert ist ferner, dass es insbesondere die Städte sind, die als Antrieber des Wachstums fungieren; die Entwicklung des jeweiligen Umlands folgt i.d.R. nur diesem Trend. Diese Entwicklung hat insgesamt zu einer deutlichen Verschlechterung der Position der Umlandregion Berlin-Brandenburg im Vergleich zu den untersuchten Metropolregionen geführt. Dieser Trend wird voraussichtlich auch für die Jahre 2002 und 2003 erkennbar werden, wenn die Daten für diese Jahre vorliegen. Auch in diesen Jahren war das BIP-Wachstum in der Umlandregion gering bzw. stagnierte. Hingegen verzeichnen die osteuropäischen und viele der westeuropäischen Metropolregionen zumindest moderate BIP-Zuwächse.

Bruttoinlandsprodukt (BIP) pro Kopf 1995-2001 (1995 = 100)



¹ Auf EU-Ebene werden nur für Landkreise und Städte entsprechende statistische Daten erhoben; nur aus diesem Grund wird für diesen Raum der Begriff „Umlandregion“ benutzt.



Dies macht deutlich, dass es in der Region Berlin-Brandenburg anders als in den Vergleichsregionen kaum Wachstumskräfte gibt, die zu einer realen Steigerung des Bruttoinlandsprodukts und damit zu einer höheren Wettbewerbsfähigkeit geführt haben. Deshalb sind weiterhin besondere Anstrengungen erforderlich, um gegenüber den europäischen Wettbewerbs- und Metropolregionen wieder aufzuholen bzw. wenigstens den Status Quo zu halten. Dabei kommt der Metropole Berlin natürlich eine besondere Rolle zu.

Zuordnung der Regionalparks zu Fördergebieten und Prioritäten

Die künftige Zugehörigkeit der Regionalparks zu den EU-Förderzielgebieten ist entscheidend für die Inanspruchnahme einer EU-Förderung. Für die Sicherung der Höchstförderung von bis zu 75 % für einzelne Maßnahmen in der sog. Priorität I „Konvergenz“ darf das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf nicht über 75 % des EU-Durchschnitts der EU 25 in den Referenzregionen liegen. Alle anderen Gebiete fallen in die Priorität II „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“. Berechnungsmaßstab für die

Zuordnung sind die statistischen Daten für die Jahre 2001 bis 2003. Die bisherigen Annahmen lassen erwarten, dass Berlin trotz der problematischen Entwicklung der vergangenen Jahre definitiv aus der Ziel-1-Förderung heraus fällt und versuchen muss, den Entwicklungsrückstand gegenüber Wettbewerbern ohne herausgehobene Unterstützung durch EU-Strukturfonds aufzuholen.

Für die Träger der Regionalparks stellt sich damit ab 2007 die Aufgabe, auch bei Zugehörigkeit zu unterschiedlichen Fördergebieten und Prioritäten gemeinsame und übergreifende Projekte umzusetzen.

Die Europäische Kommission hat im Juli 2004 die ersten Entwürfe der Strukturfondsverordnungen vorgelegt, die nun in und mit den Mitgliedsstaaten erörtert werden. Darin werden die Aufgaben der einzelnen Fonds und die inhaltlichen Ziele präzisiert. Von Bedeutung ist hier vor allem der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der seinen Schwerpunkt auf wirtschaft- und infrastrukturelle Maßnahmen legt. Dazu zählen z.B. Maßnahmen zur Unterstützung

von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) und Unternehmensnetzwerken, zur Verbesserung der Umwelt, zur Förderung des Fremdenverkehrs und zur Unterstützung einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung. Ferner werden im EFRE sämtliche Programme der internationalen, also grenzübergreifenden, transnationalen und interregionalen Zusammenarbeit gebündelt.

Ergänzend kann der ELER - Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums - für die Förderung von Maßnahmen heran gezogen werden, in dem künftig die Aufgaben der Gemeinschaftsinitiative LEADER sowie sämtliche Programme zur Förderung der ländlichen Entwicklung und zur Unterstützung der Landwirtschaft (bisher EAGFL) zusammengefasst werden. Zu den förderfähigen Maßnahmen sollen die Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Raumordnungsinitiativen sowie die Förderung von klein- und mittelständischen Unternehmen im ländlichen Raum zählen.

Die Vereinbarkeit der Regionalparkziele mit der voraussichtlichen Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen aus EFRE und ELER ist damit gegeben. Zur weiteren Vorbereitung und Umsetzung sind für die Regionalparks die Interventionschwerpunkte ländlicher Raum, Naherholung/ Tourismus, Umweltschutz und transnationale Zusammenarbeit formuliert worden. In diesen Feldern werden derzeit beispielhafte Maßnahmen und Handlungsansätze erprobt und in einer Gesamtstrategie für die Regionalparks gebündelt, um damit die Voraussetzungen für die strukturpolitische Verankerung der Regionalparkziele in den zukünftigen Programmplanungen für den EFRE und den ELER zu schaffen.

Im Rahmen einer Regionalparkkonferenz im Herbst 2005 soll der Kontakt mit landes-, bundes- und europaweiten Partnern geknüpft bzw. gefestigt und für die weitere Regionalparkentwicklung gewonnen werden. Zudem wird die Kooperation mit einer Europäischen Partnerregion vorbereitet, um die Voraussetzungen für eine transnationale Zusammenarbeit zu schaffen.

Investitionsschwerpunkte in den Regionalparks

Interventionschwerpunkte	EU-Finanzperiode bis 2006	EU-Finanzperiode ab 2007
A Ländliche Entwicklung	EAGFL Aufnahme in das Programm LEADER+ auf der Grundlage formulierter Handlungsansätze und Projekte aus den Regionalparks	ELER Aufnahme / Integration der Regionalparkziele in das Programm des ELER auf der Grundlage formulierter Handlungsansätze aus den Regionalparks, z.B. zur Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe, Unterstützung von KMU etc.
B Naherholung und Tourismus	EFRE (Ziel 1) Umsetzung von regionalparkübergreifenden Einzelprojekten, z.B. - Wegkonzept AG Süd - Radweg rund Berlin - Erstellung Marketingkonzept Vorbereitung und Umsetzung von Einzelprojekten aus den Regionalparks	EFRE (Priorität 1 und 2) Umsetzung von übergreifenden und einzelparkbezogenen Projekten aus dem Bereich Naherholung und Tourismus, z.B. zur - Verbesserung der Erschließung, - Steigerung des Bekanntheitsgrades und - Verbesserung touristischer Angebote
C Umweltschutz	EFRE (Ziel 1)	EFRE (Priorität 1 und 2) Umsetzung von übergreifenden und einzelparkbezogenen Projekten aus den Bereichen Landschaftspflege, Umweltschutz etc., z.B. - Pflanzungen und Landschaftsgestaltung, - Verbesserung der Boden- und Wasserqualität, - Sicherung von Böschungen vor Erosion
D Transnationale Zusammenarbeit	EFRE (INTERREG III) Aufbau einer Partnerschaft zu einer / mehreren Partnerregion(en) in Europa Beteiligung als Projektpartner an Projektarbeiten im CADSES- oder Ostseeraum	EFRE (Priorität 3 - Territoriale Zusammenarbeit) Verfestigung der bestehenden Partnerschaft(en) und Aufbau eines kontinuierlichen Austausches Durchführung und Mitwirkung an transnationalen Projekten der Raumordnung, z.B. zur Stadt-Umland-Entwicklung im europäischen Kontext



**„Umlandregion“
Berlin-Brandenburg**
EW-Zahl (2002): 5,2 Mio.
Flächengröße: rd. 20.270 qkm
Land Berlin, im Land Brandenburg an Berlin angrenzende Landkreise und kreisfreie Städte Potsdam, Frankfurt/Oder, Brandenburg a.d.H.



Region Budapest
EW-Zahl (2002): (2,8 Mio.
Flächengröße: rd. 3.920 qkm



Region Hamburg
EW-Zahl (2001): 3,1 Mio.
Flächengröße: rd. 7.300 qkm



Region Madrid
EW-Zahl (2002): 6,7 Mio.
Flächengröße: rd. 14.540 qkm



Region Prag
EW-Zahl (2002): 2,3 Mio.
Flächengröße: 11.510 qkm



Region Rom
EW-Zahl (2002): 5,5 Mio.
Flächengröße: rd. 22.240 qkm



Region Stockholm
EW-Zahl (2002): 2,4 Mio.
Flächengröße: rd. 19.540 qkm



Region Warschau
EW-Zahl (2002): 3 Mio.
Flächengröße: rd. 8.630 qkm



Region Wien
EW-Zahl (2002): 2,1 Mio.
Flächengröße: rd. 4.610 qkm



Frühjahrstagung der Arbeitsgemeinschaft der Städte mit historischen Stadtkernen am 25.5.2005 in Ziesar

Hans-Joachim Stricker



Unter dem Thema „Historische Stadtkerne - Denkmalpflege zwischen Anspruch und Wirklichkeit“ fand die Frühjahrstagung der seit 1992 unter der Schirmherrschaft des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung bestehenden kommunalen Arbeitsgemeinschaft statt. Aufgrund dieser ressortübergreifenden Schwerpunktsetzung nahm neben Herrn Staatssekretär Dellmann auch der Staatssekretär des MWFK, Herr Prof. Dr. Karp, an der Tagung teil.

und Archäologen haben sich hier bereits angenähert und es besteht die Hoffnung, dass die vereinbarte frühzeitige Koordinierung helfen kann, Konflikte künftig weitgehend zu vermeiden.

Die 29 Mitgliedstädte der Arbeitsgemeinschaft verabschiedeten außerdem ein Thesenpapier zur Entwicklung der historischen Stadtkerne im Zeitalter des demografischen Wandels, in dem eine noch stärkere kommunale Schwerpunktsetzung auf die Innenstadtentwicklung und eine engere Verzahnung von Ansätzen der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung propagiert wird als Grundlage des weiteren Handelns.



Im Mittelpunkt der Fachreferate standen dabei die Auswirkungen des 2004 in Kraft getretenen neuen Denkmalschutzgesetzes auf die kommunale Aufgabe der Stadterneuerung und ein Erfahrungsaustausch zur Durchführung und Förderung von Maßnahmen der Stadtarchäologie in Sanierungsgebieten. Lebhafte Diskussionen fanden zur Frage der Handhabung des denkmalrechtlichen Verursacherprinzips bei Eingriffen ins Bodendenkmal statt. Stadterneuerer

Tagungsort war die inzwischen komplett sanierte Burg Ziesar, seit Mai 2005 der Standort des Museums für Brandenburgische Kirchen- und Kulturgeschichte des Mittelalters. Die Herbsttagung der Arbeitsgemeinschaft wird im Oktober 2005 in Luckau stattfinden.

Historische Stadtkerne zeigen Ausstellungen zum Kulturlandjahr 2005

Hathumar Drost, Silke Geurts

Städtebaulicher Denkmalschutz in den historischen Stadtkernen steht für die Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ des Landes Brandenburg nicht nur unter dem Zeichen der Erhaltung und Erneuerung von Baudenkmalen, Straßen und Plätzen. Die Lebendigkeit der historischen Stadtkerne, das Ausfüllen der Bausubstanz mit Nutzungen und Aktivitäten, ist für die 29 Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft von zentraler Bedeutung in Gegenwart und Zukunft. Die Vermittlung der Erfolge in der Stadterneuerung, die Bewusstmachung des wertvollen kulturellen Erbes und der interessanten Geschichte sowie die

Bespielung der zentralen Denkmale in den historischen Stadtkernen ist Ziel der Beteiligung der Arbeitsgemeinschaft an den Kulturland Themenjahren des Landes Brandenburg.

Bereits 2004 hat die Arbeitsgemeinschaft mit Unterstützung des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung und Kulturland Brandenburg in fünf Mitgliedsstädten Ausstellungen und ein umfangreiches Begleitprogramm zu den Stadtbefestigungen in den historischen Stadtkernen präsentiert.

Im Jahr 2005 zeigt die Arbeitsgemeinschaft anlässlich des Kulturland The-

menjahres „Der Himmel auf Erden. 1000 Jahre Christentum in Brandenburg“ unter dem Ausstellungstitel „GOTT UND DIE WELT - Kirchen in den historischen Stadtkernen“ nun Ausschnitte aus der lokalen Kirchengeschichte der Mitgliedsstädte Angermünde, Beelitz, Brandenburg an der Havel, Gransee, Luckau, Jüterbog, Perleberg und Ziesar. Komplettiert werden die Ausstellungen auch in diesem Jahr durch Fachvorträge, Stadtführungen, Konzerte und vielem mehr.

Die Ausstellungen werden in Kirchen, Kapellen und an Orten gezeigt, die für den historischen Stadtkern eine beson-



Durch die Ausstellungen wird, wie hier in der Stadtkirche Ziesar, die Geschichte der Kirchen in den historischen Stadtkernen lesbar.



In Beelitz steht die „Wunderblutkapelle“ der Stadtpfarrkirche St. Marien/St. Nikolai im Mittelpunkt der Ausstellung.



In der St. Marienkirche in Gransee wird anhand der Kirche die Wirkungsgeschichte der Reformation auf die Stadt aufgezeigt.

dere Rolle spielen und zumeist im Zuge der Stadterneuerung in den letzten 15 Jahren baulich gesichert oder saniert wurden.

Seit Mai ist der überwiegende Teil der Ausstellungen zu besuchen. Ende August wird dann die Ausstellungsreihe mit Eröffnung der Ausstellung in Jüterbog komplettiert und findet am letzten Oktoberwochenende mit einer gemeinsamen Veranstaltung im Rahmen der Feierlichkeiten „450 Jahre Reformation in Gransee“ ihren Abschluss.

Ein weiterer Höhepunkt ist am 22. Oktober 2005, dem gemeinsamen Aktionstag der Arbeitsgemeinschaft zum Kulturland Themenjahr 2005, zu erwarten. Zu diesem Tag werden in allen Mitgliedsstädten der Arbeitsgemeinschaft Veranstaltungen, Stadtführungen, Konzerte zur Geschichte der Kirchen in den historischen Stadtkernen organisiert.



Ausstellungseröffnung in Ziesar

Informationen zu den Ausstellungen und den aktuellen Veranstaltungskalender sind auf der Internetseite der Arbeitsgemeinschaft unter www.ag-historische-stadtkerne.de oder auf den

Seiten von Kulturland Brandenburg unter www.kulturland-brandenburg.de zu finden. Dort steht auch ein Info-Telefon bereit, Tel. 0331-58160.

Methoden der Erfassung von Wohnungsleerstand im Stadtumbau

Dr. Reinhard Aehnelt / Thomas Thrun

Die Reduzierung des Wohnungsleerstands ist ein wesentliches Ziel des Stadtumbaus. Wie sich die Leerstände in den verschiedenen Beständen und Ortsteilen entwickeln, stellt zudem eine wichtige Informationsgrundlage für die

Stadtentwicklungsplanung dar. Allerdings liefert die amtliche Statistik für eine kontinuierliche Messung der Leerstandsentwicklung keine Zahlen, so dass die Kommunen auf andere Methoden zurückgreifen müssen.

In zahlreichen Städten des Landes sind die Leerstände flächendeckend nur einmal, nämlich anlässlich der Erarbeitung der integrierten Stadtentwicklungskonzepte, erfasst worden. Danach hat man sich fast überall auf die Abfrage bei den



großen Wohnungsunternehmen beschränkt. Da deren Angaben die Entwicklung teilweise nur sehr lückenhaft abbilden, und eine Erfassung der gesamten Leerstände auch für das Stadtumbaumonitoring einen zentralen Indikator darstellt, kann auf eine Erfassung des Leerstandes in den übrigen Beständen nicht so ohne weiteres verzichtet werden. Damit stellt sich die Frage, ob es für diese bislang weitgehend uneingelöste Aufgabenstellung geeignete Methoden gibt, die den Anforderungen genügen, aber gleichzeitig den finanziellen und personellen Kapazitäten der eher kleinen brandenburgischen Stadtumbaustädte Rechnung tragen.

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg hat daher das IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH beauftragt, praktizierte Methoden der Leerstandserfassung gutachterlich zu erheben und zu bewerten. Die Ergebnisse werden in einer Arbeitshilfe für die kommunale Praxis ausführlich dargestellt. Sie kann beim MIR angefordert werden. Im Folgenden sollen nur einige wichtige Befunde kurz referiert werden.

Welcher Leerstand?

Für die städtebauliche Planung sind alle leer stehenden Wohnungen relevant, da auch dauerhaft leer stehende Wohnungen entweder Missstände darstellen, die beseitigt werden sollten oder Potenziale sind, deren Revitalisierung im Interesse des Stadtbildes lohnend erscheint. Es sollten daher keine Leerstände - etwa aufgrund eingeschränkter Marktverfügbarkeit oder wohnungswirtschaftlicher Verwertbarkeit ausgeklammert werden.

Um die "Dramatik" der Entwicklung zu erfassen, ist die Unterscheidung der Leerstände nach ihrer Dauer sinnvoll. Andererseits lohnt es, zur Differenzierung nach den Gründen der Leerstände zu fragen (z. B. wegen Unbewohnbarkeit, Nichtvermietung wegen geplantem Abriss oder bevorstehender Modernisierung). Um ein aktuelles Bild von den Nachfrageentwicklung zu erhalten, ist eine Unterscheidung der leer stehenden Wohnung nach Lage, Baualter Bautyp, Modernisierungsstand und Wohnungsgröße von Interesse.

Welche Methoden?

Als (praktikable) Methoden der Leerstandserfassung stehen zur Verfügung:

- Die Schätzung aufgrund von Daten der amtlichen Statistik leitet den gesamt-

städtischen Leerstand aus der letzten amtlichen Leerstandserfassung (Gebäude- und Wohnungszählung 1995) und der seitdem erfolgten Bautätigkeit (Neubau/Abriss) und Bevölkerungsentwicklung sowie den Grundtendenzen der Haushaltsstrukturveränderung (Mikrozensus) ab. Sie stellt eine einfach zu handhabende, aber auch recht unsichere Methode der Schätzung dar.

- *Über Haushaltegenerierungsverfahren* werden aus Daten der Einwohnermeldedatei (Namen, Verwandtschaftsmerkmale, Einzugsdatum etc.) die Zahl, Struktur und räumliche Verteilung der Haushalte simuliert. Der (etwaige) Leerstand ergibt sich aus der Differenz von Haushalts- und Wohnungszahl. Dies Verfahren liefert genauere Ergebnisse als sie auf der Grundlage einer Schätzung der Haushaltsgröße zu erzielen sind, es erfordert allerdings entsprechende Kapazitäten bei der kommunalen Statistikstelle.

- *Die Abfrage bei den Wohnungsunternehmen* lässt die differenzierte Erfassung von Merkmalen der leer stehenden Wohnungen zu, beschränkt sich aber auf deren Bestände. Zudem hängt sie von der Mitwirkungsbereitschaft auf Vermieterseite ab, die bei den nicht am Stadtumbau beteiligten Wohnungsunternehmen in der Regel geringer ist.

- *Für eine Abfrage bei Einzeleigentümern* müssen deren Adressen zunächst über andere Quellen ermittelt werden, bevor sie angeschrieben und um Angaben zu ihren leer stehenden Wohnungen gebeten werden können. Da man erfahrungsgemäß nur bescheidene Rückläufe erhält, bleibt das Verfahren trotz eines hohen Aufwandes im Ergebnis lückenhaft.

- *Bei der Nutzung von Versorgerdaten* sind je nach Tarif- und Anbieterstruktur eine Reihe methodischer Stolpersteine für adäquate Aussagen zu überwinden. Danach erlaubt dieses Verfahren mit wenig Aufwand Aussagen zum gesamtstädtischen Leerstand. In Frage kommen im Land Brandenburg nur die Stromversorger, allerdings liegt die Zählerhoheit in 22 größeren Städten bei den kommunalen Stadtwerken und in den übrigen Landesteilen bei drei Versorgungsunternehmen. Bevor man hier zu den methodischen Details vordringen kann, ist zunächst einmal deren Mitwirkungsbereitschaft zu herzustellen.

- *Die Datenerfassung durch Begehung* setzt auf die Leerstandseinschätzung auf der Grundlage optisch erkennbarer Merkmale wie fehlende Briefkästen,

Klingelschilder oder Gardinen. In der Praxis werden die erforderlichen Begehungen von kommunalen Mitarbeitern, Aushilfskräften, im Rahmen von schulischen Projekten oder durch die Beauftragung Dritter durchgeführt. Je nach den baulichen und sozialen Gegebenheiten des Gebäudebestandes und abhängig von der Zuverlässigkeit des eingesetzten Personals sind die Ergebnisse in unterschiedlichem Maße fehlerbehaftet.

Keine "ideale" Methode

Im Ergebnis zeigt sich: Den Brandenburger Städten steht keine "ideale" Methode zur Verfügung, die allen Ansprüchen genügen würde. Die Methoden haben vielmehr jeweils unterschiedliche Stärken der Aussagekraft (siehe Übersicht bitte hier irgendwo einfügen) und der Handhabbarkeit. Beispielsweise ermöglichen nur Vermieterdaten eine genauere sachliche Differenzierung des Leerstands nach den Gründen und der Art der leer stehenden Wohnungen. Sie beschränken sich aber immer auf bestimmte Teilbestände und liefern keine gesamtstädtischen Leerstandsdaten. Versorgerdaten geben zwar einen genauen Überblick über die teilräumliche Entwicklung, aber nicht über die Art des Leerstands und die betroffenen Gebäudetypen.

Bei der Anwendung einzelner Verfahren kann es teilweise dazu kommen, dass die Daten wegen Verzerrungen, eingeschränkter Datenverfügbarkeit oder aus anderen Gründen Unschärfen oder Lücken aufweisen. Diese Defizite können meist durch Korrektur- oder Plausibilitätsverfahren ausgeglichen werden. So lassen sich etwa aus Versorgerdaten gewonnene Ergebnisse mit denen von statistischen Schätzverfahren vergleichen. Zudem ist es möglich, Lücken, die ein Verfahren lässt, durch ein anderes Verfahren aufzufüllen. Die Abfrage bei Wohnungsunternehmen kann so durch Begehungen in anderen Stadtteilen ergänzt werden.

Die Methoden unterscheiden sich teilweise erheblich hinsichtlich des Aufwandes für die Einführung (Erstverfahren) oder das laufende Verfahren (Wiederholbarkeit). Je nach Gestaltung können auch bei einer einzelnen Methode erhebliche Schwankungen auftreten - z. B. bei Begehungen, wenn sie Voll- und Teilerhebungen umfassen und durch unterschiedliche Akteure ausgeführt werden. Insbesondere die Erfassung von Leerständen über Versorgerdaten und



Merkmale der Verfahren der Leerstandserhebung/-schätzung						
Methoden	Leerstandsdaten					Zusatznutzen
	für stadtweite Erfassung	für Erfassung von Teilbeständen	als Plausibilisierungsverfahren	räumliche Differenzierung	sachliche Differenzierung	
Vermieterdaten	in der Regel nicht möglich	gut geeignet	für Teilbestände geeignet	eingeschränkt möglich	für erfasste Bestände Art und Dauer	Größe, Modernisierungsstand
Begehungen	in der Regel zu aufwendig	gut geeignet	für Teilbestände geeignet	eingeschränkt möglich	begrenzt möglich (Art)	Modernisierungsstand (außen)
Haushaltgenerierung	gut geeignet	geeignet	geeignet	möglich	nicht möglich	Haushaltsstruktur
Versorgerdaten	gut geeignet	geeignet	geeignet	sehr gut möglich	begrenzt möglich (Dauer)	—
Fortschreibung Statistik	gut geeignet	ungeeignet	eingeschränkt geeignet	nicht möglich	nicht möglich	—
Befragung Einzeleigentümer	lückenhafte Ergebnisse	eingeschränkt geeignet	für Teilbestände geeignet	möglich	für erhobene Bestände möglich (Art und Dauer)	Größe, Modernisierungsstand

mittels Haushaltgenerierungsverfahren stellt höhere Anforderungen an die Qualifikation des Personals, die in den Statistikstellen von Klein- und Mittelstädten nicht immer vorausgesetzt werden kann.

Methodenmix meist unumgänglich
 Welche Methoden schließlich gewählt werden, hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Ganz zentral ist die Frage, welchen Anteil des Gesamtbestandes die größeren Wohnungsunternehmen abdecken und ob diese zur Datenlieferung bereit sind. In Städten, in denen auf diese Weise 80 bis 90 Prozent der Leerstände erfasst werden können, muss man sich weniger Gedanken um ergänzende Verfahren machen als in Gemeinden, in denen neben dem industriell errichteten Wohnungsbau relevante innerstädtische oder Gründerzeitbestände von Leerstand betroffen sind. Je kleiner der Anteil dieser Bestände ist,

desto eher bietet sich die Begehung als ergänzende Methode an, je komplexer sie sind, desto eher kommt die Nutzung von Versorgerdaten oder das Verfahren über die Haushaltgenerierung in Betracht.

Welche Methode letztlich gewählt wird, hängt natürlich ganz entscheidend von der Mitwirkungsbereitschaft der Wohnungs- und Versorgungsunternehmen ab. Für anspruchsvollere Verfahren muss aber auch geeignetes Personal und ein ausreichendes Zeitbudget zur Verfügung stehen. Und nicht zuletzt hängt die Methodenwahl davon ab, wie differenziert man den Leerstand erfassen will oder ob die Erhebung sogar in den Kontext einer umfassenden Bestandserfassung gestellt werden soll. In jedem Fall erscheint es sinnvoll, zumindest zu Beginn regelmäßiger Erhebungen nicht nur ein Verfahren anzuwen-

den, um auf diese Weise die Schwächen, die jeder Methode innewohnen, so weit es geht auszugleichen. ■



Frankfurt (O.), Kleine Oderstraße, Leerstand Wohnblock



Wittenberge, Leerstand im Jahnschulviertel



Potsdam, Alt Nowawes Nr. 40-42, Leerstand und Verfall



VBB-weite Fahrgastinformation und überbetriebliche Anschlussicherung auf der Basis von Ist-Daten

Jürgen Roß

Der Aufbau und die Weiterentwicklung eines landesweit funktionierenden elektronischen Fahrplanauskunftssystems ist ausdrückliches Ziel der Brandenburger Landespolitik. Der VBB ist deshalb nicht nur vom Land Brandenburg mit dem Betrieb des Landesauskunftssystems für den ÖPNV betraut, er hat auch in enger Abstimmung mit dem Land und den Verkehrsunternehmen ein Konzept erarbeitet, um die Fahrgastinformation und die betriebsübergreifende Anschlussicherung für die gesamte Region weiter zu verbessern. Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV müssen dabei die aktuellen und zukünftigen technischen Möglichkeiten genutzt werden, natürlich unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen. Dabei sind Verbesserungen für die Fahrgäste auf dem Gebiet der Information – besonders bei Abweichungen vom Fahrplan – sowie eine betriebsübergreifende Anschlussicherung von besonderer Bedeutung.

Ich möchte Ihnen im Folgenden einen Überblick über den gegenwärtigen Sachstand zu diesem Thema sowie über die nächsten Schritte geben.

Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) im VBB-Gebiet

Die Verkehrsunternehmen im VBB-Gebiet haben in den letzten Jahren verstärkt auf die Einführung und Nutzung Rechnergestützter Betriebsleitsysteme gesetzt. Im Jahr 2005 werden dank der umfangreichen Förderung des Landes voraussichtlich mehr als 75% der Busse und Straßenbahnen in Brandenburg mit RBL-Technik ausgestattet sein. Grundlage hierfür ist das von VBB, Land und Verkehrsunternehmen entwickelte Modell der RBL-Kooperationen, dass sich für die Brandenburger Situation als besonders geeignet herausgestellt hat. Die meisten Kooperationen sind in Betrieb bzw. stehen kurz davor. In der nachfolgenden Übersicht ist der aktuelle Ausbaustatus dargestellt. In Berlin hat die BVG ihre Fahrzeuge ebenfalls mit RBL-Technik ausgerüstet.

Die aktuelle Fahrplanlage der eingebundenen Fahrzeuge ist somit den jeweiligen Verkehrsunternehmen bekannt. Dies ist die Grundlage für alle weitergehenden Aktivitäten. Die gewonnenen Daten können über Schnittstellen zwischen den Leitstellen der Unternehmen und zu Fahrgastinformationssystemen ausgetauscht werden. Hierfür werden die mit Förderung des BMVBW entwickelten VDV-Standardschnittstellen genutzt. Eine betriebsübergreifende Anschlussicherung und Fahrgastinformation wird dadurch möglich. Der VBB, seine Verkehrsunternehmen und seine Gesellschafter Brandenburg und Berlin nehmen mit der Umsetzung dieses Konzepts eine führende Rolle in Deutschland ein.

Einbindung von Eisenbahn-Verkehrsunternehmen in die Gesamtkonzeption

Die DB AG verfügt bereits heute über Ist-Daten, stellt aber im DB-Internet seit einiger Zeit nur noch Ist-Informationen für eigene Züge dar. Deshalb ist eine Lösung für die Einbindung der übrigen SPNV-Unternehmen erforderlich. Die Vertragspartner der Länder im SPNV sind aufgrund der abgeschlossenen Verkehrsverträge verpflichtet, sich an der landesweiten Konzeption zu beteiligen und Ist-Informationen für die Fahrgastinformation und Anschlussicherung zur Verfügung zu stellen. Insbesondere für die Ausschreibungsstrecken wurden hier weitgehende Regelungen getroffen.

Die grundsätzlichen Abstimmungen mit der DB AG zur Übernahme ihrer Ist-Daten für die Fahrgastinformation des VBB sowie die Anschlussicherung sind erfolgt. VBB und Verkehrsunternehmen warten derzeit auf einen entsprechenden Vereinbarungsentwurf von DB Regio. Es wird angestrebt, die Integration der DB-Daten in die VBB-Fahrplanauskunft noch im laufenden Jahr zu vollziehen. Als Pilotlösung für die Anschlussicherung ist eine Verknüpfung der DB mit der Strausberger Verkehrsgesellschaft (SVG) in Vorbereitung. Für die S-Bahn Berlin soll eine Übermittlung von Ist-Daten voraussichtlich bis Ende 2005 ebenfalls möglich sein.

Für die sonstigen SPNV-Unternehmen (ODEG, PEG, NBE..) wurde bereits eine einfache, angepasste Lösung für die Integration in das VBB-weite Konzept entwickelt. Die Erfassung der nötigen Daten sowie deren Bereitstellung für Fahrgastinformation und Anschlussicherung sollen ausgeschrieben werden. Zunächst ist die Einbindung von Ostdeutscher Eisenbahn, Niederbarnimer Eisenbahn und Prignitzer Eisenbahn vorgesehen. Aber auch die Lausitzbahn ist in die Gespräche eingebunden. Technische Lösung und Betreibervertrag werden so gestaltet sein, dass auch weitere EVU – aber auch kommunale Verkehrsunternehmen in der Region, die noch keine Leitsysteme anwenden – schrittweise eingebunden werden können. Das neue System soll ab Ende 2005 in den Probebetrieb gehen. Mit dieser Lösung betreten die Länder Berlin und Brandenburg und der VBB Neuland im gesamten SPNV in Deutschland.

Erweiterte Fahrgastinformation mit VBB-Fahrinfo

Eine einheitliche, unternehmensübergreifende Fahrgastinformation gehört zu den wesentlichen Aufgaben des VBB. Der VBB bietet derzeit mit VBB-Fahrinfo verbundweite sowie nationale (DELFI) und internationale Fahrplaninformationen in Form von Soll-Fahrplanauskünften über das Internet oder über mobile Endgeräte (Handy, PDA) mit dem Auskunftssystem VBB-Fahrinfo an. Diese Soll-Fahrpläne werden durch den VBB in der Regel wöchentlich aktualisiert. Auch wenn der VBB mit seinem Angebot bundesweit führend ist, enthält es aber naturgemäß keine Informationen über kurzfristige Abweichungen bzw. Störungen.

Als Ergänzung zu seiner bestehenden, integrierten Informationsplattform hat der VBB deshalb begonnen, VBB-Fahrinfo für die Übernahme von Ist-Daten von den Verkehrsunternehmen zu erweitern. Aktuelle Informationen zu Fahrplanabweichungen sollen den Fahrgästen zunächst über VBB-Fahrinfo im Internet sowie über stationäre, dynamische Informationsanzeiger angeboten werden:



Eine erste Implementation dieser Abfahrtstafeln in deutsch und englisch auf dem Flughafen Schönefeld steht unmittelbar bevor. Dieses neue Angebot soll bereits im Sommer der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Während teure stationäre Fahrgastinformationsanlagen i. d. R. nur an großen Umsteigepunkten installiert werden können, kann der Fahrgast zukünftig über Internet für jede beliebige Haltestelle oder später auch über mobile Endgeräte an jedem beliebigen Ort den Ist-Fahrplan abrufen und bei Abweichungen rechtzeitig entscheiden, wie er seine Weiterfahrt gestalten möchte.

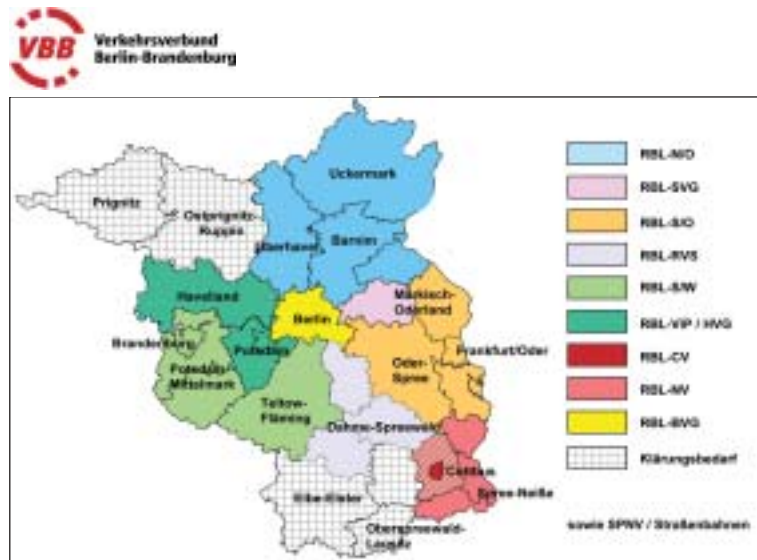
Neben der Einbindung der Ist-Daten der DB AG soll im laufenden Jahr die Übernahme der Ist-Daten von Cottbusverkehr, Neißeverkehr, Strausberg Verkehrsgesellschaft und Verkehrsbetrieb in Potsdam erfolgen. Für die Kunden von Cottbusverkehr und Neißeverkehr werden die Ergebnisse bereits in diesem Jahr sichtbar werden.

Die Umsetzung für den gesamten Verbundraum ist ein technisch anspruchsvolles und finanziell umfangreiches Projekt. Es wird sich deshalb noch über mehrere Jahre erstrecken.

Angepasste Lösungen für die Anschlussicherung

Wie dargestellt, stehen die Daten für eine betriebsübergreifende Anschlussicherung zunehmend zur Verfügung. Die Verknüpfung der einzelnen Unternehmen kann deshalb demnächst beginnen. Hierbei ist nun zu klären, wie das praktisch und finanziell am besten erfolgen kann.

Der "klassische" Ansatz sieht vor, dass die Leitstellen jeweils miteinander verknüpft werden. Dies ist zwar technisch möglich, würde aber aufgrund der trotz der Kooperationen relativ großen Zahl von Systemen ein sehr heterogenes und aufwändiges Netzwerk erfordern. Der VBB nimmt deshalb den Auftrag des Landes Ernst, weitere Aufgaben auch von den Verkehrsunternehmen zu übernehmen und erarbeitet derzeit eine Lösung zur Verringerung des technischen und finanziellen Aufwandes. Ziel ist es, die Schnittstellen für die Fahrgastinformation und die Anschlussicherung gemeinsam zu nutzen und damit die Zahl der erforderlichen Verknüpfungen deutlich zu reduzieren. Auch hier betreten der VBB und seine Partner technisches und organisatorisches Neuland.



- RBL-N/O
 - RBL-SVG
 - RBL-SVF + Erweiterungen
 - RBL-VIP/HVG
 - RBL-S/W
 - RBL-CV + mögl. Erweiterungen
 - RBL-BVG
 - NV-System
- sowie SPNV / Straßenbahnen



Die Entwicklung des Systems der „Pädagogisch Qualifizierten Fahrschulüberwachung“ (PQFÜ)

Ute Hermann

Fahrschulen haben eine besondere Verantwortung junge Menschen auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. In Brandenburg bestehen ca. 40 Prozent der Fahrerlaubnisbewerber die theoretische Fahrerlaubnisprüfung nicht im ersten Anlauf. Die Unterschiede zwischen den Fahrschulen bezüglich der Erfolgsquote sind beträchtlich. Das Land Brandenburg hat vor diesem Hintergrund verschiedene Anstrengungen zur Verbesserung der Qualität der Fahrschulbildung unternommen. Dazu gehört auch die Entwicklung eines neuen Pädagogisch Qualifizierten Systems der Fahrschulüberwachung (PQFÜ).

Um die Gründe für die hohe Nichtbestehensquote und die Niveauunterschiede zwischen den Fahrschulen aufzuklären, hat das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) im Jahr 2002 eine Studie in Auftrag gegeben. Im Rahmen dieser Studie wurde der Einfluss der Qualität der Fahrschulbildung für das Bestehen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung untersucht. Das Untersuchungsdesign berücksichtigte sowohl die (Kunden-) Sicht von Fahrschülern (dreimalige schriftliche Befragung) als auch die Perspektive externer Sachverständiger auf die Fahrschulqualität (teilnehmende Beobachtung). Die Befragungs- und Beobachtungsergebnisse zur Fahrschulqualität wurden mit dem Prüfungserfolg der Befragten und den Bestehensquoten ihrer Fahrschulen in Beziehung gesetzt.

Die Untersuchung erbrachte u.a. folgende Ergebnisse: 1. Fahrschüler mit einer hohen Anstrengungsbereitschaft, die einen methodisch vielfältigen Unterricht in einer disziplinierten Arbeitsatmosphäre absolviert hatten, bestanden in der Regel die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. 2. Erfolgreichen Fahrschulen wurde durch ihre Kunden ein abwechslungsreicher und anschaulicher Unterricht bescheinigt. 3. Eine theoretische Fahrschulbildung, die aus Expertensicht eine klare Unterrichtsstruktur aufwies, bei der die Fahrschüler aktiv in die Unterrichtsgestaltung einbezogen waren, und die sich durch eine systematische Festigung der

Ausbildungsinhalte und durch anspruchsvolle Lernkontrollen auszeichnete, führte zu einer hohen Bestehensquote.

Die Ergebnisse der Untersuchung legen den Schluss nahe, dass die pädagogische Qualität der Fahrschulbildung den entscheidenden Einfluss auf die Bestehensquote bei der Fahrerlaubnisprüfung ausübt. Demzufolge müssen Anstrengungen zur Steigerung der Fahrschulqualität in erster Linie bei der pädagogischen Qualität der Fahrschulbildung ansetzen. Auch die Fahrschulüberwachung, die sich bislang vorrangig auf formale Merkmale der Fahrschule richtete, bedarf einer Ergänzung und Verbesserung unter pädagogischen Gesichtspunkten. Diese Notwendigkeit wird durch die entsprechenden gesetzlichen Regelungen durchaus gestützt; die Überwachung der Fahrlehrer und Fahrschulen gemäß § 33 FahrLg soll sich nicht auf eine Formalüberwachung beschränken bzw. nur auf Ausstattungsstandards und Aufzeichnungspflichten richten. Vielmehr orientiert der Gesetzgeber die für die Fahrschulüberwachung zuständigen Fahrerlaubnisbehörden auf eine „volle Qualitätskontrolle“, die auch eine umfassende Beurteilung der fachlichen und pädagogisch-didaktischen Qualität der Fahrschulbildung umfasst.

Ausgehend von den gesetzlichen Empfehlungen und aufbauend auf den Ergebnissen der o.g. Studie hat das Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK) das PQFÜ-System erarbeitet, in dem Elemente der Formalüberwachung mit einer umfassenden Qualitätskontrolle der Ausbildung verbunden sind. Für die pädagogische und methodische Ausgestaltung dieses Systems wurde ein „Manuel für die Pädagogisch Qualifizierte Fahrschulüberwachung“ erarbeitet. In diesem Manual finden sich weiterentwickelte Checklisten für verschiedene Überwachungsinhalte, die den Regelablauf der Formalüberwachung aufzeigen und ein Schema für typisierte Beanstandungen und Anmerkungen enthalten. Im Erarbeitungsprozess wurden verschiedene

Entwürfe in einer länderübergreifenden Arbeitsgruppe abgestimmt. In dieser Arbeitsgruppe waren die obersten zuständigen Landesbehörden von Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie die Fahrlehrerverbände von Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt vertreten.



Kernbereich des Manuals bilden neuartige Beobachtungsinventare für den theoretischen und praktischen Fahrschulunterricht, die von pädagogischen Sachverständigen als einheitliche „Messlatte“ für die Qualitätskontrolle der Ausbildung genutzt werden sollen. Diese Beobachtungsinventare enthalten Beurteilungskriterien für die pädagogische Qualität der Fahrschulbildung, die auf wissenschaftlichen Befunden der Unterrichtsforschung aufbauen sowie in Zusammenarbeit mit der oben genannten länderübergreifenden Arbeitsgruppe erarbeitet und erprobt wurden.

Die Erprobungsuntersuchungen zu den Beobachtungsinventaren für die theoretische und praktische Fahrschulbildung wurden im Land Brandenburg an insgesamt 100 Fahrschulen mit 123 Fahrlehrern durchgeführt. Den teilnehmenden Fahrschulen wurde innerhalb der Erprobungsphase der Pädagogisch Qualifizierten Fahrschulüberwachung zudem ange-



boten, zusätzlich eine Kundenbefragung durchführen zu lassen. Die Grundlagen und die Erhebungsmaterialien für diese Kundenbefragung sind zusätzlich im Anhang des genannten Manuals enthalten. Grundsätzlich ist die Sicht der Kunden auf das Ausbildungsangebot für eine Fahrschule nicht nur deshalb interessant, weil die Kundenzufriedenheit das öffentliche Bild der Fahrschule prägt und über ihren wirtschaftlichen Erfolg entscheidet. Vielmehr wird auch eine Ausbildung, die dem Lernenden, aus welchen Gründen auch immer, wenig attraktiv erscheint, geringere Lerneffekte produzieren als ein ansprechendes Angebot.

Für die Fahrschulen, die an der gesamten Erprobungsuntersuchung (Beobachtung der theoretischen und praktischen Ausbildung, Kundenbefragung) teilgenommen haben, wurde ein Qualitätszeugnis mit den entsprechenden Ergebnissen bereitgestellt, das für die Öffentlichkeitsarbeit der Fahrschule genutzt werden kann. Zudem erhielt jede Fahrschule einen Ergebnisreport, der neben Einblicken in die pädagogische Qualität der jeweiligen Fahrschule auch Anregungen bietet, wie die Qualität der Ausbildung in der Fahr-

schule weiterentwickelt werden kann. Die ersten Überwachungen von Fahrschulen nach diesem neuen System sollen im Juni 2005 erfolgen. Die Sachverständigen, die im PQFÜ-System tätig werden sollen, wurden vorab in einem Fortbildungsprogramm intensiv in die Anwendung des Methodeninventars eingewiesen. Damit wird sichergestellt, dass die Sachverständigen auf der Grundlage der entwickelten Arbeitshilfen im Rahmen ihrer Überwachungsmaßnahmen objektive, zuverlässige und gültige Beurteilungen abgeben können.

Die praktische Umsetzung der Pädagogisch Qualifizierten Fahrschulüberwachung wird durch das IVS Institut für Verkehrssicherheit gGmbH geleistet. Die Zusammenführung aller Aufgaben der Pädagogisch Qualifizierten Fahrschulüberwachung in einem Institut sorgt nicht nur für Übersichtlichkeit und Transparenz, sie bietet außerdem die Möglichkeit, die Wirksamkeit des Systems stetig zu prüfen und die Inhalte entsprechend weiter zu entwickeln. Neben Brandenburg haben bislang drei weitere Bundesländer, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen, Interesse an der Einführung

dieses neuen Überwachungssystems gezeigt und Sachverständige ausbilden lassen.

Das der in Brandenburg verfolgte Ansatz einer Pädagogisch Qualifizierten Fahrschulüberwachung richtig ist, wird auch von der Bundesanstalt für Straßenwesen bestätigt. In einer schriftlichen Stellungnahme, die auf Bitten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erfolgte, kommt die BAST zu dem Ergebnis, dass das entwickelte System eine methodisch ausgewiesene und aussagefähige Beschreibung der Qualität des theoretischen und praktischen Fahrschulunterrichts liefert und damit die Grundlage für zielgerichtete Qualitätssicherungsmaßnahmen bietet. Ferner attestiert es dem Modell die Instruktionsqualität im Unterricht der überwachten Fahrlehrer adäquat zu beschreiben. Damit ist die zentrale Anforderung erfüllt, dass das Modell als qualitätssicherndes und qualitätsverbesserndes Steuerungsinstrument für den theoretischen und praktischen Unterricht in Fahrschulen dienen kann.

Bericht zur Fachwerkstatt „Chancen des Begleiteten Fahrens“ des Forums für Verkehrssicherheit des Landes Brandenburgs am 16. Juni 2005 in Potsdam

Dr. Heidrun Großmann

Fast 70 Teilnehmer sind der Einladung des Forums für Verkehrssicherheit des Landes Brandenburgs am 16. Juni 2005 ins Haus der Brandenburgisch-Preußischen Geschichte in Potsdam gefolgt, um über die Chancen des Begleiteten Fahrens zur Senkung des überproportional hohen Unfallrisikos der jungen Fahrerinnen und Fahrer zu diskutieren. Der Handlungsbedarf ist groß – gerade in Brandenburg. Die Skepsis zu den Umsetzungs- und Erfolgchancen dieses Modells allerdings ebenso. Sind die Risiken, bereits 17-jährigen den Straßenverkehr zuzumuten, vielleicht größer als der Nutzen? Unter Aufsicht der Eltern zu fahren – sind Jugendliche und Eltern hierzu überhaupt bereit? Die Vorbehalte resultieren vielfach aus Unkenntnis, was sich hinter dem Begleiteten Fahren wirklich verbirgt und welche Erfahrungen – vor allem in Hinblick auf die Senkung des Unfallrisikos – gesammelt werden konnten.

Infrastrukturminister Frank Szymanski, der die Veranstaltung mit eröffnete, begrüßte daher sehr, dass über das Forum Verkehrssicherheit eine Plattform für gezielte Informationen und eine offene Diskussion mit Experten und politisch Verantwortlichen über die Vor- und Nachteile des Begleiteten Fahrens ab 17 geschaffen wird.

Das Thema ist von hoher Aktualität, unterstrich Gero Strojohann, Mitglied des Ausschusses für Verkehr des deutschen Bundestages, in seinem Statement. Mit der einstimmigen Befürwortung des Gesetzentwurfes der Fraktionen von SPD und Bündnis90/Die Grünen auf der abschließenden Beratung am Vortag und der bevorstehenden Verabschiedung im Plenum des Deutschen Bundestages ist der Weg nun endlich frei für das Begleitete Fahren mit 17. Damit werden

klare rechtliche Grundlagen für die Umsetzung des Begleiteten Fahrens in den Bundesländern geschaffen. Mit anderen Worten: Das „Wie“ wird künftig bundeseinheitlich geregelt, über das „Ob“ der Einführung entscheidet jedes Land selbst.

Seit einigen Jahren wird das Modell des Begleiteten Fahrens ab 17 in Deutschland intensiv diskutiert. Ausgehend von positiven internationalen Erfahrungen hatte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Bundesanstalt für Straßenwesen bereits im Mai 2002 beauftragt, einen Vorschlag für ein deutsches Modell zum Begleiteten Fahren zu erarbeiten. Georg Willmes-Lenz von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) stellte anschaulich Erkenntnisgrundlagen und zentrale Merkmale des vorgeschlagen Modells der Projektgruppe vor.



Ungeachtet einer professionellen und qualifizierten Fahrschulbildung ist das Unfallrisiko junger Fahrer in Deutschland im internationalen Vergleich nach wie vor überproportional hoch. Um Informationen rasch verarbeiten, Gefahrensituationen richtig und vorausschauend einschätzen zu können, fehlt es den Fahranfängern schlichtweg an Erfahrung. Bis zur Fahrprüfung legen deutsche Fahranfänger lediglich 500 bis 1000 km im praktischen Fahrschulunterricht zurück. Aus neuen unfallstatistischen Erkenntnissen geht hervor, dass fahrpraktischer Erfahrungsaufbau die ergiebigste Quelle zur Verringerung des Unfallrisikos darstellt. In Nordamerika konnte – je nach Ausgestaltung der Maßnahme – eine Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfängern zwischen 4 und über 60 Prozent erzielt werden, in Schweden um 46 Prozent. Ein solcher Maßnahmeansatz zum Abschmelzen des Anfängerrisikos durch fahrpraktischen Erfahrungsaufbau im Rahmen einer verlängerten Lernzeit fehlt bislang in Deutschland. Die Chancen für die Erhöhung des Sicherheitspotenzials sind beachtlich. Durch Fahrpraxis und damit Erfahrungsaufbau senken Fahrerlaubniserber in Deutschland ihr Unfallrisiko nach neun Monaten auf 50 Prozent des Anfangsrisikos, nach 2,6 Jahren auf ein Restrisiko von 10 Prozent.

An dem nachweislich hohen Risikofaktor von mangelnden Fahrerfahrungen setzt das Begleitete Fahren an. Wichtigstes Ziel des Begleiteten Fahrens ist es, die Zeit für den Aufbau fahrpraktischer Erfahrung vor dem Start in die selbständige Fahrkarriere zu verlängern und zwar unter einem ausgesprochen niedrigem Risiko. Erfahrungen zeigen, dass durch die Mitfahrt eines fahrfahrenen und verkehrszuverlässigen Begleiters Unfallrisiken wirksam minimiert werden können.

Der Modellvorschlag unterscheidet sich in einigen Punkten von anderen europäischen Modellen. Beispielsweise vom österreichischen Modell L 17, das Herr Michael Gatscha vom Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien auf der Fachwerkstatt vorstellte. Bei dem seit 1999 mit wachsenden Teilnehmerzahlen inzwischen bewährten Modell L 17 sind die Begleitphasen in die Ausbildung integriert. Den Ergebnissen der wissenschaftlichen Begleitung zufolge starten L17-Fahrer mit einem deutlich geringeren Unfallrisiko und haben insgesamt 15 Prozent weniger Unfälle als Absolventen der traditionellen Ausbildung. Vor allem männliche Fahranfänger profitieren von

der risikodämpfenden Wirkung durch eine Begleitperson.

Anders als in Österreich ist nach dem Modellvorschlag der BAST-Projektgruppe die Begleitphase klar von der Fahrausbildung und Fahrprüfung getrennt. Die Begleitphase beginnt erst nach der abgeschlossenen Fahrausbildung und bestandenen Fahrerlaubnisprüfung. Der Fahranfänger ist der verantwortliche Fahrzeugführer. Der Begleiter hat ausschließlich eine beratende Funktion und soll ausdrücklich keine Ausbildungsfunktionen übernehmen. Die Regelung für den Begleiter bestimmte lange Zeit die kontroverse Debatte um die Einführung des Modellversuchs und verzögerte die Einführung einer bundeseinheitlichen Regelung.

Gabriele Recker vom niedersächsischen Verkehrsministerium gab im Anschluss Einblicke in die Hintergründe und Erfahrungen des niedersächsischen Vorreitermodells. Vom Grundsatz überzeugt, dass Fahrpraxis einen effizienten Sicherheitsgewinn darstellt, führte Niedersachsen am 1. März 2004 als erstes Bundesland das begleitete Fahren zunächst probeweise in einigen Landkreisen ein. Im März 2005 wurde der Modellversuch nicht zuletzt aufgrund der großen Resonanz bei Eltern und Jugendlichen auf das ganze Land ausgeweitet. Insgesamt wurden schon über 10.500 Genehmigungen für das Begleitete Fahren erteilt. In einigen Landkreisen sind bis zu 40 Prozent der Führerscheinbewerber erst 17 Jahre alt. Inzwischen haben fast 2.500 Jugendliche das Begleitete Fahren abgeschlossen. Befürchtungen, dass mit einer Absenkung der Altersgrenze, die Unfallrisiken steigen könnten, haben sich nicht bestätigt. Im Verlauf der Erprobungsphase kam es lediglich zu fünf Unfällen mit Blechschäden.



Ungeachtet der im Rahmen des niedersächsischen Vorreitermodells gezeigten Praktikabilität, sorgeberechtigte Eltern als Begleiter vorzusehen, ist der Gesetzentwurf weitgehend dem Vorschlag der BAST-Projektgruppe gefolgt. So darf

das Fahrzeug ab 17 nur in Begleitung einer namentlich benannten Person geführt werden. Diese Begleitperson steht dem Fahrerlaubnisinhaber als Ansprechpartner beratend zur Verfügung. Die Begleitperson muss mindestens 30 Jahre alt und mindestens seit fünf Jahren im Besitz der Fahrerlaubnis sein, darf nicht mehr als 3 Punkte im Verkehrsregister haben und die 0,5 Promille-Grenze nicht überschreiten. Da die Benennung der Begleitperson bei Minderjährigen nach wie vor bei den Eltern liegt, bleibt die Elternverantwortung gewahrt. Gleichzeitig wird diese Form der Regelung der neuen Familienwirklichkeit besser gerecht. Nicht zuletzt werden damit auch die berechtigten Forderungen aufgegriffen, Risiken in dieser Übungsphase durch Begleitung eines erfahrenen und verantwortungsbewussten Beifahrers zu minimieren.

Kay Schulte vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat charakterisierte auf dem Podium das begleitete Fahren als einen wichtigen Baustein für mehr Verkehrssicherheit. Es gibt in der Tat noch viel vor und auch nach der Fahrausbildung zu tun. Als Mitglied der Expertengruppe unter Leitung der BAST betonte er zugleich, dass das Begleitete Fahren zunächst bewusst als Modellversuch durchgeführt werden soll. Eine wissenschaftliche Begleitung soll über den tatsächlichen Sicherheitsgewinn Aufschluss geben. Peter Glowalla von der Bundesvereinigung der Fahrlehrverbände sprach sich mit einem eindringlichen Appell dafür aus, die Chancen des Begleiteten Fahrens zu nutzen. „Jede Woche stirbt auf Deutschlands Straßen eine ganze Schulklasse“. Deswegen muss jede Chance, das Unfallrisiko junger Fahranfänger zu verringern, genutzt werden.

Die lebhafte Diskussion über das Für und Wider des Begleiteten Fahrens unterstreicht die Notwendigkeit einer flankierenden Öffentlichkeitsarbeit über den Rahmen der Fachwerkstatt hinaus. Die Teilnehmer sprachen sich dafür aus, die Eltern und Jugendlichen in Brandenburg an dieser Diskussion zu beteiligen.



Bericht über die planfeststellungsrechtliche Absicherung der Schwerpunktmaßnahmen Bundesfernstraßen im Land Brandenburg

Michael Jupe

Die Planfeststellung ist die „Baugenehmigung“ für Straßen.

Will man z. B. eine Bundesfernstraße neu bauen oder ausbauen, bedürfte es einer Vielzahl öffentlich-rechtlicher Genehmigungen (z. B. naturschutzrechtlicher Art) sowie der Einverständniserklärungen der durch die Straßenbaumaßnahme betroffener Grundstückseigentümer und –pächter, wenn es nicht das Panfeststellungsrecht gäbe.

Die erforderlichen Rechtsgrundlagen werden in der Regel durch einen Planfeststellungsbeschluss geschaffen, der zum einen im Rahmen seiner Konzentrationswirkung alle nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Erlaubnisse pp. der sonst zuständigen anderen Fachbehörden umfasst und zum anderen die rechtliche Grundlage für etwa erforderliche Besitzeinweisungsverfahren gegen zur Grundstücksüberlassung nicht bereite Grundstückseigentümer und -pächter schafft.

In den Jahren 2001-2004 hat die Planfeststellungsbehörde im Referat 50 die sogenannten Schwerpunktmaßnahmen bearbeitet, die überwiegend aus Sonderprogrammen des Bundes mit zeitlichen Befristungen stammten. Dazu gehörten

1. das Südostbrandenburg-Programm (SOP) (2001 - 2004),
2. das Investitionsprogramm (IP) (1999 - 2000) und
3. das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) (2001 - 2003).

Nach Bewältigung von über 75 % der Maßnahmen ist nunmehr Anlass gegeben, über die geleistete Arbeit der Planfeststellungsbehörde eine Bilanz zu ziehen.

A Finanzieller Umfang der Schwerpunktmaßnahmen sowie Stand der Bearbeitung

Die für die Schwerpunktmaßnahmen aufzuwendenden Straßenbaumittel belaufen sich auf etwa 270 Mio. Euro, die durch etwa 70 Mio. Euro EFRE-Mittel

(z. B. für Bundesstraßenmaßnahmen im Umfeld des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld) verstärkt werden.

Von den 51 Maßnahmen wurden bereits 39 planfestgestellt bzw. plangenehmigt (= 76 %).

Erlassene Planfeststellungsbeschlüsse bereits fertiggestellt

- 1 B 167, OU Wriezen
- 2 B 112, Frankfurt (Oder) bis Eisenhüttenstadt, TA Güldendorf - Lossow
- 3 B 5, OU Nauen
- 4 B 169, Schorbus-Drebkau
- 5 B 189, OU Perleberg (TA B 189n bis B 189)
- 6 B 189, OU Weisen, TA Weisen-Perleberg
- 7 B 1, OU Plau
- 8 B 96, OU Oranienburg (ohne Nordknoten)
- 9 B 101, OU Jüterbog
- 10 B 87, OU Luckau - 2. PFA
- 11 B 101, OU Bad Liebenwerda
- 12 B 112, Frankfurt (Oder) bis Eisenhüttenstadt, TA L 371 - OU Eisenhüttenstadt
- 13 B 97/B 112, OU Guben, 1. VA
- 14 B 96, Landesgrenze B/BB - A 10 (EU), 1. BA
- 15 B 97n, OU Heinersbrück
- 16 B 87, OU Luckau - 1. PFA
- 17 B 112, Frankfurt (Oder) bis Eisenhüttenstadt, TA Lossow bis Brieskow-Finkenheerd
- 18 B 101, OU Luckenwalde (teilf. IP), TA Nord

Erlassene Planfeststellungsbeschlüsse in Bau/in Bauvorbereitung

- 1 B 189, OU Weisen, TA OU Weisen
- 2 B 103/B 189, OU Pritzwalk, TA B 103-B 103
- 3 B 1/B 167, OU Seelow
- 4 B 87, OU Müllrose (teilf. IP)
- 5 B 1, OU Küstrin-Kietz
- 6 B 102, OU Brandenburg, TA Wusterwitz/Bensdorf
- 7 B 2, OU Michendorf
- 8 B 96, Landesgrenze B/BB - A 10(EU),

2. BA AS Rangsdorf bis Knoten B 96/B 96a
- 9 B 169, OU Senftenberg
- 10 B 102, OU Belzig
- 11 B 96, OU Oranienburg, TA Nordknoten (Genehmigungsverfahren)
- 12 B 101, OU'en Trebbin-Löwendorf, Kliestow..., 1. BA nördl. Bereich bis Klein Schulzendorf
- 13 B 166, OU Passow
- 14 B 97/B 112, OU Guben, 2. VA
- 15 B 112, Ausbau von OU Neuzelle - OU Guben
- 16 B 97/B 112, OU Guben, TA bei Klein Gastrose (Klageentscheidung steht noch aus)
- 17 B 188, OU Rathenow (Klagen gegen PFB)
- 18 B 96a - Schönefeld - Mahlow
- 19 B 169, Ausbau von OU Senftenberg-Allmosen
- 20 B 103/B 189, OU Pritzwalk, TA B 103-L 15
- 21 B 169, OU Drebkau (Finanzierung nicht vor 2006)

3 Verfahren (OU Frankfurt (Oder), OU Luckenwalde, Teilabschnitt Süd, OU Cottbus, 1. Verkehrsabschnitt B 115-B97 (Nord), liegen der Planfeststellungsbehörde vor und befinden sich in Bearbeitung (= 6 %).

Planfeststellungsbeschlüsse in Bearbeitung

- 1 B 97/B 168, OU Cottbus, 1. VA B 115-B 97 (Nord)
- 2 B 101, OU Luckenwalde, TA Süd (MLUR-Schutzstatus)
- 3 B 112n, OU Frankfurt (Oder), VA 3 (B 5 bis B 167)

9 Verfahren sind noch im Stadium der Entwurfsbearbeitung bzw. des Anhörungsverfahrens (=18 %).

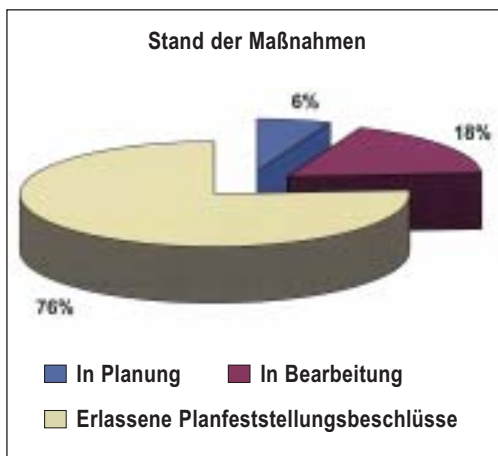
Vorhaben in der Planung/Anhörungsphase

- 1 L 96, OU Brandenburg-Nord
- 2 L 96, OU Brandenburg-Süd
- 3 B 102, OU Premnitz
- 4 B 97/B 168, OU Cottbus, 2. VA B 97 (Süd) - B 115



- 5 B 97n, Netzergänzung Cottbus - L 47 bis B 97
- 6 B 112, OU Brieskow/Finkenheerd + TA OU Wiesenau
- 7 B 97, OU Spremberg/Schwarze Pumpe
- 8 B 112, OU Forst
- 9 B 101, OU'en Trebbin-Löwendorf, Kliestow..., 2. BA

Damit sind noch 12 Planfeststellungsbeschlüsse im Rahmen des laufenden Geschäfts zu erlassen.



B Dauer der Bearbeitung

Die Planfeststellungsbehörde hatte sich zum Ziel gesetzt, über jeden Antrag auf Planfeststellung/Plangenehmigung innerhalb von 3 Monaten nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen zu entscheiden. Diese Bearbeitungszeit konnte im Durchschnitt um 9 Kalendertage pro Verfahren unterschritten werden (u.a. in Folge vorübergehender Personalverstärkung).

Daneben waren über diese Schwerpunktmaßnahmen hinaus, aus regulären Haushaltsmitteln finanzierte Straßenbauvorhaben (auch solche von Landkreisen, Städten und Gemeinden) rechtlich abzusichern.

Die außerordentlich kurze Bearbeitungszeit konnte nur dadurch erreicht werden, dass auch die mit Fragen der Planfeststellung nicht unmittelbar befassten Kolleginnen und Kollegen des Referates 50 bei Bedarf die rechtliche Überprüfung planfeststellungsrechtlicher Detailfragen übernommen hatten. Wegen der bevorzugten Bearbeitung der Maßnahmen des Schwerpunktprogrammes musste allerdings in Kauf genommen werden, dass die Bearbeitungsdauer der übrigen Verfahren zum Teil deutlich verlängert wurde.

C Ergebnis der Gerichtsverfahren

Es wurde eine Vielzahl von Klagen erhoben, die zum Teil auf Aufhebung der Planfeststellungsbeschlüsse (Anfechtungsklagen zur Verhinderung der Straßenbaumaßnahme), zum Teil auf Ergänzung der Planfeststellungsbeschlüsse (Verpflichtungsklagen z. B. mit dem Ziel der Ergänzung der Planfeststellungsbeschlüsse um Lärmschutzmaßnahmen) gerichtet waren. Mehrere dieser (Verpflichtungs-) Klagen wurden durch gerichtliche Vergleiche beendet, in denen geringfügige, die Grundkonzeption der Planung nicht berührende Zusagen gemacht wurden. Über die verbliebenen Klagen hat das Bundesverwaltungsgericht wie folgt entschieden:

- Alle Anfechtungsklagen (auf Aufhebung der Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde gerichtet) wurden zurückgewiesen.

- Die Verpflichtungsklagen wurden fast vollständig zurückgewiesen, wobei in folgenden drei Fällen geringfügige Randkorrekturen erfolgten:

o Beim Neubau der B 101n im Übergangsbereich Brandenburg/Berlin wurde die Planfeststellungsbehörde verurteilt, im Zuge eines Wirtschaftsweges eine zusätzliche Ausweichstelle für den langsam fahrenden landwirtschaftlichen Verkehr herzustellen.

o Beim Neubau der B 189 zwischen der OU Weisen und der OU Perleberg wurde die Planfeststellungsbehörde verurteilt, einen zur Erschließung des städtischen Bauhofs bestimmten Gemeindegeweg in Teilbereichen zu verbreitern und besser zu befestigen.

o Beim Neubau der OU Michendorf wurde die Planfeststellungsbehörde verurteilt, den Umfang des Waldumbaus (Umwandlung von Nadelwald in Mischwald als Ersatz für die Versiegelung durch Fahrbahnflächen) zu erhöhen.

Die Verpflichtungen aus den vorstehend genannten ersten beiden Fällen wurden zwischenzeitlich erfüllt. Die Festlegung des endgültigen Kompensationsumfangs im Bereich Michendorf befindet sich zur Zeit in einer Nachtragsplanfeststellung.

Resümee

• Bei der Bearbeitung der zur Zeit zu 76 % abgearbeiteten Schwerpunktmaßnahmen wurde die durchschnittliche bereits sehr kurze Bearbeitungsdauer von 3 Monaten nochmals deutlich unterschritten.

• Die aufgrund der gerichtlichen Überprüfung erforderlich gewordenen Ergänzungen/Änderungen der Planfeststellungsbeschlüsse sind in ihren technischen und finanziellen Auswirkungen nahezu bedeutungslos.

So konnte sichergestellt werden, dass der auf die Planfeststellungsbehörde entfallende Arbeitsanteil an der ordnungsgemäßen Umsetzung des Schwerpunktprogramms durch die Landesverwaltung fristgerecht und erfolgreich geleistet wurde.

Für die Planfeststeller liegt seit Jahren ihr größtes Lob in dem schnellen Baubeginn der Maßnahmen: Quasi unmittelbar auf die baurechtliche Geburt erfolgt die Baudurchführung.

Wenn man die feierliche Einweihung in Gestalt der Verkehrsübergabe einer Straße mit einer Einschulung gleichsetzen wollte, wären all die hier benannten Straßen vor jedem brandenburgischen Kind eingeschult worden. Das ist in der Bundesrepublik nicht selbstverständlich.

Allein in Baden-Württemberg wird ein Planfeststellungsbeschluss regelmäßig 5 Jahre alt, bevor ein Baubeginn erfolgt. Baden-Württembergische Straßen werden somit oft erst im Alter von 10 bis 15 Jahren eingeschult.

Die brandenburgische Erfolgsbilanz ist in nicht unerheblichem Maße auf die schnelle und gerichtssichere Arbeitsweise der Planfeststellungsbehörde zurückzuführen. Wobei hier natürlich auch die Leistungen und die gute Zusammenarbeit mit der unteren Straßenbaubehörde (jetzt Landesbetrieb Straßenwesen - mit seinen Niederlassungen -) und mit den anderen Referaten der Abt. 5 nicht vergessen werden dürfen.

Ohne eine kollegiale Hand-in-Hand-Arbeit ist solch eine Bilanz unmöglich! Ohne Planung keine Planfeststellung, ohne haushaltsrechtliche Absicherung und Planfeststellung keine Vergabe und kein Bau, ohne Baufachleute keine Verkehrsfreigabe.

Berufswunsch: Minister - Zukunftstag 2005 auch im MIR

Lothar Wiegand

Wie heißt der Innenminister des Landes Brandenburg? - Struck! Politik ist doch weit weg von der Gedankenwelt 13 bis 14jähriger Schülerinnen und Schüler.

Ein Grund mehr, sich am Brandenburger Zukunftstag 2005 - bundesweit „Girls Day“ - zu beteiligen und Arbeit und Aufgaben unseres Ministeriums zu vermitteln. 120.000 junge Leute informierten sich bundesweit, davon 3000 in Brandenburg, über Ausbildungsmöglichkeiten und Berufschancen in Betrieben, Einrichtungen und Behörden. Die ARD Tagesthemen griffen abends sogar das Thema auf und berichteten vom Besuch einer Gruppe beim Bundeskanzler.

Bei uns im MIR nahm sich das etwas bescheidener aus, brachte aber dennoch einen guten Eindruck für 7 Schülerinnen und Schüler der Klasse 7b des Leibniz-Gymnasiums über unser Haus und besonders den Landesbetrieb Straßenwesen mit seinem Ausbildungsberuf „Straßenwärter“.

Die Initiative ging aus von Cindy Sobotta, der Tochter von Wolfgang Sobotta aus dem IT-Referat. Er leierte dann alles an und schnell war ein Programm gestrickt, weil alle Angesprochenen gleich mitzogen und bereit waren, einen Beitrag zu leisten. Morgens um 10 Uhr ging es dann los: Nach einigen allgemeinen

Infos über die Landesregierung, die Aufgaben des MIR und einen Exkurs in das Thema Verkehrssicherheit von Lothar Wiegand informierte Martina Hirtreiter über die Berufsbilder eines Ministeriums und den Ausbildungsberuf des Straßenwärters.

Zwischendurch gab es noch einen kleinen Rundgang durchs Haus inklusive Besichtigung der Büros von Staatssekretär und Minister. Besonderer Höhepunkt: Einmal im Ministersessel Platz nehmen und die Welt aus der Perspektive eines Politikers betrachten. Dass auch in Ministerbüros Haribo gegessen wird, fanden die jungen Leute durchaus sympathisch.

Dann übernahmen Kollegen vom Landesbetrieb Straßenwesen die Regie und brachten die Gruppe in die Autobahnmeisterei Michendorf, wo Axel Schmohl und Thomas Schmidt durch die Gebäude und Hallen führten und über den Beruf des Straßenwärters informierten. Beeindruckt waren die Jungen und Mädchen von der Technik und den großen Geräten, mit denen dort gearbeitet wird.

Das Ausbildungsziel des „Zukunftstag 2005“ ist also erreicht, eventuell sogar etwas übererfüllt, denn ein Schüler nannte zum Schluss als Berufswunsch: „Minister“.



Frauen vor! Platznehmen im Ministersessel fühlte sich nicht schlecht an, obwohl nicht alle aus der Gruppe die Chance nutzen wollten, einmal Minister zu spielen



...„Technik die beeindruckt“, so die Meinung der Schüler beim Besuch der Autobahnmeisterei Michendorf

Vielfalt der Stadt – 6. Brandenburgischer Architekturpreis vergeben



*Stadthaus in Senftenberg
Architekt: Hendrik Just, Senftenberg*



*Marie-Curie-Gymnasium in Dallgow-Döberitz
Architekten: Grüntuch und Ernst, Berlin*



*Informationszentrum der IBA Fürst-Pückler-Land in Großräschen
Architekt: Ferdinand Heide, Frankfurt am Main/Berlin*



*Grünzug und ökologische Aufwertung der Egelneiß in Guben
Ingenieur: Burkhardt Schulze, Guben*

Am 27. Mai 2005 wurde in Potsdam der 6. Brandenburgische Architekturpreis 2005 vergeben.

Unter der Schirmherrschaft von Minister Frank Szymanski vergibt das MIR den Preis seit 1995 zusammen mit der Brandenburgischen Architektenkammer im zweijährigen Rhythmus. Zum Thema „Die Vielfalt der Stadt“ hatten 55 Teilnehmer zwischen 2002 und 2004 fertiggestellte Gebäude und Anlagen eingereicht.

Die sechs Preise in Höhe von 1.500 Euro gingen an:



Revitalisierung Kloster Marienstern in Mühlberg / Elbe -
Rekonstruktion Refektorium
Architekt: Michael Dähne, Dresden



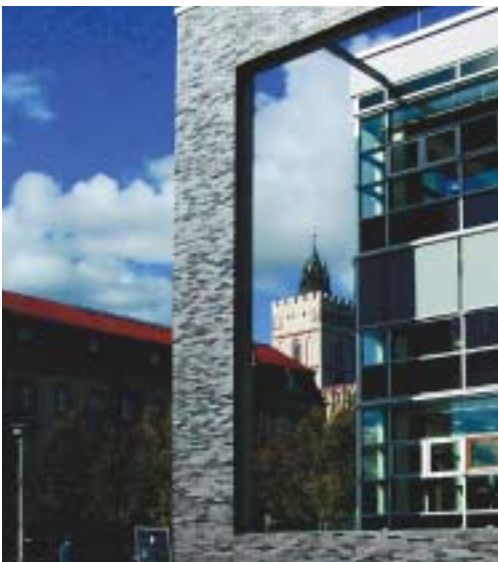
Sanierung eines Ackerbürgerhauses in Wusterhausen / Dosse
Architekt: Peter Köster, Rheinsberg

Förderpreis 2005 für junge Architekten (3.000 Euro):



Umbau des ehemaligen Brauereilagers in ein Ju-
gendfreizeit- und Kulturzentrum in Neuruppin
Architekten: Johannes Sollich, Anna Weichsel,
Berlin

Anerkennung für städtebauliche Neuordnung und Sanierung:



Auditorium Maximum der Europa-Universität Viadrina in
Frankfurt/Oder
Architekten: Carl Schagemann, Claudia Schulte, Pots-
dam

MSWAKTUELL 2-2005

Hinweis:

Dieses Periodikum 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.: Hans-Martin Klütz
email:
hans-martin.kluetz@mir.brandenburg.de

Fotos:

IBA-Archiv, Petra Petrick, Cornelia Rumpf, Detlef Hecht, Henning Seidler, Steffen Rasche, Matthias Heinrich, Volker Mielchen, Dietmar Seidel, A. Herrmann, LMBV Radke, Henning Maier Jantzen, Thomas Kläber, mesh design, Lena Schmidt, Angelika Schulew, complan GmbH, Harald Hirsch, Potsdam, MIR-Archiv, Brandenburgische Architektenkammer, Verband der Campingwirtschaft des Landes Brandenburg (VCB), Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. Bonn

Autorenverzeichnis:

Aehnelt, Dr., Reinhard, IfS
Drost, Hathumar, complan GmbH
Ermer, Klaus, MIR, GL 4
Finkeldei, Jörg, MIR, Ref.23
Förster, Jan-Dirk, MIR, Ref. 24
Geurts, Silke, complan GmbH
Großmann, Dr., Heidrun, Geschäftsstelle
Forum Verkehrssicherheit des Landes
Brandenburg
Heck, Sebastian, Uni Potsdam, Student
Hermann, Ute, IFK Vehlefanz
Hoff, Renate, MIR, GL 4
Jäger, Ullrich, LBV
Jupe, Michael, MIR, Ref. 50
Kuhn, Prof., Dr., Rolf, IBA
Popowski, von, Matthias, complan GmbH

Roß, Jürgen Verkehrsverbund-Berlin-Brandenburg
Scholz, Brigitte, IBA
Schlawe, Christina, MIR, Ref. 23
Stricker, Hans-Joachim, MIR, Ref. 21
Thrun, Thomas, IfS
Wiegand, Lothar, MIR, Pressesprecher
Welch Guerra, Prof. Dr., Max,
Bauhaus Universität Weimar
Wolf, Katja, IBA

Das Magazin wurde auf 100%-Recyclingpapier gedruckt

Gesamtherstellung:
TASTOMAT Druck GmbH
Landhausstraße, Gewerbepark 5
15345 Eggersdorf

Layout:
schütz & co. Werbeagentur GmbH, Berlin

Das Magazin wurde auf 100 %-Recyclingpapier gedruckt

