



Wusterhausen/Dosse - Neue Aussichten für eine bedrohte Art - Zur Sanierung eines Ackerbürgerhauses

Peter Köster

Wenn Architekten für Architekten schreiben, ist das so eine Sache. Soll man darüber schreiben, was alles schief gehen kann? Die Bauherren loben, oder sich selbst? Über Details fachsimpeln oder gar ein Manifest schreiben? Nicht einfach. Ich schreibe über ein zunächst sehr unscheinbares Haus, erbaut vermutlich um 1800, hundert Jahre später um einen Anbau mit Backofen erweitert, dann als Bäckerei bis Anfang der 1960er Jahre betrieben, zuletzt bewohnt von einem sehr alten Herrn, der hier geboren und schließlich auch gestorben ist. Ein Haus, das in der Obhut seiner Tochter dann schlussendlich zu dem geworden ist, was wir heute vorfinden.

So, stark verkürzt, die Transformation eines Arme-Leute-Hauses in eine Art bewohnbare Schatztruhe mit vielen Fächern und Abteilungen. Bevor ich hierauf näher eingehe, ein paar Anmerkungen zu dieser Spezies Haus in unseren brandenburgischen Städten und Dörfern. Es sind die Fachwerkhäuser des frühen bis späten 18. Jahrhunderts, die meist nach den obligatorischen Stadtbränden jener Zeit in typisierten Formen errichtet wurden – mit einfachsten Materialien, ohne jedes Schmuckwerk, ohne Spur von Baukunst.

Sie sind das Graubrot unserer Stadt- und vieler Dorflandschaften, die im Schatten von Kirchen, Rathäusern und anderen Highlights das bilden, was Stadtplaner „Städtebauliche Eigenart“ oder einfach „Ortsbild“ nennen.

Diese Häuser sind massiv bedroht:

Erstens: Sie sind nach 200 (und oft mehr) Jahren bautechnisch in beklagenswertem Zustand.

Zweitens: Die Sanierungskosten im Vergleich zu massiv errichteten Häusern sind grausam hoch. Ohne Einsatz von beträchtlichen Fördermitteln ist eine wirtschaftlich sinnvolle Sanierung ausgeschlossen.

Drittens, vielleicht am gravierendsten: Diese Häuser sind für heutige Bedürfnisse in der Regel gar nicht nutzbar, die Räume sind zu klein, zu dunkel und oft zu niedrig. Die Bauweise und denkmalpflegerische Anforderungen verbieten aber den groben Eingriff in die kleinteiligen Strukturen.

Für letzteres Problem haben wir mit dem Haus in der Dombrowskistraße einen möglichen Weg aufgezeigt. Was aber Zustand und Kosten angeht, bleibt nur eine Möglichkeit: Wer die historischen

Stadtkerne in Brandenburg erhalten will, muss diese Häuser fördern, und zwar hoch fördern. Das geht zu Lasten anderer Maßnahmen. Die „Leuchttürme“, die Kirchen, Rathäuser, Klosteranlagen, Burgen und Herrenhäuser sanieren sich zwar nicht von selbst, aber ihre Existenz ist meist nicht wirklich gefährdet; wir hätten hier etwas mehr Zeit. Die „Sanierungsmaßnahmen“ von städtischen Straßen und Plätzen sind keine dringenden Denkmalerhaltungen, werden aber aus meiner Sicht von den Kommunen bei der Förderung überbewertet – natürlich, weil an die Zeit nach Auflösung der Sanierungsgebiete und damit das Ende der Förderung gedacht werden muss.

Für die Ackerbürgerhäuser aber ist die Gnadenfrist nun abgelaufen. Konnten die schützenden Hände der Denkmalbehörden noch bis vor kurzem Schlimmeres verhüten, sind ihnen diese Hände nun gebunden: Seit der Novellierung des Denkmalschutzgesetzes mit der neuen Zumutbarkeitsregelung ist der Schutz dieser Häuser faktisch aufgehoben. Denn die denkmalgerechte Sanierung dieser Häuser ist ohne Unterstützung wirtschaftlich immer unzumutbar. Der Rückgang ist offensichtlich, ich möchte sagen, drama-



Ackerbürgerhaus, Fassade Vorderhaus vor der Sanierung

Ackerbürgerhaus, Außenansicht nach der Sanierung, Architekt P. Köster



tisch. Wenn es auch keine verlässlichen Zahlen gibt, so ist der Verlust insbesondere auf dem Land für jedermann sehr deutlich. Für die Städte habe ich nur Daten aus Rheinsberg, hier existieren von den nach dem Stadtbrand von 1740 errichteten Typenhäuser noch ganze zehn mit den alten Fachwerkfassaden. In Wusterhausen sind in der Zeit, während wir dort sanierten, zwei solcher Häuser verschwunden (es wurden aber auch vier mehr oder weniger denkmalgerecht saniert). Lenzen an der Elbe hingegen verfügt zum Beispiel noch über einen sehr großen Bestand, auch hier habe ich zwar keine Zahlen, aber ein kurzer Besuch reicht, um festzustellen, dass nicht mehr als ein Dutzend dieser Fachwerkhäuser bisher saniert wurde (der Straßenbau hingegen aber abgeschlossen zu sein



scheint).

Auch wenn ich mich wiederhole: Wir haben hier ein Problem. Diese Häuser haben keine Lobby, den Verlust werden wir spüren. Ich möchte an dieser Stelle anregen, vielleicht unter der Federführung des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, flächendeckende Bestandsaufnahmen zu den Fachwerkhäusern des 18. und frühen 19. Jahrhunderts im städtischen und ländlichen Raum zu erstellen, den Verlust der letzten 15 Jahre zu dokumentieren und entsprechende Handlungsvorschläge zu erarbeiten. Wenn wir das nicht hinbekommen, werden sich die uns vertrauten Ortsbilder dramatisch verändern. Nun aber zu dem Haus in Wusterhausen.

Die Bauherren. Für den Architekten der Idealfall: Verständnissvoll, denkmalpflegerisch und architektonisch sensibilisiert, dabei wenig Zeit zum Einmischen. „Viele Köche verderben den Brei“ – das Credo meiner Bauherren. Hinzu kommt ein kulturpolitisches Engagement der Bauherrin, die als Vorsitzende des Wusterhäuser Kunst- und Kulturvereins mehr und mehr für die Belange der erhaltenden Stadtsanierung „trommelt“ und mit ihrem eigenen Haus in Wusterhausen neue Sanierungsstandards setzen wollte. Und nicht zuletzt die Idee und der Anspruch, Teile des Hauses quasi „museal“ zu nutzen – dergestalt, dass der winzige Laden, der vor Zeiten dem Verkauf von Brot und Kuchen diente, inklusive Original-Mobiliar rekonstruiert wird sowie in der vorderen Stube im Erdgeschoss eine kleine Ausstellung eingerichtet wird, die dem Leben jenes eingangs erwähnten alten Herrn gewidmet ist. Es ist die Auswahl einer Sammlung unzähliger Briefe, Fotos, Gegenstände, die sich bis vor kurzem noch in diesem Haus befanden – sozusagen das gesamte 20. Jahrhundert aus kleinstädtischer Sicht – welch ein Geschenk der Tochter an ihren Vater!

Womit wir bei der Nutzung wären. Ich sprach von der schlechten Nutzbarkeit dieser Häuser. Tatsächlich waren vor der Sanierung etwa 70 % der Nutzflächen im vorderen Fachwerkhäuser nach Bauordnung nicht als Aufenthaltsräume geeignet. Entweder waren die Räume zu klein, ein Drittel waren Kammern unter 8 qm. Oder sie waren zu niedrig (im Obergeschoss teilweise unter 1,90 m). Oder aber zu dunkel. Man kann das Haus den neuen Nutzungsbedürfnissen anpassen, natürlich nur unter Verlust der gesamten denkmalpflegerisch relevanten Innenstruktur. Das heißt: Thema verfehlt. Aber

man möchte auch nicht in einem Museum wohnen, es sind nun mal 200 Jahre vergangen, usw., usf. Auch das ist richtig.

Die Lösung des Problems liegt außerhalb des eigentlichen Denkmals. Tatsächlich haben diese Typenhäuser fast immer einen relativ großen Anbau als Werkstatt, Stall, oder wie in diesem Fall eben als Backhaus errichtet. Da diese meist etwas später erbaut wurden und von dem Denkmalstatus in der Regel nicht betroffen sind, erleichtert es die Sache ein wenig. Und nun ergeben sich völlig neue Möglichkeiten: Auf die Kleinteiligkeit des vorderen Hauses reagiert man mit Großzügigkeit (oder eben auch nicht, je nach Geschmack), auf das Fluidum der Geschichte antwortet man mit eigener Ästhetik. Im Ergebnis ein Balzac'sches Haus, wie unser Farbrestaurator bemerkte, soll heißen: Ein kleiner Palast, der sich hinter einer ärmlichen Fassade versteckt (natürlich um Balzac's Gläubiger fernzuhalten). Hierzu besteht Gott sei Dank kein Anlass – aber da die Frage nach den Kosten am letzten Wochenende zum Tag der Architektur natürlich wieder von erstem Interesse war, ganz kurz dazu, ohne ins Detail zu gehen: Die Förderung aus dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ betrug für beide Gebäudeteile zusammen knapp 40 %. Das ist vielleicht zu wenig, um die zusätzlichen Kosten solcher Unternehmungen tatsächlich aufzufangen, zumal wir die Deutsche Stiftung Denkmalschutz dafür gewinnen konnten, einen Teil zum kommunalen Anteil beizusteuern. Das Engagement der Stadt hielt sich also in Grenzen und entspricht mit etwa 4 % der Gesamtaufwendung ungefähr 10 m Straßensanierung. Unter dem Strich blieben für die Bauherren Kosten, die denen eines gut ausgestatteten Einfamilienhauses auf der grünen Wiese mit gleicher Wohnfläche entsprechen.

Zurück zum Entwurf: Bei der Behandlung des Backhauses missachteten wir nun nicht völlig die alten Strukturen, ganz im Gegenteil. Auch wenn es letztendlich zu einer kompletten Entkernung kam, kreiselte der Entwurf doch die ganze Zeit um den alten Backofen, das Herz des Hauses. Letztlich konnten wir ihn nicht halten, es machte technisch und ökonomisch einfach keinen Sinn. Seine Kubatur aber blieb ablesbar und wird nun von dem Kamin eingenommen. Wer es also weiß, sieht immer noch den alten Backofen – auch wenn dieser zum Kamin mutierte und der Mehlboden zur heutigen Galerie. Die Hauptfunktionen Kochen, Essen, Wohnen, Feiern, das privatgesellschaftliche Leben also, finden quasi in ei-



Ackerbürgerhaus Hofsituation vor und nach der Sanierung



nem offenen Raum auf drei Ebenen statt (kurzfristig schoss der Architekt über das Ziel hinaus und ließ durch Änderung des Backhausdaches die Zahl der Ebenen gleich auf 6 ansteigen, wurde dann aber von seinen Bauherren wieder auf den Boden der Vernunft zurückgeholt). So viel Offenheit erfordert Rückzugsmöglichkeiten – und jetzt kommt das Fachwerkhaus, das Denkmal, ins Spiel. Nun erscheinen auf einmal die Stuben und Kammern mit ihrem intimen Charme bestens geeignet für Ruhe, Entspannung, Abgeschiedenheit. Die Farbgestaltung reagiert darauf mit kräftigen, warmen Tönen.

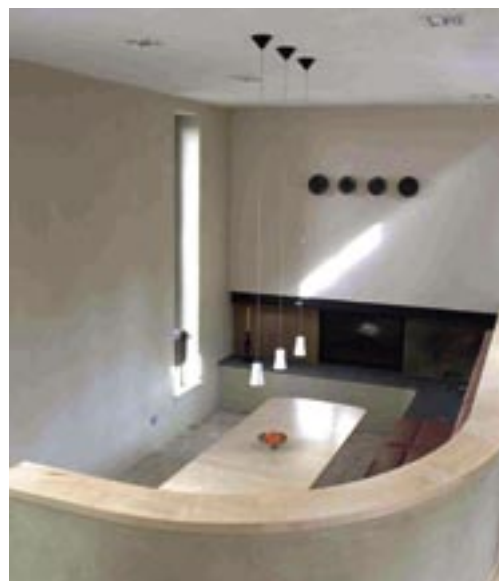
Ob es Vorbilder für den Entwurf gibt, wurde ich am Tag der Architektur gefragt. Nein, erwiderte ich voreilig. Natürlich gibt es Vorbilder, wir Architekten gehen doch immer wieder der Illusion auf den Leim, etwas gänzlich Eigenes geschaffen zu haben. Das winzige schiffskoijenähnliche Bad und die Backsteinlastigkeit sind meiner norddeutschen Küstenherkunft geschuldet, der Hof vielleicht den Außenanlagen des Kolbe-Museums in Berlin und ein bisschen Mies van der Rohe, die Gestaltung von Kaminraum und Galerie wohl auch. Das Fachwerkhaus selbst aber ist nichts Anderes als was es eben ist – die Verlegung der Hauptnutzung in das Nebengebäude und hat natürlich auch denkmalpflegerisch einen entscheidenden Effekt. Die Eingriffe werden automatisch geringer, vertretbarer und gefährdeten nicht das denkmalpflegerische Gesamtkonzept.

Um es vorwegzunehmen: Die Zusammenarbeit mit den Denkmalbehörden war wie immer eine Freude, zur Überraschung, ja man möchte fast sagen zum Unmut anderer an der Sanierung Beteiligten. Es gehört ja mittlerweile fast zum guten Ton, eine kritische, ja oft feindliche Einstellung zu diesem Thema und zu den hier verantwortlichen Institutionen zu haben. Man muss nicht jede denkmalpflegerische Entscheidung gut finden und mittragen. Die Nichtachtung oder Unkenntnis einfachster denkmalpflegerischer Grundlagen jedoch bei gleichzeitiger Inanspruchnahme von Fördermitteln aus einem Programm mit dem Namen „Städtebaulicher Denkmalschutz“ – dafür fehlt mir wahrlich jedes Verständnis.

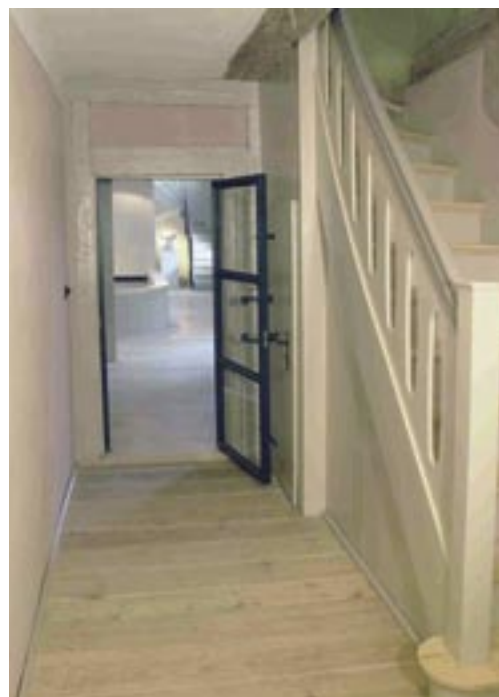
Wie sind wir also mit dem Thema Denkmal umgegangen? Denkmalpflegerisch

betrachtet kann man das Ensemble in drei Zonen einteilen, in denen Bestandserhaltung, aber auch Rekonstruktionsnotwendigkeit unterschiedlich gewichtet wurden. Keine Zugeständnisse an die Nutzung erfolgten im vorderen Teil des Fachwerkhauses bis zur Mittelwand, das sind etwa 2/3 der Grundfläche des Vorderhauses. Das bedeutet: keinerlei Grundrissänderungen, Farbgebung nach Befund, Rekonstruktion nicht zu haltender Ausstattung, bis hin zum Verzicht auf Vorsatzfenster in zwei Räumen mit besonders schönen Originalfenstern. Letzteres auf Veranlassung der Bauherren – als Architekt oder auch als Denkmalpfleger traut man sich ja gar nicht, so etwas vorzuschlagen. (Ausgeglichen wurde dies mit Energiesparmaßnahmen an anderer Stelle). Die zweite Zone dann der hintere Teil des Fachwerkhauses. Hier die Entfernung von zwei massiven Trennwänden (Abtrennung der früheren Küchen), eigene Farbgestaltung, Verzicht auf Rekonstruktionen unter gleichzeitiger Wahrung des Bestandes. Und die dritte Zone das Backhaus. Hier nur noch die Ablesbarkeit der ursprünglichen Binnensstruktur, Wahrung der alten Fensteröffnungen – wie gesagt, wir befinden uns hier schon nicht mehr im eingetragenen Einzeldenkmal. Natürlich werden diese Grenzen hin und wieder durchbrochen. So konnte die Nutzbarkeit der zweiten größeren Stube im Obergeschoss nur durch das Entfernen der Deckengefache verbessert werden – ein Raum mit 1,90 m Deckenhöhe ist einfach nicht akzeptabel. Andererseits wurde eine kleine Notküche, vermutlich aus der Zeit nach dem II. Weltkrieg, instandgesetzt, die sich im hinteren Teil des Gebäudes befindet. Die Anwendung von Lehmputzen, Kalkfarben und einer nicht nur bauphysikalisch, sondern auch ästhetisch/denkmalpflegerisch günstigen Wandheizung findet ohnehin in allen Räumen, auch im Backhaus, statt (es hätte ja auch wenig Sinn gemacht, die Hauptaufenthaltsräume weniger gut auszustatten).

Das also das einfache denkmalpflegerische Konzept, das aber geholfen hat, einer Musealisierung zu entgehen und das trotzdem die Bewohner dazu einlädt, jeden Tag aufs Neue durch die Geschichte zu wandeln, in diesem Fall auch ein bisschen durch die eigene. ■



Ackerbürgerhaus, Kamin, Backofen



Ackerbürgerhaus, Flur EG



Ackerbürgerhaus Kammer



Baukultur, die man mit Füßen tritt

Rainer Lehmann

Historische Entwicklung

Seit die Menschen sesshaft wurden, gibt es Straßen und Plätze. Eigentlich waren es mehr Wege und freie Flächen, die zwischen den Behausungen entstanden und auch die Verbindungen zwischen den Siedlungsplätzen waren nichts weiter als von der Natur frei gehaltene, unbefestigte Erde, aber es war funktionell und räumlich die früheste Ausprägung dessen, was wir heute als den öffentlichen Raum definieren.

In Ägypten wurden vor etwa 4.600... 4.200 Jahren die ersten mit Steinen befestigten Straßen angelegt.¹⁾ In Europa waren die Römer die bedeutendsten frühen Straßenbauer. Die teilweise noch heute nachweisbaren befestigten Straßen wurden mit einem Unterbau und mit Zyklopenpflaster, d. h. einem unregelmäßigen Stein, der sehr passgenau, fast ohne Fuge verlegt wurde, ausgeführt. Diese aufwändige Bauweise - gewissermaßen die erste frühe Hochkultur im Straßenbau - ließ sich aber nur mit einem Heer von Sklaven und Gefangenen realisieren und die Kosten für diesen anspruchsvollen Straßenbau waren nur im Rahmen der militärischen Sicherung und Kontrolle des riesigen Reiches zu rechtfertigen. Unter Kaiser Trajan erreichte das Straßennetz der Römer etwa 100.000 Kilometer und nach dem Untergang des römischen Reiches ging nicht nur das Wissen, sondern auch die Voraussetzung für den Bau solcher Straßen verloren.

Mit der wachsenden Verstädterung im mittelalterlichen Europa und dem Anstieg des Handels, der seine Triebfeder u. a. in der Entwicklung und zunehmenden Spezialisierung des Handwerks hatte, entstanden bedeutende Handelswege, bei denen Deutschland im Zentrum des Fernhandels zwischen West- und Osteuropa sowie Nord- und Südeuropa lag. Die Via Regia (auch Hohe- oder Königsstraße), die aus dem westlichen Europa über Frankfurt (Main) und Leipzig über Breslau weit nach Osten führte, oder die Via Imperia (Reichsstraße), die Nordeuropa mit Italien verband, sind nur die bekanntesten dieser Fernhandelswege.

An diesen Handelsstraßen, vorrangig an Einmündungen oder Kreuzungen entstanden Handelsplätze, aus denen sich Siedlungen und später Städte entwickelten, und zahlreiche der heutigen Marktplätze haben hier ihren Ursprung.²⁾

Mit dem Wachstum der Städte, die sich bis ins 12. Jahrhundert weitgehend ohne gesamtstädtischen Planungsansatz vollzogen, entstanden Straßen und Plätze, die nur ausnahmsweise über lineare Straßenführungen und rechteckige Platzformen verfügten. Beispiele sind im Land Brandenburg Städte wie Perleberg oder Brandenburg. Im Zuge der Ostexpansion erfolgte östlich der Elbe-Saale-Linie die Kolonisierung durch die Anlage zahlreicher, in aller Regel planmäßiger Stadtgründungen. Beispielgebend sollen hier nur die märkischen Städte Gransee, Kyritz und Templin genannt sein. Der heutige öffentliche Stadtraum in den Altstädten geht oft, aber weit weniger als allgemein angenommen auf die Zeit der Stadtgründung zurück. Insbesondere in der nachmittelalterlichen Zeit sind in zahlreichen Städten aus unterschiedlichen Gründen Veränderungen am Stadtgrundriss, an der Breite und Führung der Straßen sowie an der Größe und Form von städtischen Plätzen vorgenommen worden.

Allerdings erfolgte dies nur ausnahmsweise so konsequent wie in Neuruppin, wo die Stadt nach einem verheerenden Brand im 18. Jahrhundert nach einem barocken Stadtgrundriss weitgehend neu errichtet wurde. Trotzdem sind die städtischen Platz- und Straßenräume in den Altstädten in aller Regel älter als ihre heutige Bebauung und prägende Bestandteile der Stadtbaukultur und damit unser kulturelles Erbe. Die baukulturelle Bedeutung und die städtebauliche Wertigkeit der Straßen und Plätze wurde sowohl in der Vergangenheit als auch in der Gegenwart eher unterschätzt. Als man bereits Häuser und Stadtmauer aus Backstein baute, waren die Straßen noch weitgehend unbefestigt oder nur als Bohlenweg und Knüppeldamm ausgebaut. Nur selten gab es Straßen aus Stein. Der Name „Steinstraße“ hat sich in manchen Altstädten bis heute erhalten. Es war in der Regel die erste und meist auch die einzige mit Steinen befestigte Straße. Und nicht umsonst hat sich bis heute die Redensart „... vom teuren Pflaster“ bewahrt.

Ausgangsbedingungen in den brandenburgischen Städten

Nachweislich sind auch aus brandenburgischen Städten mit Steinen befestigte Straßen aus dem späten Mittelalter



Marktplatz mit der um 1820/25 hergestellten Lesesteinpflasterung. Bis auf die gepflasterten Rinnen als Gosse ist die Platzfläche niveaugleich und ungeteilt.



und der frühen Neuzeit überliefert.³⁾ Die heute anzutreffenden Oberflächenbefestigungen sind meist jüngeren Datums und nur ausnahmsweise älter als 200 Jahre. Erst im ausgehenden 18. Jahrhundert und bis ins 19. Jahrhundert wurden im Brandenburgischen die Straßen und Plätze in den Städten in größerem Umfang gepflastert. Als örtliches Baumaterial stand fast ausschließlich der „Lesestein“, d. h. der vom Feld abgelesene Stein zur Verfügung, der weitgehend unbearbeitet verlegt wurde. Anfangs unterschieden diese Pflasterungen noch nicht zwischen Fahrbahn und Gehweg, allerdings wurden aus den Lesesteinen Rinnen als Gosse in den gepflasterten Flächen angelegt.



Marktplatz um 1900. Die Funktionstrennung zwischen Fußgänger- und Fahrverkehr durch Anlegen von Bürgersteigen ist erfolgt, und gleichzeitig wurden zur Verbesserung des Gehkomforts Gehbahnen aus Granitplatten angelegt.

Die beginnende Industrialisierung ab Mitte des 19. Jahrhunderts führte auch zur ingenieurtechnischen Qualifizierung des Straßenbaus und ermöglichte eine massenhafte und anspruchsvollere Steinbearbeitung. Das wachsende Verkehrs- und Transportaufkommen forderte bessere Verkehrswege und ermöglichte, Straßenbaumaterial, insbesondere Pflaster über größere Entfernungen zu transportieren und somit eine größere Materialvielfalt. Seit dieser Zeit erfolgten ständig Verbesserungen in Gestaltung und Ausbau der Straßen und Plätze in den Städten.

So wurde beginnend in den verkehrswichtigen Straßen Lesesteinpflaster durch Polygonal- oder Großpflaster ersetzt. Bei einem späteren Ausbau folgte auf das Großpflaster das Kleinpflaster, wobei man oft das Altpflaster als Unterbau beließ. Im Ergebnis dieser Entwicklung verfügten die Straßen und Plätze in den brandenburgischen Städten Mitte des 20. Jahrhunderts über sehr unterschiedliche

Ausbaustandards. Dabei sind zwei Differenzierungen unter Vernachlässigung der in DDR-Zeiten vorgenommenen, überwiegend nicht stadtbildgerechten Straßenausbaumaßnahmen wesentlich.

1. Die unterschiedliche Gestaltung der Straßenräume innerhalb einer Stadt
Ähnlich wie bei der Gebäudesubstanz ist in der Regel die bautechnisch anspruchsvolle und materialseitig hochwertige Straße die Hauptverkehrsstraße und der Marktplatz, und dem gegenüber die randlagige Anliegerstraße mitunter noch in der ursprünglichen Pflasterung.
2. Die unterschiedliche Gestaltung der Straßenräume in den einzelnen Städten
Dabei kann die wirtschaftlich prosperierende, meist größere Stadt gegenüber der kleinen Landstadt meist auf die hochwertigere Gestaltung sowie die ausgedehntere Befestigung des öffentlichen Raumes verweisen.

Trotz dieser Unterschiede gibt es im Brandenburgischen eine weitgehend regionaltypische Ausprägungen der Straßen- und Platzgestaltung hinsichtlich der Oberflächenbefestigung, und diese wurden

wesentlich durch die im Einzugsbereich zur Verfügung stehenden Materialien, insbesondere des Pflasters bestimmt. Außerdem sind noch Größe und Form des Pflasters sowie die Verlegeart von Bedeutung. Womit die drei wesentlichen Elemente des Oberflächenmaterials der Straßen und Plätze genannt sind. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit und ohne Berücksichtigung aller handelsüblichen Material- und Größendifferenzierungen kann man für das Land Brandenburg folgende historische Pflaster in Material, Größe und Verlegeart als regionaltypisch bezeichnen (siehe Tabelle).

Außer den Pflastermaterialien gibt es historisch noch klein- und großformatige Platten und eine Reihe von Formsteinen und Sonderformaten. Genannt seien nur die großformatigen Granitplatten, die in die Gehbahnen der Bürgersteige verlegt wurden und mit Aufkommen des Betons teilweise durch kleiner formatige Betonplatten abgelöst wurden sowie der Bordstein überwiegend aus Granit, der seit Einführung der Bürgersteige diese von der Fahrbahn trennte. Außerdem gab es noch die unterschiedlichen Formsteine zur oberflächlichen Ableitung des Regenwassers wie Auffang- und Rinnensteine.

Verlegeart	Format in cm		Material	
	vorrangig	vereinzelt	vorrangig	vereinzelt
Naturstein				
Wildpflasterung	Lesestein		nordischer Granit	nordische Geschiebe Porphy, Kalkstein
	ab 10... 20 unterschiedliche Abmessungen	größere u. kleinere Formate je nach Verlegestandort		
Polygonalpflasterung	Polygonalstein		Granit	Porphy, Basalt, Syenit, Kalkstein
Wildpflasterung	ab 15... 20			
Reihenpflasterung Reihendiagonal- pflasterung Passepflasterung	Großstein		Granit (Schlesischer, Lausitzer)	Porphy, Basalt, Grauwacke, Sand- stein, Kalkstein
	16 x 16 18 x 20 20 x 24 15 x 17	15 x 22 12 x 12 24 x 28 u. a. Abmessungen		
Passepflasterung Netzverband- pflasterung	Kleinsteine		Granit (Schlesischer, Lausitzer)	Basalt, Kalkstein, Porphy, Grau- wacke, Sandstein
	10 x 10 9 x 11	8 x 10 8 x 8		
Passepflasterung Netzverband- pflasterung	Mosaikstein		Kalkstein (Bernburger) Granit (Schlesischer, Lausitzer)	Basalt, Grauwacke, Sandstein, Porphy
	5 x 5 4 x 6	3 x 4 5 x 7		
Kunststein				
Reihenpflasterung	Großstein		Schlackenstein (Kupferschla- ckenstein),	
	15 x 15			
Fischgrätpflasterung	Pflasterklinker		gebrannter Ton	
	6..7 x 19..21 x 10..12			

Tab. Regionaltypische historische Oberflächenbefestigungen



Zu Beginn der 1990er Jahre hatten die Straßen und Plätze in den brandenburgischen Altstädten ähnlich wie die Gebäudesubstanz einen hohen Sanierungsbedarf. Dem Materialmangel der DDR war es geschuldet, dass in der Regel nur die Hauptverkehrsstraßen auf Kosten einer starken Überformung und des Verlustes der historischen Gestaltung in einem besseren Zustand waren und die Nebenstraßen eine weitgehende historische Authentizität in Material und Gliederung besaßen. Auch die aus heutiger Sicht meist nicht stadtbildgerechten Verschönerungen, überwiegend auf den Marktplätzen hatten einen begrenzten Umfang.

Sanierung der Straßen und Plätze

Ein Hauptproblem am Beginn der Sanierung in zahlreichen Altstädten war, dass das Verständnis für die Wahrung des baukulturellen Erbes bei vielen Beteiligten und Betroffenen eher nachrangig bewertet wurde. Allgemein war es aber leichter, die Betroffenen für die stadtbildgerechte Sanierung eines ortstypischen Hauses zu gewinnen, als sie für den Erhalt der historischen Gestaltung des öffentlichen Raumes einschließlich des Pflasters zu überzeugen. Mit Blick auf die neuen, vielfältigen und preisgünstigen Materialien für die Oberflächengestaltung des öffentlichen Raumes war eine auf Bewahrung der historischen Baustoffe orientierte Erneuerung schwer vermittelbar.

Dass die Raumbildungen von Straßen und Plätzen, die Linienführungen und Gliederungen von Fahrbahnen und Gehwegen sowie Farbe, Form und Größe von

individuellen und differenzierten Gestaltung der Gebäude, sondern auch in der Ausformung und Größe der Plätze, in der Proportionalität der Straßenräume sowie im gesamten stadtstrukturellen Raumgefüge begründet liegt, ist wenig im allgemeinen Bewusstsein verankert. Auch die Vernachlässigungen in der Pflege und Erhaltung sowie die unsensiblen Instandsetzungs- und Reparaturmaßnahmen an den meist historischen Oberflächenbefestigungen, vor allem in den 1970er und 1980er Jahren, führten zu einer nachhaltigen Geringschätzung der Bauaufgaben im öffentlichen Raum und des baukulturellen Wertes historischer Pflasterungen und Raumgliederungen.

Nur allmählich wächst die Erkenntnis, dass Platz- und Straßenflächen ein wichtiger Bestandteil der Stadtidentität sind. Und je intensiver die Auseinandersetzung dazu geführt wird, muss man erkennen, dass mit ortstypischen Pflastermaterialien gestaltete Straßen- und Platzräume nicht durch moderne Straßenbaustoffe auch mit den aufwändigsten Vorsatzmaterialien zu ersetzen sind. Weder die leichte Wölbung des Straßenprofils oder die glänzende Nässe auf den Pflasterköpfen noch die ungeordnete Regelmäßigkeit einer Paspelpflasterung kann durch einen Kunststein – auch wenn er sich Altstadt-pflaster nennt – erreicht werden.

Obwohl in den vergangenen fünfzehn Jahren sich allgemein ein nachweisbarer Wandel in der Wertschätzung der historischen Baukultur vollzogen hat, wird sowohl die Auseinandersetzung als auch die Bedeutung der baukulturellen Gestaltung des öffentlichen Raumes selbst in Fach-

kreisen eher stiefmütterlich behandelt. Als Beleg dafür sollen die Veröffentlichungen des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseums dienen. Mittlerweile hat die zwei Mal jährlich erscheinende Zeitschrift „Brandenburgische Denkmalpflege“ den 14. Jahrgang erreicht, geht man dabei von durchschnittlich 10 Beiträgen pro Heft aus, sind bisher rund 280 Artikel veröffentlicht worden. Davon befassen sich ganze 2 (in Worten zwei) mit der Gestaltung von Straßen und Plätzen in den brandenburgischen Altstädten.

Betrachtet man die in den vergangenen Jahren, insbesondere im Rahmen der Sanierung der Altstädte erzielten Ergebnisse bei der Erneuerung des öffentlichen Raumes kritisch, so muss man feststellen, dass auch bei Verwendung hochwertiger Natursteinmaterialien nicht immer überzeugende Resultate erreicht wurden. Fehlende fachliche Qualifikation bei einer Reihe von Planern und zahlreichen Ausführungsbetrieben, die weder in der Ausbildung noch bei früheren Tätigkeiten mit solchen Arbeiten befasst waren, ist nur eine Ursache dafür. Auch auf der Auftraggeberseite und selbst bei der Denkmalpflege wünschte man sich mitunter profundere Kenntnisse. So findet man z. T. nicht normgerecht ausgeführte Pflasterungen, die weder in der Verlegeart noch im Fugenbild den geltenden Regeln entsprechen. Auch das Verlegen von Kleinstein als Bogen- oder Schuppenpflaster, das im Brandenburgischen eher untypisch ist, wird überwiegend aus Unkenntnis vorgenommen.

Oft liegt jedoch die Ursache für nicht überzeugende Lösungen bereits in der Planung. Zu häufig werden die Planungen für die Straßen und Plätze sehr einseitig auf die verkehrstechnischen Anforderungen ausgerichtet und dabei der städtebauliche Aspekt fast vollständig vernachlässigt. Auch die teilweise überzogenen Differenzierungen von ruhendem und fließendem Verkehr sowie der einzelnen Verkehrsarten führen fast zwangsläufig zur Beeinträchtigung der historischen Straßen- und Platzräume, insbesondere, wenn diese Differenzierungen eine prägende bauliche Ausformung erfahren und damit ein Bezug zum Stadtraum fast vollständig verloren geht.

Dass auch mit einer weitgehenden Bewahrung der historischen Gestalt Straßen- und Platzräume heutigen Verkehrsentwicklungen gerecht werden können, zeigt der Marktplatz von Uebigau. Der für eine Kleinstadt zugegebenermaßen sehr



Nicht fachgerecht wieder verlegtes altbrauchbares Polygonalpflaster. Die Fugenausbildung in Form und Größe ist unbefriedigend und damit entsteht kein Pflasterbild.



Sachgerecht und in lokaltypischer Netzpasse verlegtes Mosaikpflaster aus Granit mit einem überzeugenden Fugen- und Pflasterbild.

Materialien aber auch ihre Verlegeart und ihr Pflasterbild integrierter Bestandteil des historischen Stadtraumes sind, wurde nicht ausreichend wahrgenommen. Dass die Einmaligkeit und Unverwechselbarkeit der Stadt nicht nur in der



große Platz wurde in der ursprünglichen Gestaltung mit einer weitgehend einheitlichen Lesesteinpflasterung wieder hergestellt.

Die zwischenzeitlich in Asphalt ausgeführte überörtliche – diagonal über den Platz führende – Straße erhielt eine Kleinsteinpflasterung. Neu ist nur die Abtrennung einer etwa quadratischen fahrverkehrsfreien Fläche in der Platzmitte, wo sich unter den Solitärbäumen Informationstafeln, Telefon, Haltestelle, Postmeilensäule sowie Bänke zum Aufenthalt befinden. Die restliche Fläche außer den Gehwegen, die sich durch Hochborde abtrennen, ist befahrbar und dient auch ohne jegliche Markierung einem geordneten ruhenden Verkehr. An Markttagen wird eine Platzhälfte vom Parkverkehr frei gehalten.

Ein anderes Beispiel ist der Altmarkt in Ortrand, der zuvor vollständig asphaltiert war und ausschließlich als Parkplatz genutzt wurde. Im Ergebnis eines Wettbewerbs faszinierte der Siegerentwurf durch den Vorschlag, die notwendigen, allerdings um die Hälfte reduzierten Stellplätze, auf einem „Teppich“ in der Platzmitte zu konzentrieren. Dabei wurde der Teppich so „gewebt“, dass für den Pkw-Fahrer eine ausreichende Kennzeichnung der Parkflächen erkennbar ist, ohne dass diese in ihrer funktionstechnischen Gestaltung wahrgenommen wird. Auf einer einheitlichen Platzfläche erfolgte nur durch unterschiedliche Farbe und Größe des Pflasters eine hinreichende Differenzierung der Funktionen.

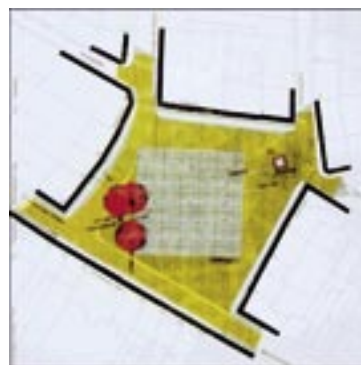
Diese ungewöhnliche Entwurflösung besaß den Vorzug, dass den gewerblichen Einrichtungen am Platz über den Fußweg hinaus unmittelbar angrenzende Flächen zur Nutzung angeboten werden konnten. Nach mehrjähriger Nutzung haben sich die Befürchtungen, nur durch Abpollerung der Parkfläche das geplante Funktionieren zu gewährleisten, nicht bewahrheitet. Gleichzeitig ist es ein Beispiel dafür, dass Neugestaltungen unter Wahrung der stadträumlichen Qualität möglich sind.

Bei der Sanierung und Erneuerung historischer Straßen und Plätze sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

- Die Straßenräume sind meist mehrere Jahrhunderte alt und haben bisher unterschiedlichste Anforderungen erfüllen können. Daher ist als erstes zu prüfen, ob unter Wahrung der historischen Gestaltungs- und Gliederungsstrukturen veränderten verkehrstechnischen Entwicklungen Rechnung



Beispiel für einen Stadtplatz (Markt), der nur durch die differenzierte Gestaltung der einzelnen Verkehrsarten bestimmt wird und damit die räumliche Platzwirkung ignoriert. Mit der Vielzahl an Materialien wirkt die Platzfläche überfrachtet.



Siegerentwurf für die Neugestaltung des Altmarktes in Ortrand mit dem „Platzteppich“, der im Alltagsbetrieb als Parkplatz dient.

Der umgestaltete Altmarkt, der nur durch unterschiedliche Pflastermaterialien den funktionell geänderten Anforderungen gerecht wird, ohne die Raumwirkung des Platzes negativ zu beeinträchtigen.



getragen werden kann. Oft ist es möglich, durch verkehrsorganisatorische Regelungen (Richtungsverkehr, dezente Markierungen, Verkehrsberuhigung) geänderten Anforderungen gerecht zu werden.

- Die Erneuerung von Straßen und Plätzen in den Altstädten erfolgt jeweils als Einzelmaßnahme. Ein Platz- und Straßenraumgestaltungskonzept ist deshalb wichtige Voraussetzung für eine Gesamtplanung. Dabei sollten sich die unterschiedlichen funktionellen Anforderungen sowie gestalterische Wertigkeit des jeweiligen Stadt-

raumes in der Oberflächengestaltung, vor allem in seiner Gliederung sowie im Material wieder finden.

- Vorhandene Materialien (Naturstein) sind möglichst zu erhalten und wieder zu verwenden bzw. zu ergänzen. Sollten verkehrstechnische Anforderungen die Beibehaltung des historischen Pflastermaterials in Fahrbahn, Gehwegen oder auf Plätzen nicht zulassen, sollte in die ortstypisch nächst höherwertigere Oberflächengestaltung gewechselt werden. Beispielsweise die ursprüngliche Lesesteinpflasterstraße erhält



Bei Vorliegen eines Gesamtgestaltungskonzeptes für die Altstadt dürften solche Zäsuren zwischen zwei Bauabschnitten ausgeschlossen sein. Nicht nachvollziehbar bleibt, warum ein derartiger gestalterischer Wechsel nicht vor und nach einer Zufahrt erfolgte.

in der Fahrspur das den Fahrkomfort verbessernde Polygonal- oder Großsteinpflaster, oder von Großsteinpflaster wird zu Kleinsteinpflaster gewechselt.

- Funktions- und Nutzungstrennungen auf Straßen und Plätzen sind grundsätzlich unter Berücksichtigung der

Raumwirkung zu realisieren. Notwendige Differenzierungen sind möglichst zurückhaltend und bodennah zu gestalten (beispielsweise Borde statt Poller).

- Bauliche Eingriffe und Veränderungen sind nicht nur auf die derzeitige Nutzung zu fokussieren, so dass gegen-

wärtig nicht absehbare Entwicklungen nur durch aufwändige Rückbaumaßnahmen realisierbar sind.

- Straßen- und Platzinterieur sollte nach dem Prinzip – so viel als nötig - und nicht so viel als möglich vorgesehen werden.

Als gegenwärtiges Resümee ist festzustellen, dass es ein wachsendes Verständnis für die baukulturelle Bedeutung des öffentlichen Raumes gibt und dass es neben weniger gelungenen Erneuerungsmaßnahmen zahlreiche positive Beispiele gibt. Aber gerade weil die Oberflächengestaltung des öffentlichen Raumes funktionell Baukultur bleiben wird, die man mit Füßen tritt, sollten die Bemühungen verstärkt werden, dass sie zumindest ideell mehr Bedeutung gewinnt. ■

Literatur

- 1) Vogel, Siegfried, Die Kunst des Pflasterns mit Naturstein, 7. Auflage, Freudenstadt 2000, S. 13
- 2) Autorenkollektiv, Marktplätze, Betrachtungen zu Geschichte und Kultur, Berlin 1990, S. 13
- 3) Merk, Felix, Historische Straßenbeläge – Eine denkmalgerechte Aufgabe in: Brandenburgische Denkmalpflege, Jahrgang 8, 1999, Heft 2, Berlin, S. 64

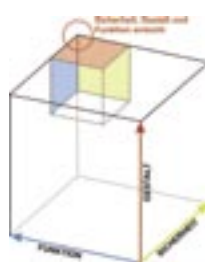
Baukultur bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten

Dr. Harald Heinz

Ortsdurchfahrten sind Lebensräume

Der Begriff „Ortsdurchfahrt“ klingt nach Verkehrsraum. Da er viel zu sehr die verkehrliche Funktion hervorhebt, zeigt er nur wenig von den Funktionen dieser Räume: Ortsdurchfahrten sind oft die einzigen öffentlichen Räume der Ortschaften. Viele Ortsdurchfahrten sind Wohn- und Wirtschaftsräume. In Städten sind sie oft die Straßen, an denen die meisten Geschäfte oder die wesentlichen öffentlichen Einrichtungen liegen. Hier gibt es die Gaststätte oder das Bistro, wo die Leute sich treffen. Sicher sind auch der Individualverkehr und der öffentliche Personennahverkehr wichtige Funktionen, aber die Gestalt der Ortsdurchfahrten darf nicht allein von diesen Inhalten bestimmt werden. Baukultur bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten bedeutet daher vor al-

lem das Zusammenbringen von verkehrlichen und städtebaulichen Zielen, die gerechte Abwägung aller Interessen und Ansprüche an diesen öffentlichen Raum. Oft wird unterstellt, hierdurch würde ein nur schwer lösbarer Konflikt erzeugt: Die Berücksichtigung gestalterischer und städtebaulicher Ziele führte zwangsläufig zur Vernachlässigung der Funktion und Verkehrssicherheit. Der Leitfaden für die



Der Würfel der Straßenraumgestaltung

Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Brandenburg (OD-Leitfaden) stellt indes dar, wie alle Ziele gemeinsam zu erreichen sind. Das Instrument hierfür ist der Stadtgestalterische Beitrag.

Ausbau der Ortsdurchfahrt (OD) Dahme im Zuge der B 102

Ein Beispiel für die gemeinsame Betrachtung städtebaulicher und verkehrlicher Aspekte ist die OD Dahme. Der Stadtgestalterische Beitrag, der im Jahr 2000 vom Büro HJPplaner fertiggestellt wurde, entwickelt seine Vorschläge aus einer gemeinsamen Betrachtung aller Zielfelder des Straßenraumentwurfs. Der Gesamttraum lässt sich in sieben unterschiedliche Abschnitte gliedern, die über sehr unterschiedliche Eigenschaften und Anforderungen an die Gestaltung verfügen.



Anhand von drei Abschnitten soll dargestellt werden, wie Straßenraumgestaltung der Baukultur dienen kann.

Engstelle Vogelturm

Die Ortsdurchfahrt durchquert als Durchmesserlinie alle Schichten der Ortsgeschichte. Besonders prägnant sind der mittelalterliche Ortskern und die beiden mittelalterlichen Stadterweiterungen. Am Übergang zwischen dem mittelalterlichen Stadtkern und der westlichen mittelalterlichen Vorstadt steht prägnant der Vogelturm, ein markanter Teil der Stadtmauer. Er ragt kräftig in die Ortsdurchfahrt hinein, und manch ein Straßenbauer mag dies in der Vergangenheit bedauert haben. Am Vogelturm kreuzt der entlang der Stadtmauer verlaufende Fußweg die Straße, viele möchten die Straße hier überqueren. Dieser Wunsch wird durch beidseitige Sperrgitter unterbunden, zur Zeit zu Recht, sind doch die Sichtverhältnisse sehr schlecht. Die Fahrbahn ist am Vogelturm zwar (zwangsläufig) verengt, verläuft aber in knappem Abstand am mittelalterlichen Mauerwerk entlang, sodass Fußgänger, die über die Straße möchten, von herannahenden Autofahrern nicht gesehen werden können.



Die Engstelle Vogelturm von Westen gesehen



Der Weg entlang der historischen Stadtmauer wird durch die OD unterbrochen, Querungen werden durch Gitter verhindert

Zentraler Abschnitt Frühere Marktstraße

Der Ortskern von Dahme, zugleich der zentrale Abschnitt der Ortsdurchfahrt, hat durch seine räumlichen Eigenschaften, seine Linienführung, das beherrschende Rathaus und die lebendige Nutzungsmischung besondere Prägnanz und außergewöhnliche Qualität. Gründliche Beobachtungen des Verkehrsablaufs haben gezeigt, dass der heute vorhandene Straßenquerschnitt, der keiner der zur Zeit gültigen Richtlinien entspricht, nicht nur hervorragend zum Raum passt, sondern auch besondere verkehrliche Qualitäten besitzt: Die Fahrbahn ist kein reines Durchfahrtsband, sondern vielmehr ein multifunktionaler Raum, der Fußgängern, Radfahrern, Lieferanten, Autofahrern, die nach dem Weg fragen, und Kurzparkern

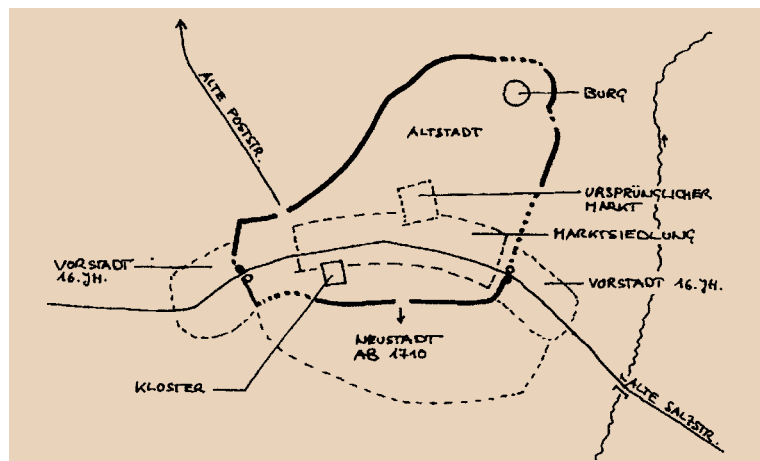
zur Verfügung steht. Alles dies findet statt zwischen Autos, die entlang der Fahrbahn auf beiden Seiten in Senkrechtaufstellung parken. Insgesamt bietet sich ein buntes Bild, das dem städtischen Leben entspricht. Die Abläufe auf der Fahrbahn, die auf den ersten Blick manchem chaotisch vorkommen mögen, führen aber auch zu großer Verkehrssicherheit, da die „Störungen“ des flüssigen Verkehrs dessen Verlangsamung bewirken.

Im vorgesehenen Umbau soll daher ein Querschnitt realisiert werden, der die vorhandenen Qualitäten aufgreift und den städtebaulichen Charme und die verkehrliche Qualität des Abschnitts erhält.



Der zentrale Abschnitt der OD Dahme, bis heute der Ortsmittelpunkt

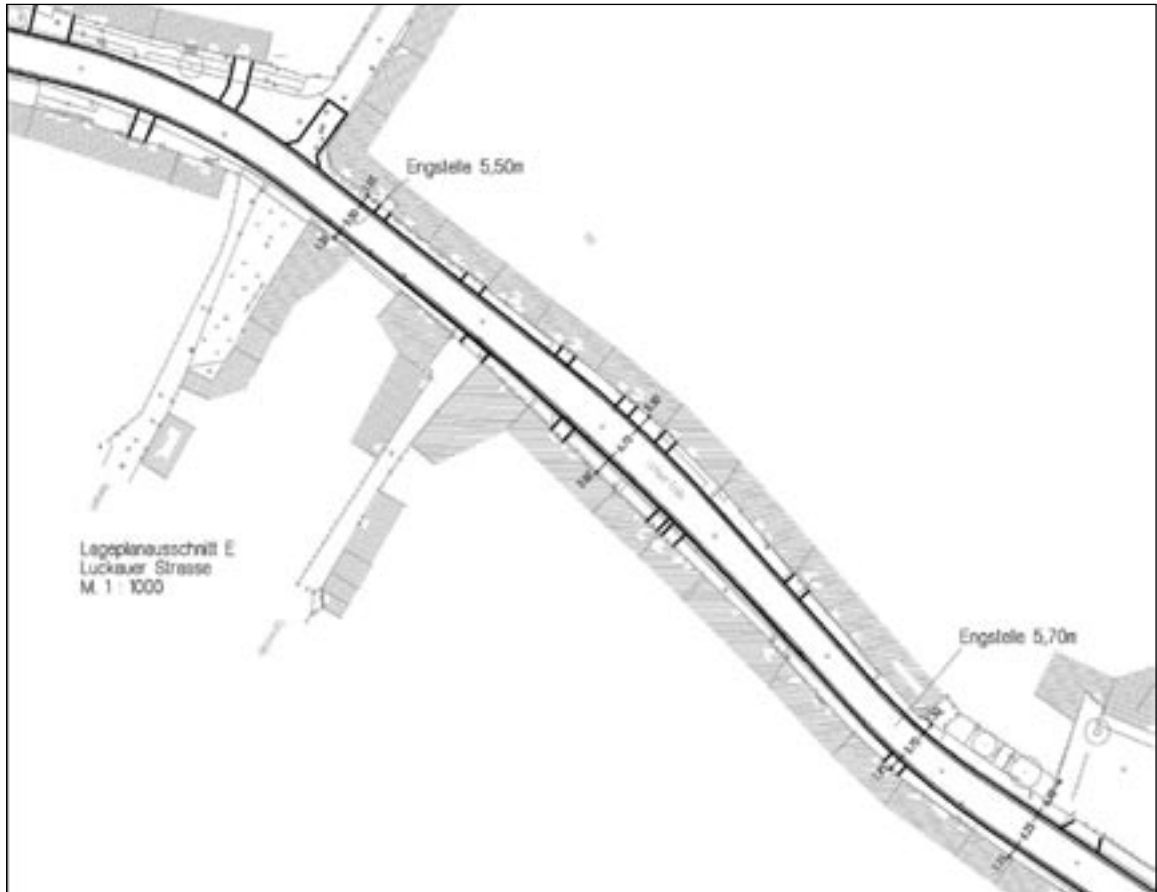
Der vorgesehene Straßenumbau wird diese schlechte Situation entscheidend verbessern: Durch ein großzügiges Abrücken der Fahrbahn vom Vogelturm werden die Sichtverhältnisse wesentlich verbessert, Fußgänger, die am Fahrbahnrand stehen, stehen nicht mehr „hinter“ dem Turm, sondern neben ihm. Die Gitter, die der städtebaulichen Situation und dem Wunsch der Bürger diametral entgegenstehen, können beseitigt werden. Die Engstelle in der Fahrbahn verdeutlicht zudem dem Autofahrer die Situation im Ort, sie signalisiert ihm, dass er sich dem Stadtkern nähert und sein Fahrverhalten entsprechend einrichten muss.



Ortsgeschichte und Ortsdurchfahrt



„Chaos“ in Dahme



Planausschnitt Östliche Vorstadt

Östliche Mittelalterliche Vorstadt

In der östlichen mittelalterlichen Vorstadt hat sich bis heute ein sehr authentisches Straßenbild erhalten. Der Lageplan zeigt die Besonderheit des Raums: In der leicht gekrümmten Linienführung des Raums sind die beiden Straßenränder nicht symmetrisch, der Raum ist zur Mitte hin aufgeweitet. Eine „normale“, gleichmäßig breite Fahrbahn würde diesem Raum nicht gerecht.

Im Straßenraumwurf wird für diesen Abschnitt daher eine Fahrbahn vorgesehen, die in der Mitte des Abschnitts die „Normbreite“ von 6,5 m hat und sich zu den beiden Endpunkten des Abschnitts jeweils auf 5,5 m verengt. Auf diese Weise wird die Fahrbahn ein gestalterischer Teil, ohne dass hierdurch die Verkehrssicherheit leidet.

Komfort verbessern, Charme erhalten

Viele Straßenräume in Brandenburg sind einzigartig, sie haben einen Charme, der selten geworden ist. Der berechtigte und verständliche Wunsch der Bewohner und Benutzer der Straßen nach einer Verbesserung des Komforts der Straßen (bessere Entwässerung, besser begehbare Gehwege, leisere Fahrbahnen) darf in derartigen Straßen nicht dazu führen, dass dieser Charme verloren geht. Die Kunst der Straßenraumgestaltung besteht daher darin, beide Ziele gemeinsam zu erreichen.

Geldknappheit für behutsamen Umbau nutzen

Der Zustand der öffentlichen Kassen ist zwar bedauerlich, hier kann er aber manchmal auch helfen: Der Zwang zum Sparen kann unangemessene Lösungen

verhindern, indem er Lösungen fördert, die sich auf das Wichtigste beschränken. Oft reicht es, die Fahrbahndecke zu erneuern. Anstatt die gesamten Seitenräume umzugestalten, können partielle Lösungen in Betracht kommen: Ein mit Platten belegter schmaler „Winterweg“ mit beidseitigen Sandflächen reicht in vielen Fällen für die wenigen Fußgänger und Radfahrer völlig aus, kostet weniger, ermöglicht den Erhalt der Bäume und der Vorgärten und erhält das typische Ortsbild. Die Anwohner müssen weniger Erschließungsbeiträge bezahlen, der Eigenanteil der Gemeinde ist niedriger. Manchmal kann vielleicht sogar am Rand alles bleiben und nur die Fahrbahndecke und die Entwässerung wird erneuert. In diesen Fällen bietet sich ein Umbau mit „weicher Separation“ an.



Östliche mittelalterliche Vorstadt, bis heute ziemlich authentisches Straßenbild



Manche OD sollte so erhalten werden, wie sie ist



Einfacher, angemessener Seitenraum



Querschnitte städtebaulich bemessen

In engen Straßenräumen ist das Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenräumen oft unbefriedigend: Für die Fahrbahn stehen 6 m zur Verfügung, zwischen Bordsteinen und Hauswänden gibt es Streifen von weniger als 1 m, auf denen sich die Fußgänger an den Wänden entlang drücken müssen. Als Fußgänger fühlt man sich hier unwohl, aber auch objektiv ergeben sich durch diesen Zustand Gefährdungen (etwa wenn sich zwei Fußgänger begegnen und eine Person auf die Fahrbahn ausweichen muss).

Für die Ermittlung der städtebaulich möglichen Fahrbahnbreite wurde das Verfahren „Städtebauliche Bemessung“ entwickelt, das im OD-Leitfaden Brandenburg und künftig auch in den neuen Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehr (FGSV) für den Straßenraumwurf verbindlich vorgesehen wird. In diesem Verfahren wird die mögliche Fahrbahnbreite aus den Proportionen zwischen Fahrbahn und Seitenräumen, aus den Ansprüchen der Fußgänger und Radfahrer und aus den Ansprüchen der Anwohner und Anlieger ermittelt. Das Ergebnis, die „städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite“ muss im weiteren, auch im politischen Prozess mit der „verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite“ gerecht abgewogen werden.

Bäume erhalten, neue Bäume pflanzen

Baumalleen prägen nicht nur außerorts Brandenburg, auch in vielen Ortsdurchfahrten bestimmen sie das Ortsbild. Sie sind aber nicht nur schön: Sie verbessern zudem das Raumklima, binden Staubpartikel, erhöhen die Aufenthaltsqualität. Auch wenn alte Bäume nach heutigem Standard manchmal sehr ungünstig, z.B. zu nahe an den Grundstücksgrenzen stehen, müssen sie daher erhalten oder – wenn sie beschädigt oder altersschwach sind, neu gepflanzt werden. Dabei sind die ortstypischen Bäume zu verwenden.

Brandenburgische Materialien verwenden

Ein baukulturell schwieriges Thema ist die richtige Materialwahl: Die Identität eines Orts und einer Region wird wesentlich von den im öffentlichen Raum verwendeten Materialien geprägt. In Dahme sind dies – wie in vielen brandenburgischen Orten große Flächen aus Lesesteinpflaster, die Fahrbahndecke besteht heute aus Granitpflaster. Nach den heutigen Bauvorschriften ist der Wiedereinbau von Pflaster in die Fahrbahn nicht möglich. In einer Reihe von Gesprächen und Versu-

chen wurde mit Asphaltherstellern ein Asphalt entwickelt, der den heute üblichen technischen Normen gerecht wird, und dabei trotzdem einen „Hauch“ der heutigen Materialität erhält.

Stadtgestalterische Beiträge führen zu mehr Baukultur

Baukultur bei der Gestaltung von Ortsdurchfahrten ist nur durch eine städtebauliche Betrachtung dieser Verkehrsräume zu erreichen. Im OD-Leitfaden des Landes Brandenburg ist daher vorgeschrieben, dass Straßenraumwürfe auf der Grundlage eines „Stadtgestalterischen Beitrags“ zu erarbeiten sind.

In den letzten Jahren wurden die Mitarbeiter der Straßenbauverwaltung in mehreren Veranstaltungen über Inhalte und Verfahren von Stadtgestalterischen Beiträgen geschult. Damit die städtebaulichen Anforderungen auch in der täglichen Arbeit im Landesbetrieb für Straßenwesen (LS) präsent sind, wurde ein Kreis von „Koordinatoren“ gebildet, die in den einzelnen Niederlassungen des LS die Arbeit an allen Projekten mit konstruktiven Hinweisen begleiten sollen. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die für die Ortsdurchfahrten Verantwortlichen künftig einen wichtigen Beitrag zur Baukultur leisten können.



Dieser Seitenraum verträgt höchstens einen schmalen „Winterweg“, insgesamt sollte er aber in dieser Form erhalten werden (Friedersdorf)



Sicherheitsrisiko durch zu schmalen Seitenraum



Standort ungünstig, trotzdem erhaltenswert (Friedersdorf)

Ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenraum





Die ehemalige Autobahntankstelle Fürstenwalde West – ein Denkmal an der Bundesautobahn A12

Maritta Nülken

Seit geraumer Zeit kann man an der A 12 Anschlussstelle Fürstenwalde-West das instandgesetzte Gebäude der ehemaligen Autobahntankstelle sehen. Kaum jemand vermutet, dass es sich dabei um die erste Reichsautobahn-Tankstelle handelt, die 1937 im heutigen Land Brandenburg entstand. Sie geht zurück auf die Entwürfe von Architekt Friedrich Tamms und ist eine von über 140 Servicestationen der Reichsautobahn-Kraftstoff-GmbH. Am 6. August 1937 ist hier der erste Typ von Autobahntankstellen verwirklicht worden.

Sie ist heute die älteste noch als Bauwerk existierende Autobahntankstelle im gesamten Bundesgebiet und damit sowohl ein Zeugnis der modernen Zweckarchitektur als auch der Verkehrsgeschichte Deutschlands.

Trotz zahlreicher zweckbedingter Veränderungen ist das Ursprungsbauwerk im wesentlichen erhalten geblieben und das gestalterische Programm lässt sich bei genauer Betrachtung noch gut nachvollziehen.

Das charakteristische Bild wird geprägt von dem abgerundet dreieckigen Baukörper unter einem weit ausladenden V-förmigen Flachdach aus Stahlbeton, das von jeweils zwei Pilzstützen in den Zapfinseln getragen wird. Die Fassade ist aus gelben Klinkern gemauert und wird durch einen ca. 15 cm breiten, graugelben Granitstreifen im Sockelbereich und an der Traufe vom Gelände bzw. dem Dach abgehoben. Vier Fenster- und drei Türöffnungen symmetrisch im Wechsel angeordnet, kennzeichneten ursprünglich die der Autobahn zugewandte Fassade, während in den beiden anderen Fassaden jeweils eine Tür von zwei Fenstern flankiert wird.

Die Stahlbetonkonstruktion des Daches ist von besonderer Qualität. Der Zuschlagstoff besteht aus grobkörnig gebrochenem, weißen Kiesel in Körnungen bis 20 mm und ist mit weißem Zement als Bindemittel verarbeitet worden. Mit Hilfe einer speziellen Technik wurde die Betonoberfläche grobkörnig rau gehalten. Nur die Dachränder erhielten einen um-

laufenden Streifen aus glatt abgeriebenem Material. Der Einsatz von wertvollen, langlebigen Materialien und die aufwändige Gestaltung lassen noch heute erkennen, welche Bedeutung diesen „Versorgungsstützpunkten“ beigemessen wurde. In die Dachunterseite sind Aussparungen für die Beleuchtung eingearbeitet

Alle Funktionsräume, wie Tankwart-, Gast- und Ölraum, sind von der straßenzugewandten Südseite aus erreichbar, während die Toilettenräume rückseitig separate Zugänge haben. Eine schmale massive Treppe führt in das Kellergeschoss, in dem die Hausanschlüsse, die Heizungsanlage und andere Nebenräume untergebracht sind.

Die Autobahntankstellen der ersten Generation waren in der Form den Auffahrten auf die modernen Verkehrswege angepasst aber zugleich deren symbolische Eingangstore als auch Dienstleistungszentren am Wege.

Die Faszination Autobahn bei der damaligen Bevölkerung, die ungeheure ingeni-



Stillgelegte Autobahntankstelle vor der Instandsetzung, Architekt F. Tamms 1937

Stillgelegte Autobahntankstelle nach der Instandsetzung





urtechnische und logistische Leistung, die dahinter steckte, können wir heute nur noch erahnen, wenn wir ganz selbstverständlich über die nach modernen Standards ausgebauten Pisten fahren. Als Zeitzeichen des technischen Fortschrittes, der in den 1920er Jahren geplanten und in den 1930er Jahren gebauten Autobahnen ist neben einigen Brückenbauten die Autobahntankstelle Fürstenwalde übrig geblieben.

Das ehemalige Brandenburgische Autobahnbaurevier hat sich neben seinen eigentlichen Aufgaben zum Verkehrsbau 2003/2004 der denkmalgerechten Sicherung und Instandsetzung dieses einmaligen technischen Denkmals gestellt. Die

Aufgabe war besonders schwierig, weil unter den heute verkehrsrechtlich geltenden Normen eine Nutzung des historischen Objektes an der Autobahnauffahrt Fürstenwalde nicht mehr möglich ist.

Unter diesen Rahmenbedingungen wurde eine denkmalpflegerisch exakte Konservierung des historisch wertvollen Bestandes vorgenommen, d. h., das im Grundriss dreieckige Tankhaus ist in seiner klinkersichtigen Fassade mit Fenstern und Türen aus Holz instand gesetzt und die zugehörigen Naturstreifen freigelegt worden. Die für damalige Zeiten avantgardistische Dachform aus Stahlbeton und einer extrem dünnen Deckenkonstruktion wurde von späteren Zutaten, wie

Dachrinnen, Überputzungen und Anstrichen, befreit und nach den Originalbefunden sowohl in der Oberflächenstruktur als auch in der ursprünglichen Funktionalität wieder hergestellt.

In der zugehörigen Freifläche vor der Tankstelle sind die Funktionsbereiche für die Zapfsäulen instand gesetzt und detailgetreu in den Bordbereichen markiert.

Mit dieser umfassenden Konservierung der legendären Tankstelle am Autobahnkilometer 23,1 der A 12 konnte eines der wichtigsten Zeugnisse der Autobahnplanung der zwanziger Jahre für die Zukunft erhalten werden. ■

Die Bahnhofsgebäude an der Berlin-Hamburger Eisenbahn

Dr. Elke Dittrich, Detlef Höpfe

Das Land Brandenburg besitzt mit den Empfangsgebäuden der Berlin-Hamburger Eisenbahn eine Reihe bedeutender Verkehrsbauten des Klassizismus, deren Wert heute in der Bevölkerung weitgehend unbekannt ist. Die Ende 1846 als eine der frühesten von Berlin ausgehenden Eisenbahnstrecken eröffnete Verbindung nach Hamburg hatte ursprünglich 25 Bahnhöfe; der wohl bekannteste war der heute als ‚Museum für Gegenwart‘ betriebene Hamburger Bahnhof in Berlin. Als technischer Direktor der Eisenbahngesellschaft hatte der Ingenieur Friedrich Neuhaus nicht nur die Strecke geplant, sondern offenbar auch entscheidend zur architektonischen Gestaltung der Bahnhofsbauten beigetragen. So weisen alle Bahnhöfe ähnliche stilistische Merkmale auf, ohne jedoch stereotyp zu wirken. Je nach Bedeutung der Station variieren Größe und Gestalt, während die verwendeten Architekturformen eine identitätsstiftende Einheitlichkeit herstellen. Durch die Verwendung des klassizistischen Stils in hellem Putz heben sich die Bauten nicht nur deutlich von der regionalen Architektur in Sichtziegelbauweise ab, sondern unterscheiden sich auch erheblich von den Empfangsgebäuden der meisten anderen Bahnlinien.

Im Lauf der Zeit erfuhr die Strecke, den wirtschaftlichen Bedürfnissen und politischen Veränderungen folgend, vielfache Eingriffe: Etliche Empfangsgebäude wurden erweitert, neue Stationen kamen hinzu, andere wurden geschlossen, Gleise

entfernt und neu gelegt. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurde die Verbindung im Rahmen der ‚Verkehrssprojekte Deutsche Einheit‘ zur Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut, auf der nun seit einem Jahr der ICE mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 230 km/h dahinbraust. Die Fahrzeit zwischen Berlin und Hamburg wurde dadurch auf 93 Minuten verkürzt, die beiden Großstädte rückten enger zusammen. In Brandenburg ist der Bahnhof Wittenberge jetzt der einzige auf dieser Strecke, an dem noch Fernverkehrszüge halten; alle anderen Stationen werden nur noch vom Regi-

onalverkehr bedient. Aber auch hier gab es Verbesserungen; der Regionalexpress (RE) zwischen Wittenberge und Cottbus verkehrt im Stunden-Takt, alle 2 Stunden geht es weiter nach Wismar. Außerdem wurden die Bahnsteige der Haltepunkte verlängert, sodass jetzt längere Züge eingesetzt werden können. Die Bahnhofsgebäude sind jedoch für den Zugverkehr und die Versorgung der Fahrgäste in vielen Fällen entbehrlich geworden und weisen unterschiedliche Nutzungen wie bauliche Zustände auf. Von den ehemals zehn in Brandenburg liegenden Stationen aus der Anfangszeit der Bahnstrecke wurden



Bahnhof Wittenberge



Bahnhof Breddin



Bad Wilsnack



Bahnhof Friesack



Bahnhof Neustadt



Bahnhof Paulinenaue



Bahnhof Glöwen

einige im Rahmen des Streckenausbaus renoviert (Wittenberge, Neustadt/Dosse, Bad Wilsnack), andere dämmern neben den neu errichteten Bahnsteigen dahin oder sind dem Verfall preisgegeben (Paulinenaue, Friesack, Glöwen, Karstädt). Zwei Haltepunkte wurden völlig aufgegeben (Zernitz, Klein-Warnow) und das Empfangsgebäude des Nauener Bahnhofs ist bereits 1945 abgerissen worden.

Die Tatsache, dass von den verbliebenen neun Bahnhofsgebäuden bereits acht unter Denkmalschutz stehen, ist ein Beleg für die hohe Qualität und die kulturelle Bedeutung dieser Bauten. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn kann als ein Gesamtkunstwerk verstanden werden, in dem sich sowohl die Verkehrsgeschichte als auch das bauliche Erbe der Schinkelzeit widerspiegeln. Nun kommt es darauf an, dieses Erbe anzunehmen und den heutigen Bedürfnissen und Möglichkeiten entsprechend zu gestalten.

Das Land Brandenburg hat in den letzten 10 Jahren im Rahmen seiner Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die Verknüpfungsstellen zwischen der Schiene und dem übrigen ÖPNV, mit dem Verkehr zu Fuß oder mit dem Rad sowie mit dem Auto ausgebaut und modernisiert. Im Kontext der Bahnhofsumfeldentwicklung waren auch immer die Bahnhofsgebäude im Fokus der Betrachtungen, so beispielsweise in Neuruppin, Luckenwalde, Lübben, Lübbenau, Ludwigsfelde, Potsdam, Königs Wusterhausen, Oranienburg und Frankfurt/Oder um nur einige zu nennen.

Die Bedeutung des Bahnhofsempfangsgebäudes hat sich aus verkehrlicher Sicht grundlegend geändert. Die Funktionen, die in früheren Zeiten für den Bau und die Größe eines Gebäudes bestimmend waren, wie Wartesäle und Restaurants für die Fahrgäste, Wohn- und Diensträume der Bahnmitarbeiter, sind heute in der Regel entbehrlich. Nur noch wenige Empfangsgebäude mit sehr hohem Kundenaufkommen werden seitens der Bahntochter „DB Station und Service AG“ unterhalten.

Die übrigen Bahnhöfe an den Strecken haben ihre verkehrliche Bedeutung verloren. Sie wurden entweder durch Aufgabe des Verkehrshaltes oder durch moderne

Zugangsstelleninfrastruktur ihrer eigentlichen Funktion verlustig und stehen nunmehr zur Disposition. Einige Gebäude werden, sofern die betriebliche Trennung vom Eisenbahnverkehr erfolgt ist, von Immobilienverwertern bzw. –entwicklern im Auftrag der Deutschen Bahn AG vermarktet.

An einigen Orten werden die Gebäude zu Wohn- oder Gewerbebezwecken nachgenutzt. Andere Nachnutzungsmöglichkeiten stellen touristische Informations- und Serviceeinrichtungen sowie Einkaufs-, Versorgungs-, Sozial- und Dienstleistungseinrichtungen dar. Die Palette an Möglichkeiten ist umfangreich. Mit teilweiser Unterstützung des Landes konnten unterschiedliche Nachnutzungskonzepte entwickelt und verwirklicht werden. Etlche historische Bahnhofsgebäude konnten und können so revitalisiert werden und somit auch ihrer städtebaulichen Lagegunst wieder gerecht werden. Einige Kommunen haben die Empfangsgebäude erworben und mit Unterstützung der Städtebauförderung, insbesondere durch Hüllenförderung die Fassaden saniert, so dass die Bahnhofsgebäude wieder einen positiv prägenden Beitrag zum Ortsbild leisten.

Eine vergleichbare Entwicklung wäre auch den Bahnhöfen der Berlin-Hamburger Eisenbahn zu wünschen: Damit diese wichtigen Beispiele früher Verkehrsbauten erhalten werden können, müssen neue, tragfähige Nutzungen gefunden werden. Hierzu bedarf es äußerer Impulse und der Unterstützung durch öffentliche Institutionen. Einen ersten Impuls will das MIR – Abteilung Verkehrspolitik setzen. Daher wird mit Lottomitteln die Erarbeitung einer bauhistorischen Dokumentation als Grundlage für eine öffentliche Präsentation unterstützt. Ziel ist es, das Interesse für die erhaltenen Bauten zu wecken bzw. zu stärken und damit Instandsetzung und Erhalt der Empfangsgebäude in einer angemessenen Nutzung zu ermöglichen. In diesem Sinne ist das Projekt auch als eine Ergänzung zu den Aktivitäten des Programms ‚Kulturland Brandenburg‘ zu verstehen, das sich der Förderung von regionaler Identifikation wie der Stärkung des Tourismus verschrieben hat und das im Jahr 2006 im Zeichen der Architektur stehen wird. ■

Fotos: VBB



Die Nedlitzer Nordbrücke Neu-Fahrland

Rolf Deking, Dr. Roland Altmann, Georg Linkhorst



Nedlitzbrücke – Architekten JUX-gruppe, Ingenieure VIC Verkehrs- und Ingenieurbau Consult

Potsdam ist wegen seiner so genannten Insellage nur über Brücken zu erreichen. Im Norden überbrückt die Nedlitzer Nordbrücke im Zuge der Bundesstraße 2 die Seenverbindung Weißer See – Lehnitzsee. Anfang der 90er Jahre ergaben Brückenprüfungen des vorhandenen Bauwerkes schwerwiegende Tragfähigkeitseinschränkungen, die zu erheblichen Einschränkungen mit den damit verbundenen Behinderungen führten. Nach umfangreichen Untersuchungen durch die Straßenbauverwaltung, konnte aus verkehrlichen, statisch-konstruktiven und wirtschaftlichen Gründen nur ein Brückenneubau in Betracht kommen.

Wegen der besonderen historischen und städtebaulichen Situation und der Problematik des Abrisses eines denkmalgeschützten Brückenbauwerkes initiierte

das damalige Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) einen beschränkten Wettbewerb. Es wurden zwei Architekturbüros aufgefordert, jeweils gemeinsam mit einem Ingenieurbüro, Entwürfe zu entwickeln. Jedes Büro durfte dabei bis zu vier unterschiedliche Entwürfe einreichen. Die Jury, bestehend aus Vertretern der Gemeinde Fahrland, des Landkreises Potsdam-Mittelmark, der Stiftung Preussischer Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, des Bundesverkehrsministeriums sowie des damaligen MSWV, kürten die hier vorgestellte Brücke im breiten Konsens zum Siegerentwurf. Die Preisträger (Architektonische Gestaltung: Jux-Gruppe, Büro Potsdam; Tragwerksplanung: Ingenieurbüro VIC, Potsdam) wurden auch mit der Ausführungsplanung beauftragt.

Die neue Nordbrücke, mit deren Bau im Februar 2002 begonnen wurde und die am 02. Dezember 2003 feierlich dem Verkehr übergeben werden konnte, stellt mit ihrer aufwändigen Gestaltung einen Sonderfall dar, der nachstehend gewürdigt werden soll.

Historische Bedeutung

Der Bereich der Nedlitzer Nordbrücke ist der älteste und war lange Zeit der einzige Übergang zur Insel Potsdam. Eine erste Erwähnung ist datiert aus dem Jahr 1223. Die 1851 – 1854 neu errichtete Brücke war - genau wie das Fährhaus - ein Rudiment der von Friedrich Wilhelm IV, Persius und Busse geplanten Komposition, die in der künstlerischen Gesamtkonzeption der Insel Potsdam zu sehen ist. Sie reicht nördseitig von der Pfaueninsel über die Sacrower Heilandskirche bis zum Nedlitzer



Baukulturlandschaften in Brandenburg – Regionale Vielfalt Ingenieurbaukultur – Straßen-, Wege- und Brückenbau

Kirchberg, auf der Südseite vom Neuen Garten über die Villen Henkel und Jakobs bis zur Brücke. Weite Landschaftszüge zeigen dabei die Handschrift Lenne's. Bereiche der Umgebung sind Bestandteil des UNESCO - Weltkulturerbes.

Allerdings wurde diese Situation durch Kriegsereignisse 1945 und infolge der eingeschränkten Möglichkeiten der Wiederaufbaujahre stark beeinträchtigt durch:

- Teilsprengung der Brücke in den letzten Kriegsjahren, Abriss des Brückenturmes und reduzierte Ertüchtigung der Brücke über den Verkehr
- vereinfachte Nutzbarmachung des Fährhauses (Wegfall Turm und Pfeilerbekrönung)

Wegen der noch vorhandenen architektonischen und historischen Qualität wurde die sogenannte „Persiusbrücke“, das südlich angrenzende Fährhaus und das nördliche Chausseehaus schon vor 1990 in die Kreisdenkmaliste aufgenommen.



Städtebauliche, landschaftsplanerische und gestalterische Thesen für den Brückenneubau

Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Straßenbauverwaltung des Landes wurden für das neue Bauwerk durch den Architekten Thesen aufgestellt, die letztendlich zum realisierten Bauwerk führten:

1. Die Persius/Busse-Brücke war im Zusammenhang mit dem Fährhaus die romantischste Brücke der Insel Potsdam. Sie war sowohl Wasser- als

auch Straßentor. Zumindest von der Wasserseite war das beim Rudiment noch erkennbar.

2. Die Brücke hat zwei Betrachtungshorizonte, einmal aus Sicht des Straßenbenutzers, zum anderen vom Wasser und den Uferbereichen aus.
 - Für die Fußgänger und Radfahrer als Straßenbenutzer mit relativ langer Verweildauer, ergeben sich Ansprüche nach Aussicht, Verweilplätzen und hoher Qualität der Detaillösungen.
 - Kraftfahrer als Straßennutzer mit hoher Geschwindigkeit (die Längsverriegelung vor und nach dem Bauwerk provoziert höhere als erlaubte Geschwindigkeiten) haben temporäre Ausblicke. Für letztere wären optische „Querriegel“ Brückensignal und gleichzeitig geschwindigkeitsmindernd. Städtebaulich können Kanzeln, Turmaufbauten etc. auch zwischen den jeweils auf der anderen Straßenseite stehenden hochbaulichen Denkmälern eine „Brücke“ schlagen.
 - Für den Wassersportler stellte sich die Brücke als Tor zwischen Lehnitzsee und Weißen See dar, d. h. erst nach Durchfahrt erschließt sich ihm der jeweils neue Landschaftsbereich. Diese Situation kann ein Brückenneubau reflektieren, aber ebenso erschien eine Lösung, die sehr transparent Wasserflächen und Uferkanten überspannt – insbesondere bei der Anlage von Uferwegen – denkbar.
3. Ein Nachbau der alten Brücke wurde als nicht opportun angesehen, als Geste ist jedoch die Einbeziehung signifikanter Merkmale angebracht. Das können Form, Material und/ oder Farbgebung des vorhandenen Brückenbauwerkes

sein. Dagegen erschien die Wiederherstellung der ursprünglichen Brückenlänge nicht als zwingend, zumal die Uferkanten inzwischen durchgängig bewachsen waren.

4. Nicht zuletzt muss das Bauwerk verkehrlich allen Anforderungen entsprechen und in der Errichtung und Unterhaltung wirtschaftlich sein. Dazu zählt auch, dass neue Gründungen außerhalb der vorhandenen erfolgen sollten.

Die zum Wettbewerb eingereichten zwei Varianten stellten die Umsetzung dieser Thesen dar.

Während die über dem Wasser „schwebende“ Bogenbrücke die alte Gewölbe-konstruktion in die Neuzeit transformiert, bekennt sich der zweite Entwurf als moderne Dreifeld-Brücke. Insbesondere der Konsens mit der Denkmalpflege und der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten führten zur weiteren Bearbeitung des letztgenannten Entwurfes.

In enger Zusammenarbeit zwischen Architekt und Ingenieur sowie dem damaligen Straßenbauamt Potsdam (heute: Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Potsdam) erfolgte die weitere Planung.

Grundlage des realisierten Bauwerkes ist die Konstruktion eines zweistegigen Plattenbalkens, die sich von einer „normalen“ Brücke insbesondere durch die Gestaltung der Stropfpfeiler unterscheidet. Hierbei wird als Referenz an das ehemalige Brückenbauwerk das Thema „Brückenturm“ modern interpretiert. Die Brückentürme sind Rast- und Aussichtsplatz, tragen die Beleuchtung, betonen durch ihre Querorientierung die Verbindung zwischen Lehnitz- und Weißem See und leiten vom südseitigen Fährhaus zum nordseitigen Chausseehaus über. Wasserseitig bilden sie – wie bei der ehemali-



Die zum Wettbewerb eingereichten zwei Varianten



gen Brücke – ein Wassertor. Widerlager, Pfeileransichtsflächen und Turmaufbauten wurden nach Bemusterung an Hand eines Originalsteines der alten Brücke in märkisch-gelb verblendet.

Ein sorgfältig ausgeformtes Füllstabgeländer mit Seilhandlauf wird über die Stützmauer der Brückenrampen weitergeführt.

Durch die in Längsrichtung symmetrische Gestaltung ergeben sich bei der Spiegelung des Brückenbauwerkes im Wasser keine Verzerrungen, die Türme sind gleich hoch. Die Anbindung an Fähr- und Chausseehaus entspricht den historischen Vorgaben.

Aufgrund der besonderen Bedeutung des Bestandsbauwerkes, der Lage des Bauwerkes im Bereich von fünf bestätigten Bodendenkmalen und der Notwendigkeit des Abbruches für die Erstellung des Ersatzneubaues am alten Standort, wurden die Abbrucharbeiten unter denkmalpflegerischer Begleitung durchgeführt. Des Weiteren wurde die sich im Bereich des

neuen nördlichen Flusspfeilers befindende historische Pfahlgründung vollständig dokumentiert und teilweise geborgen.

Durch die behutsame Arbeit des bauausführenden Unternehmens konnten während der Abbrucharbeiten Teile des Hubmechanismus der Entstehungszeit geborgen und dem archäologischen Landesmuseums übergeben werden. Hervorzuheben ist auch, dass der gestaltende Architekt bis zur Fertigstellung vertraglich eingebunden war.

Zusammenfassung

Dank der Zusammenarbeit aller an der vorbereitenden Planung und Ausführung des Vorhabens Beteiligten, konnte im Dezember 2003 eine Brücke der Öffentlichkeit übergeben werden, die sich als modernes Bauwerk nahtlos in die Potsdamer Kulturlandschaft einpasst.

Werden Brücken im Allgemeinen allein von Ingenieuren geplant, so ist hier eine fruchtbare Zusammenarbeit von Architekt und Ingenieur gelungen. Während die Projektleitung und die Entwicklung der

technischen Konstruktion dem Ingenieur vorbehalten blieb und der Architekt die Gestaltung ausgehend von den konstruktiven Vorgaben entwickelt hat, entstand eine ästhetisch anspruchsvolle Brücke, die für die Straßenbauverwaltung als robustes Bauwerk unproblematisch unterhalten werden kann. ■

Technische Angaben:

Bauart:	Spannbetonbrücke
Brückenklasse:	60/30 nach DIN 1072
Gesamtlänge:	15,00+22,00+15,00=52,00 m
Breite zw. Geländer:	13,00 m

Allgemeine Angaben:

Bauherr:	Bundesrepublik Deutschland,
Auftragsverwaltung:	Land Brandenburg,
	vertreten durch das Ministerium
	für Infrastruktur und Raumordnung
Entwurfsaufsteller:	Landesbetrieb Straßenwesen,
	Niederlassung Potsdam
Entwurfbearbeitung:	Ingenieurbüro VIC, Potsdam
Gestalterische Beratung:	Jux-Gruppe, Büro Potsdam
Ausführungsplanung:	Ingenieurbüro VIC, Potsdam
Prüfingenieur:	Dr. Mündecke, Zepernik
Bauausführung:	Preusse - Baubetriebe GmbH, Berlin
Bauzeit:	Februar 2002 bis Dezember 2003
Baukosten:	1,9 Mio. €

Teilnehmer des beschränkten Wettbewerbs:

1. Gruppe (Siegerentwurf):

Architekt:	Jux-Gruppe, Büro Potsdam
Ingenieur:	Ingenieurbüro VIC, Potsdam

2. Gruppe:

Architekt:	Schüler-Witte, Berlin
Ingenieur:	Prof. Sedlaczek, Aachen





Der Fürst-Pückler-Radweg der IBA Lausitz

Katja Wolf



Wer die natürliche und die künstlich geschaffene Landschaft im Bergbauegebiet der Lausitz erkunden möchte, nutzt dazu am besten das Rad. Die flache Landschaft und ein gut ausgebautes touristisches Wegenetz sind dafür geradezu ideal. Auf Empfehlung des Gründungskuratoriums der IBA entstand deshalb schon 1998 die Idee, die gesamte Region durch einen zentralen Radrundweg zu vernetzen, um den Fahrradtourismus entlang der künftigen IBA-Projekte zu fördern und die Siedlungszentren zu verbinden. Per „Drahtesel“ sollten Besonderheiten der Lausitz „erfahren“ werden und die schrittweise Landschaftsmetamorphose hautnah zu spüren sein. Die IBA nahm die Idee auf und gab ihr eine Gestalt.



Radfahrer an der F60



2000 - 2005

Start und Ziel des fast 500 km langen Fürst-Pückler-Weges, der über acht Etappen führt, ist Cottbus. Die Route bezieht die markantesten Sehenswürdigkeiten des neu entstehenden Fürst-Pückler-Landes mit ein und verbindet alle IBA-Projekte miteinander. So führt sie beispielsweise zu den IBA-Terrassen im IBA-Zentrum Großräschen, verbindet die historischen Fürst-Pückler-Parks in Branitz und Bad Muskau, führt zu Erben der Industriekultur wie den Biotürmen in Lauchhammer, dem Kraftwerk Plessa und dem Besucherbergwerk F60 in Lichterfeld. Auf dem Fahrradweg erlebt man die Faszination der Tagebau-Zwischenlandschaften - nicht geflutete Tagebaurestlöcher, halbgeflutete und gefüllte -, aber auch aktive Tagebaue von Vattenfall Europe sind einen Zwischenstopp wert. Der Fürst-Pückler-Weg streift den Muskauer Faltenbogen, führt entlang der künftigen Lausitzer Seenkette, dem Standort der Schwimmenden Häuser am Geierswalder See. Die Kunstlandschaft Pritzen gehört als fester Bestandteil ebenfalls zum ausgebauten Wegenetz. Der Rundweg ist inzwischen vollständig mit Wegweisern ausgestattet. Für die Realisierung des Fürst-Pückler-Weges entstanden keine zusätzlichen Kosten, denn er wurde von vornherein in das touristische Wegenetz der Landkreise integriert. Erforderliche Baumaßnahmen dafür fanden auch im Rahmen der Sanierungsarbeiten der LMBV statt.

2005 - 2010

In enger Zusammenarbeit mit Sportverbänden, Medien und lokalen Vertretern hat die Start-Fahrradtour im Frühjahr 2005 die Region „in Bewegung“ gesetzt und wollte so dem Motto der IBA-Halbzeit „Bewegtes Land“ gerecht werden. Der Fürst-Pückler-Weg wird wie der „Rennsteig“ in Thüringen oder der „Fürst Franz Weg“ in Sachsen-Anhalt als Haupt- und Orientierungsweg für Radler durch die brandenburgische und sächsische Lausitz dienen. Ein Tourenbuch beschreibt die einzelnen Tagesetappen und erleichtert Touristen den „Einstieg“ in die Lausitz. Neben Kartenmaterial und Streckeninformationen gibt es Tipps für Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie und besondere touristische Freizeit- und Urlaubsangebote, z. B. speziell für Familien.

Skater oder Rollschuhfahrer können zudem bereits jetzt den Radweg auf bestimmten Abschnitten nutzen. Parallel zum Fürst-Pückler-Weg für Radfahrer wurde auch die Möglichkeit ausgebaut, wie zu Pücklers Zeiten mit einer Postkut-

sche zwischen den beiden Pückler-Parks zu reisen. Dafür baut die IBA ihren engen Kontakt mit den Kutschunternehmen der Region weiter aus. Eine Route von Branitz nach Bad Muskau existiert bereits und wird von einem privaten Veranstalter sowohl als geführte Tour als auch für Selbstfahrer angeboten.

In den nächsten fünf Jahren der IBA wird der Fürst-Pückler-Weg weiter gestaltet und damit im Wegeverlauf zunehmend aufgewertet. Studenten entwickelten in Projekten und Diplomarbeiten dafür vielseitige Ideen, die den Fürst-Pückler-Weg noch markanter prägen und kulturell beleben. Sie schlagen Aufenthaltsbereiche an Zwischenstopps vor, mit Skulpturen, attraktiven Infopavillons oder speziellen Bepflanzungen. Landschaftliche Reize könnten so für reisende Radfahrer durch das Fürst-Pückler-Land hervorgehoben und zum besonderen Erlebnis werden. Um den Service entlang des Fürst-Pückler-Weges zu erhöhen, sollen Fahrradverleihstationen eingerichtet werden. So bestünde für interessierte Fahrradtouristen künftig auch die Möglichkeit, an verschiedenen Stationen der Strecke Räder auszuleihen und an anderer Stelle wieder abzugeben. Sicher würde das noch mehr Besucher reizen, das Auto stehen zu lassen und sich für das Abenteuer Lausitz auf dem Fürst-Pückler-Weg zu entscheiden.

Projektpartner:

Die brandenburgischen Landkreise Oberspreewald-Lausitz (OSL), Spree-Neiße (SPN), Elbe-Elster (EE) und Dahme-Spreewald (LDS), die sächsischen Landkreise Niedersächsische-Oberlausitz (NOL) und Kamenz (KM), die kreisfreie Stadt Cottbus sowie der Tourismusverband Niederlausitz

Das IBA-Tourenbuch für den Fürst-Pückler-Radweg ist bei der IBA erhältlich: Fon 03 57 53 - 26 10 | tourismus@iba-see.de www.iba-see.de | Fahrradtouren Fon 03 55 - 8 79 01 00 | www.spreewald-rad-akademie.de Coach rides | Fon 0 88 08 - 3 86 | www.coaching-in-bavaria.com ■



Schloss Branitz



Slawenburg Raddusch



Ein neues Schiffshebewerk für Niederfinow – Geschichte des Verkehrsbaus im Barnim wird fortgeschrieben

Dr. Claudia Kosmehl, Hans-Martin Klütz



Das neue Hebewerk (Vogelperspektive)

Neues Schiffshebewerk für wachsenden Verkehr

Der Name des in Brandenburg gelegenen Ortes „Niederfinow“ verbindet sich weit hin mit der touristischen Anziehungskraft des beeindruckenden, im Jahre 1934 in Dienst gestellten Schiffshebewerks, dem seinerzeit größten und modernsten seiner Art in Europa. Noch heute gilt das Bauwerk als technische Meisterleistung und gehört zum bedeutenden baukulturellen Erbe unseres Landes. Dank umfangreicher Rekonstruktionsmaßnahmen in den letzten Jahren erfüllt die Stahlkonstruktion, mit deren Hilfe ein Höhenunterschied von 36 Metern überwunden wird, immer noch ihre verbindende Funktion für die Binnenschifffahrt.

Aufgrund wachsender Anforderungen auf der wichtigen Verkehrsrelation Szczecin – Berlin ist dieses Ingenieurbauwerk an seine Leistungsgrenzen geraten. Deshalb soll, als Bestandteil des Ausbaues der Havel-Oder-Wasserstraße, ein neues Schiffshebewerk errichtet werden. Nach Inbetriebnahme dieses neuen Projektes soll das alte Hebewerk solange in Betrieb bleiben, wie Betrieb und Unterhaltung noch wirtschaftlich sind.

Das neue Bauwerk wird zwischen dem vorhandenen Hebewerk und der alten Schleusentreppe entstehen. Mit rund 130 m Länge und 60 m Höhe wird es das heutige deutlich übertreffen, der Entwicklung des Ost-West-Binnenwasserverkehrs im erweiterten Europa Rechnung tragen, sowie eine mehrhundertjährige Industriebaugeschichte in dieser Region fortschreiben.

Bereits 1620 war der benachbarte Finowkanal erstmalig eröffnet worden. Er ist

damit der älteste funktionsfähige Kanal Deutschlands. Infolge des verheerenden 30-jährigen Krieges ging die erste Verbindung zwischen Oder und Havel aber verloren. 1743 entschied Friedrich der Große deshalb den Ausbau des sogenannten 2. Finowkanals. Er wurde 3 Jahre später seiner Bestimmung übergeben und trug in den folgenden 150 Jahren wesentlich zur industriellen Entwicklung von Berlin sowie der Region um Eberswalde bei. Auch die Landwirtschaft erhielt mit der Entstehung des Oderbruchs hier einen Entwicklungsschub. Die Region wurde zu einer wichtigen Quelle der Versorgung von Berlin.

Anfang des vorigen Jahrhunderts genügte der Finowkanal jedoch nicht mehr den wachsenden Anforderungen. So wurde eine nördlich gelegene zweite Wasserstraßenverbindung zwischen Havel und Oder errichtet, die 1914 als Großschiffahrtsweg von Berlin nach Stettin ihren Dienst aufnahm. Der Finowkanal verlor damit an Bedeutung. Heute ist er, nachdem er nach mehrjähriger Sperrung 1998 wieder für den Verkehr frei gegeben wurde, der Sport- und Freizeitschifffahrt vorbehalten. Auf dem Weg zwischen Havel und Oder sind gewaltige Höhenunterschiede zu überwinden. Deshalb war beim Ausbau der Havel- Oder-Wasserstraße von Anfang an die Errichtung von Schleusenbauwerken und Hebewerken über mehrere Staustufen wesentlicher Bestandteil der wasserbaulichen Maßnahmen. Schon bei der Inbetriebnahme der Schleusentreppe Niederfinow 1914 mit 4 Einzelschleusen von je 9 Metern Hubhöhe war klar, dass ein Hebewerk gebaut werden müsste. Die technischen Möglichkeiten dafür waren dann aber erst in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts gegeben.

Mit dem nun geplanten neuen Schiffshebewerk entsteht – einmalig in Europa – somit ein erlebbares Ensemble von vier Generationen sogenannter Abstiegsbauwerke über mehr als 250 Jahre Verkehrs- wasserbaugeschichte, bestehend aus

- der Schleuse Liepe am Finowkanal (Betrieb 1746 bis heute),
- der Schleusentreppe Niederfinow (Betrieb 1914 bis 1972),
- dem Schiffshebewerk Niederfinow (Betrieb 1934 bis heute) und

- dem Schiffshebewerk Niederfinow II (Baubeginn ab 2006).

Neues Tourismusinformationszentrum erschließt baukulturelle Entwicklung

Dieses baukulturelle Erbe soll in Zukunft noch besser erschlossen werden. Im November wurde deshalb mit dem Baubeginn für den Liegehafen des Bauhofs Niederfinow auch der Grundstein für ein Tourismusinformationszentrum des Amtes Britz-Chorin gelegt, welches zum Herbst 2006 die ersten Gäste begrüßen soll.

In dieses neue Tourismusinformationszentrum werden auch drei unter Denkmalschutz stehende gewaltige und seltene Diesellgeneratoren aus dem sogenannten Krafthaus Niederfinow, das dem neuen Hebewerk weichen muß, als Schauanlage integriert und für die Touristen erlebbar gemacht.

Jedes Jahr besuchen bisher über 150.000 Besucher das Schiffshebewerk Niederfinow. Für die Dauer der Bauzeit des zweiten Schiffshebewerkes wird mit einem Anstieg des Interesses auf bis zu 300.000 Besucher pro Jahr gerechnet.



Das alte Hebewerk ...

Das Schiffshebewerk Niederfinow kann täglich besichtigt werden. Anreisen kann man bequem mit der Regionalbahn bis zum Bahnhof Niederfinow oder mit dem Bus direkt ans Schiffshebewerk. Die passende Verbindung findet sich unter www.vbbonline.de. Weitere interessante Informationen finden Sie auf der Homepage des Wasser- und Schifffahrtsamtes Eberswalde www.wsa-eberswalde.de oder der Homepage des Wasserstraßen-Neubauamtes Berlin www.wna-berlin.de. ■



Der preußische Baukondukteur Johann August Röbling (1806-1869)

Prof. Dr. Andreas Kahlow

Am 9. und 10. Juni 2006 wird von der FH Potsdam eine Tagung zum Thema „Ingenieurbau zwischen Kunst und Wissenschaft“ veranstaltet. Anlass ist der 200. Geburtstag des aus Deutschland stammenden Ingenieurs Johann August Röbling (1806-1869).

Von ihm stammt der Entwurf der Brooklyn Brücke in New York, die als ein Symbol der Moderne gilt. Röbling war preußischer Baukondukteur, ausgewandert ist er im Jahre 1831. Er hatte eine hervorragende Ausbildung an der Berliner Bauakademie genossen, Röblings Bildung besaß eine außerordentliche Spannweite: er war einerseits mit den damals entwickelten mathematischen Theorien zum Hängebrückenbau vertraut, hatte andererseits aber auch Vorlesungen bei Hegel gehört. Sein Denken war ganzheitlich, in seiner Person vereinte er als „Baumeister“ die Fähigkeiten eines Ingenieurs und eines Architekten. Dies stellte er in den USA unter Beweis. Hängebrückenpläne hatte er schon in seinen ersten Berufsjahren als junger Baukondukteur in Westfalen, gezeichnet. Ihre Verwirklichung erschien der preußischen Oberbaudeputation zu riskant. Unzufrieden mit den damaligen obrigkeitstaatlichen Verhältnissen, die sich auch in politischer Repression äußerten, setzte sich Röbling in seiner Heimatstadt Mühlhausen an die Spitze einer Gruppe von Auswanderern, verließ 1831 Deutschland und siedelte sich in der Nähe von Pittsburgh in Pennsylvania an. Nach schwierigen Anfangsjahren fand er den Weg in den Ingenieurberuf zurück. Als Drahtseilhersteller und Erbauer zahlreicher berühmter Hängebrücken, wie der Niagara- und der Cincinnati-Hängebrücke, wurde er zu einem der berühmtesten amerikanischen Ingenieure des 19. Jahrhunderts. Den Bau der von ihm geplanten Brooklyn- Brücke, seinem bekanntesten Werk, sollte sein Sohn ausführen, der ebenso wie sein Vater Bauingenieur war. Erst 14 Jahre nach Röblings Tod, im Jahre 1883, wurde sie der Öffentlichkeit übergeben.

Die Tagung der Fachhochschule Potsdam wird im „Kutschstall“, dem Haus der Bran-



Röblings berühmtestes Bauwerk ist die Brooklyn Bridge. Bau und Fertigstellung sollte er jedoch nicht mehr erleben. Bei den Vermessungsarbeiten zu ihren Fundamenten erlitt er einen Unfall, an dessen Folgen er starb. Ausgeführt wurde die Brücke von Röblings Sohn.

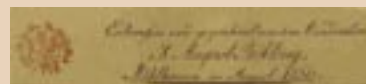
denburgisch-Preußischen Geschichte am Neuen Markt stattfinden und wendet sich ebenso an Ingenieure und Architekten wie auch an Denkmalpfleger und Kunsthistoriker. Neben der Würdigung der Person Röblings werden Themen der Geschichte des Ingenieurbaus und der Baukonstruktion behandelt.

Eine Podiumsdiskussion bietet die Möglichkeit, das Thema „Ingenieurbau zwischen Kunst und Wissenschaft“ im Zusammenhang mit Problemen historischer

wie aktueller Ingenieurbauwerke in einer größeren Öffentlichkeit zu behandeln.

Eine Ausstellung zum Wirken Johann August Röblings ist ab Ende Mai 2006 in Berlin von der Internationalen Bauakademie Berlin e.V. gemeinsam mit dem Stadtmuseum Berlin geplant. In Mühlhausen wird es Veranstaltungen zum Röbling Jubiläum geben und pünktlich zum Jubiläum eine Sondermarke der Post erscheinen. ■

Der Baumeisterentwurf von Johann August Röbling: Eine Steinbrücke über die Ruhr, gezeichnet in Mühlhausen und eingereicht bei der Oberbaudeputation in Berlin im Jahre 1830, die die Zeichnung mit einem Stempel versieht. Ohne das Examen abgelegt zu haben, wanderte Röbling jedoch 1831 in die USA aus.





Landesentwicklung mit ornamented farms: Zum historisch-kulturellen Erbe des Naturparks Märkische Schweiz

Horst Schumacher



Garzau, Blick von der Pyramide auf das Schloss, Dorf und kleinen Haussee (mit Inselgruppe), 1787
Reproduktion nach: Mitteilungen der Pückler Gesellschaft, 7. Heft, neue Folge, 1991
mit freundlicher Genehmigung von Herrn Prof. Dr. Michael Seiler, Berlin.

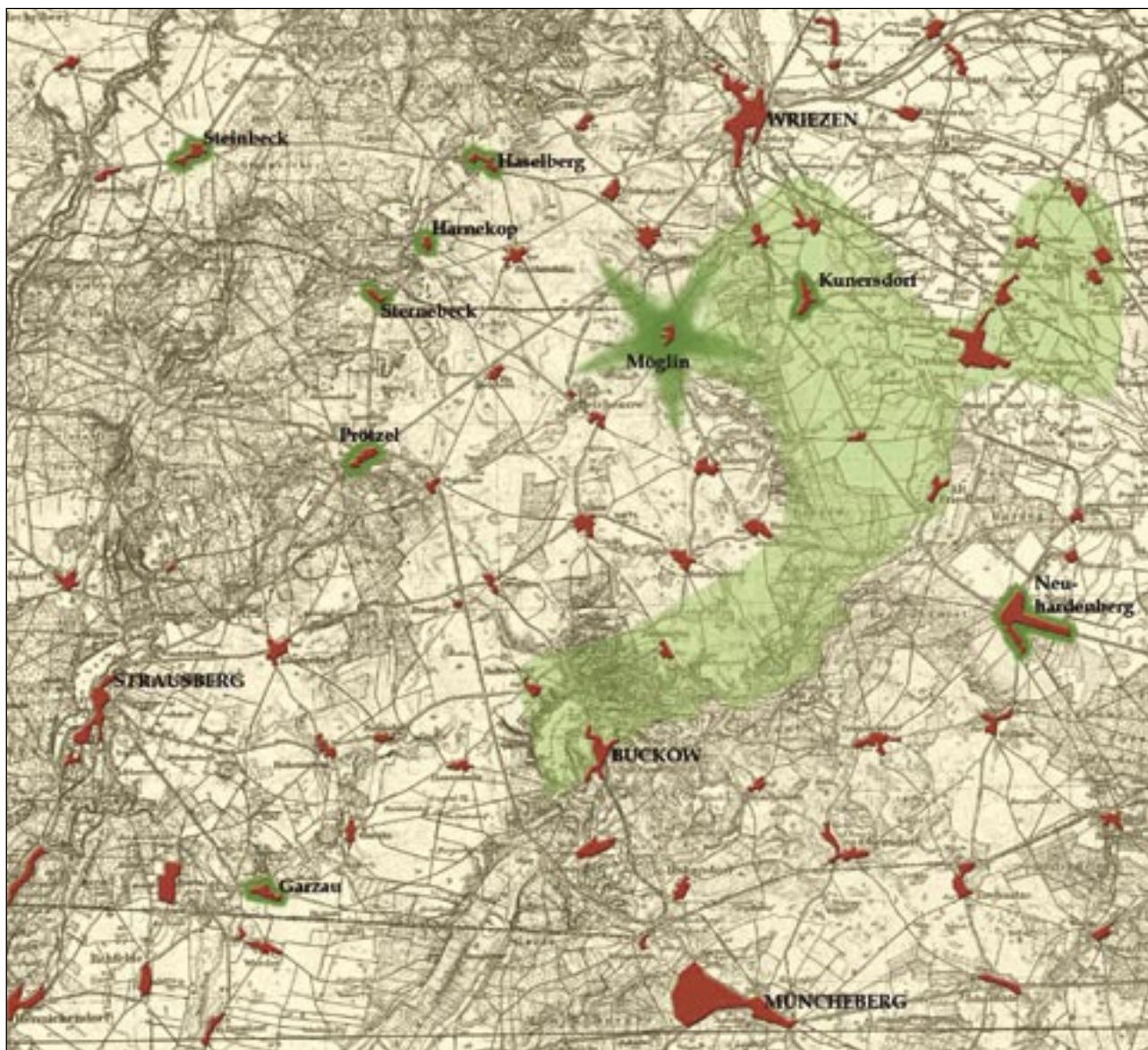
Wo der ländliche Raum in der Umgebung Berlins landschaftlich besonders schön ist prägen ihn meistens Strukturen, deren Entstehung in einem Zeitraum Ende des 18. Jahrhunderts liegt. Ein wirklich auffallendes Beispiel dafür bieten Teile des Naturparks Märkische Schweiz. Dieses für Berliner sehr beliebte Ausflugsziel und Erholungsgebiet wird seitens der Naturparkverwaltung wegen seiner „abwechslungsreichen und schönen, an Naturausrüstung reichen Landschaft“ gelobt und entsprechend beworben. Die Auffassungen, auf welche Art und Weise dieses anmutige Landschaftsbild entstanden sei, sind bisweilen kontrovers. Anfang der 1990er Jahre begründeten Mitarbeiter der Naturparkverwaltung den frisch ausgewiesenen Naturpark Märkische Schweiz sogar mit erhaltenen Naturwaldparzellen, also Restbeständen eines Urwaldes, der sich an den zerklüfteten Hängen der sogenannten „Buckower Einbruchlandschaft“ befinden sollte. Das weiß man heute besser, nämlich dass nicht urtümliche Natur solche Landschaftsbilder hervorgebracht hat, diese vielmehr der Kunst von engagierten, entwicklungsstrategisch und un-

ternehmerisch denkenden Gutsbesitzern zu verdanken sind. Das war vor mehr als 200 Jahren.

Wie kaum in einer Zeit zuvor sind die Jahrzehnte um 1800 geprägt von Reformen in der Landwirtschaft. Dazu gehört eine Flurneuordnung mit einer konsequenten Umstellung der mittelalterlichen Dreifelderwirtschaft und Aufhebung des Flurzwangs, ferner wird die rationelle Landwirtschaft durch neue Anbaumethoden mit neuen Kulturpflanzen bestimmt. Die für die Entwicklung des Landschaftsbildes wohl weittragendste Neuerung aber geht von einer ganzheitlichen Betrachtung und intensiven Nutzung des gesamten Anwesens aus. Eng verbunden mit der Idee der ornamented farms ist die Vorstellung, ja „der Traum von einem Lande als einem großen Garten, wo Felder und Forsten, Weiden und Wiesen, Wälder und Äcker ihren Platz und Sinn im Ganzen haben würden“, so erklärt Paul Ortwin Rave schon 1940 den Kerngedanken eines Märkischen Gartenbüchleins (1) von 1790. Was in diesen Jahrzehnten unter dem Begriff der „Landesverschönerung“

zu verstehen war, soll am Beispiel von drei Persönlichkeiten, die im damaligen Kreis Oberbarnim deutlich ihre Spuren hinterlassen haben, anschaulich werden; es handelt sich um Leopold von Reichenbach, Charlotte Helene von Friedland und Albrecht Daniel Thaer.

Leopold von Reichenbach (1745 – 1831) war nicht nur langjähriger Landrat im Oberbarnimschen Kreise, er hat sich auch als Schriftsteller betätigt und war in Bezug auf die märkische Gartenkunst wohl einer der bedeutendsten Chronisten. In dem erwähnten märkischen Gartenbüchlein wird der Garten des Grafen von Schmettau in dem auf halbem Wege zwischen Strausberg und Buckow (seit langem Hauptstadt der Märkischen Schweiz) liegenden Garzau ausführlich gewürdigt. Der Verfasser dieser Beschreibung einer großartigen ornamented farm auf märkischem Boden nennt die Anlagen einen „Garten im guten und verbesserten Geschmack“, was einen Hinweis auf den darin enthaltenen Reformgedanken gibt, nämlich die Umsetzung einer neuen Theorie für die Garten- und Landschaftskunst. Diese enthält



Ehemalige ornamented farms im Naturpark Märkische Schweiz. Bearbeitete topografische Karte 1940, Maßstab ca. 1:150.000.

eine radikale Abwendung von barocken Gestaltungsprinzipien; die gestalteten Partien sollen ein natürliches Aussehen haben, ohne geschnittene Hecken, sondern mit freiwachsenden Sträuchern, Bäumen und Blumensämen. Indem das Schöne aus einem Nützlichkeitsgedanken abgeleitet wird, sind sämtliche bewirtschafteten Flächen eines Anwesens, also auch die land- und forstwirtschaftlichen Nutzflächen, als Bestandteil in die gestalteten Anlagen integriert. Wichtigster Impulsgeber für diese neue Garten- und Landschaftskunst war der in Kiel lehrende Philosophieprofessor C.C.L. Hirschfeld, der zwischen 1780 und 1785 eine fünf-bändige Theorie der Gartenkunst veröffentlicht hat.

Graf Schmettau ist wohl bekannt wegen seines Kartenwerks, der topografischen Landesaufnahme Preußens im Maßstab

1:50.000. Das vermessungstechnisch-kartografische Denken dieses Bauherrn zeigt sich nirgendwo besser als in den landschaftlich anmutigen Partien des Gartens in Garzau. Schmettau nutzte ein Rinnsal von Fließgewässer, das er durch geschickte Wahl des Ortes und maßvolle Geländemodellierung zu einer Seenlandschaft erweiterte. Obwohl verlandet und versumpft ist diese Gestaltungsidee auch heute noch spürbar. Alleen säumen die Wege in die nächsten Ortschaften und in die Feldflur. Von etwas höher gelegenen Punkten aus gibt es wunderschöne Sichten in die Landschaft und auf die Silhouette von malerischen Orten in der Nachbarschaft.

Für viele Partien mag das damals schon gut besuchte, gerade 10 Jahre alt gewordene Gartenreich des Fürsten Franz in Dessau-Wörlitz Pate gestanden haben.

Und doch welch ein Unterschied! Während das Dessau-Wörlitzer Gartenreich das grandiose Werk eines einzelnen Fürsten darstellt, finden wir Garzau in einem Netzwerk verknüpft, dem noch etliche der benachbarten Güter angehören. So erfahren wir von Leopold von Reichenbach, dass auch die Gutsbesitzer von Protzel, Mon Choix (das ist Harnekop), Haselberg, Künersdorf, Steinbeck (Gutsherr ist L.v.Reichenbach), Quilitz (das ist Neuhardenberg) und mehrerer anderer Orte sich der neuen Gartenkunst verschrieben hätten. Er erwähnt weitere Güter, die wegen ihrer geografischen Lage nicht unmittelbar zu diesem Netzwerk gehören können: Boitzenburg (in Mecklenburg), Tammsee (heute in Polen, östlich von Küstrin gelegen) und Madlitz (zwischen Fürstentum und Frankfurt/Oder). Schon 1788 beschreibt v. Reichenbach die zu Garzau unmittelbar benachbarten Güter ausführ-



lich (also Prötzel, Sternebeck, Mon Choix, Haselberg, Steinbeck), wobei er die Form der damals üblichen Lehrgedichte wählte (vgl. 2). Zieht man eine ältere topografische Karte zurate, ist unschwer die gemeinsame Anstrengung der Gutsbesitzer ablesbar, die Idee, das ganze Land in einen Garten zu verwandeln (4).

Diese Hypothese verdichtet sich weiter, wenn man das Werk von Charlotte Helene von Friedland (1754 – 1803) hinzuzählt. Ab 1789 verwaltete sie selbst von Kunersdorf aus ihre verstreut liegenden Güter, die sich allesamt östlich der oben erwähnten Besitzungen befanden: Catharinenhof, Metzdorf, Neu Trebbin, Grube, Wischewier, Groß und Klein Barnim, Sietzing, Horst, Neu Friedland, Gottesgabe, Alt Friedland, Pritzhagen, Bollersdorf (vgl. 3), wenn in der Aufzählung keines unbeachtet blieb. Ihre sehr vernachlässigten Güter hat sie in der Zeit zwischen 1789 und 1803 neu geordnet und zu einer ökonomischen und ästhetischen Blüte gebracht. Sie selbst soll ihre Bauern in den neuesten landwirtschaftlichen Kenntnissen unterrichtet und dadurch den Ackerbau befördert haben; sie habe auch „ihre Wälder aus sumpfigen Niederungen auf bisher öde Berge versetzt, diese Niederungen aber in Wiesen verwandelt“ berichtet v. der Marwitz 1852 in seiner Lebensbeschreibung (5). Überhaupt soll sie die Kunst des „künstlichen Wiesenbaus“ beherrscht haben, wie kaum ein anderer in jener Zeit. Ihr größtes Interesse gehörte dem kultivierten Umgang mit Pflanzen. Für die Anpflanzungen auf ihren Gütern ließ sie Baumschulen anlegen, in denen

Obstbäume, Parkbäume und Forstpflanzen angezogen wurden. Es existierten große Vorräte der besten Wiesengräser und es herrschte eine große Vielfalt an Ackerfrüchten. Unermüdet soll sie in ihren Gütern unterwegs gewesen sein, jeden Baum, jedes Pferd gekannt haben und vor allem unangekündigt und unvermittelt „aufgetaucht“ sein. Sie unterhielt 7 oder 8 vollkommen eingerichtete Wohnungen und die Leute wussten nie, wo sie zu Mittag essen und wo sie übernachten wollte; es musste immer überall möglich sein.

Im Jahre 1799 konnte Albrecht Daniel Thaer (1752 – 1828) mit Frau von Friedland, mit dieser energischen Frau eine für ihn sehr wichtige Bekanntschaft machen und durch sie wohl auch alle ihre Gutsnachbarn kennen lernen. Diese Erfahrung war ihm ein Beweggrund, 1804 vom niedersächsischen Celle ins brandenburgische Möglin umzusiedeln, wo er in den nachfolgenden Jahren ein bedeutendes landwirtschaftliches Mustergut etablieren konnte. Möglin liegt in der Mitte zwischen den Gütern, die L. v. Reichenbach beschrieben hat und denjenigen Gütern, die Frau von Friedland bewirtschaftete. Dort hat Thaer sein Konzept einer rationellen Landwirtschaft umgesetzt und die daraus gewonnenen wissenschaftlichen Erkenntnisse durch einen Akademie-Unterricht zu verbreiten gesucht. Seine unschätzbaren Erfahrungen hat er in einer ganzen Serie von Publikationen dokumentiert und verbreitet. „Sein größter ökonomischer Erfolg wurde die Merinoschafzucht. Insbesondere im Zuge der feinwolligen Schafzucht kam das Prinzip von der Schönheit des Nützlichen sowohl bei Thaer als auch in seinem näheren und weiteren Umfeld und schließlich darüber hinaus in fast allen wichtigen Schafzuchtgebieten Deutschlands in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zum Tragen.“ (6) Schafzucht als Schwerpunkt der landwirtschaftlichen Unternehmung führt notwendigerweise zur Koppelwirtschaft. Im Sinne des Landschaftsbildes angesprochen ist das eine offene Weideflur mit baumbestandenen Triftzügen und locker verteilten großkronigen Schattenbäumen, unter denen die Herden lagern können. Mit Bedacht wurde überall auf feine Rasenplätze geachtet, damit die Wolle nicht unnötigerweise verschmutzt werde. Es ist das geradezu idealtypische Bild einer bukolischen Landschaft, auch Arkadien genannt. Herbert Pruns, der wohl gründlichste Kenner der ornamented farms erklärt Thaers Werk weiter: „Bei seinem vielfältigen Streben nach landwirtschaftlicher Rationalität und betriebswirtschaftlicher Rentabilität ver-

gaß Thaer Zeit seines Lebens nicht, auch die ästhetische Seite des Betriebes zu beachten und zu pflegen. Auch er legte in Möglin Hecken und Alleen an, erneuerte und erweiterte den Gutspark und sanierte die Gutskapelle.“(6)

Bei dem Versuch, diese Erkenntnisse zusammenzufassen sehen wir einen Teilraum von gut 20 km im Quadrat, in dem ein funktionierendes Netzwerk von engagierten Gutsbesitzern ein mustergültiges Beispiel für Landesverschönerung schufen. Diese nach vorne schauenden Menschen waren dem aus England übernommenen Neuen der Kunst und dem Neuen der rationellen Landbewirtschaftung offensichtlich aufgeschlossen. Dabei haben sie nicht nur ein märkisches Gartenreich geschaffen, vielmehr auch zur Steigerung eines sechsmal höheren Ertrags beigetragen. Den historischen Begriff „Landesverschönerung“ würden wir gründlich missverstehen, wenn dadurch lediglich Aspekte des Netten, des Idyllischen, des Romantischen angesprochen werden sollten. Richtig übersetzt sollte man eher von einem Landesentwicklungsprogramm sprechen. Von Frau von Friedland wissen wir, dass sie sogar Schulen zur Verbesserung der Bildung ihrer Landsleute bauen ließ.

Das weithin sichtbare Bild dieser Errungenschaften zeigt sich in einer entwickelten Kultur der Landschaftsgestaltung, in der kein Fleckchen Erde ausgelassen wird. So berichtet Thaers Biograf über das Gut Haselberg und seinen Besitzer, dass er gezeigt und bewiesen hätte, wie man den wüsten und steinigen Boden der Mark durch Intelligenz und beharrlichen Fleiß in fruchtbares Land verwandeln könne. „...die Zugänge und Umgebungen der Gehöfte (gewährten) durch schöne Alleen, Rasenstücke, Baumgruppen und reinlich gehaltene Wege, den schönsten Eindruck behaglicher Gastlichkeit. Kein Fremder ließ dieses Gut unbesucht, und wenn man die damals noch öden, stoppelartigen, mit Steinen und wildem Gestrüpp bedeckten Felder der Umgegend durchwandert hatte und nun hier diese Getreidesaaten, diese Kleebreiten, diese Viehherden sah, erschien einem die Schöpfung dieses Mannes wie ein hierher gezaubertes Paradies.“(7)

Schade nur, dass von dieser Phase einer landwirtschaftlichen Hochkultur so wenig übrig geblieben ist; schade, dass man heute nicht mehr ohne weiteres über die Märkische Schweiz von einem Paradies reden kann. ■

- (1) v. Reichenbach, Leopold: Einige Bemerkungen über die Gärten in der Mark Brandenburg, Berlin 1790. Als Faksimile neu herausgegeben in den Mitteilungen der Pückler Gesellschaft, 7. Heft 1991
- (2) v. Reichenbach, Leopold: Der schöne Garten, Berlin 1788. Als Faksimile neu herausgegeben in den Mitteilungen der Pückler Gesellschaft, 12. Heft 1997
- (3) Düvel, Martina: Die Kulturen und Anpflanzungen auf den Gütern der Frau von Friedland bei Wriezen a. d. Oder zu Beginn des 19. Jh. Und ihre Auswirkungen auf die heutige Flora und Vegetation dieses Gebietes. Diplomarbeit an der TU Berlin. Berlin 1991. Von der Arbeit gibt es eine publizierte Fassung in: Verhandlungen des Botanischen Vereins von Berlin und Brandenburg 2000, Nr. 133, S. 5 - 35
- (4) Weitergehende Ausführungen vgl.: Schumacher, Horst: Das ganze Land ein Garten. Historische Kulturlandschaften an Havel, Elbe und Themse. Potsdam 1998
- (5) Von der Marwitz, Friedrich August: Lebensbeschreibung. Berlin 1852. Zitiert nach (3), S.28
- (6) Pruns, Herbert: Albrecht Daniel Thaer und die ästhetisch gestalteten Kulturlandschaften. In: Panne, Kathrin (Hrsg.): Albrecht Daniel Thaer – Der Mann gehört der Welt. Celle 2002
- (7) Körte, Wilhelm: Albrecht Thaer. Leipzig 1839. Zitiert nach (5), S. 211

Karte 1/100.000, Karte des Deutschen Reiches 1940, Darstellung der Orte.



Senftenberg – Plattform SEEstadt

Hendrik Just

Projekt Seestadt Senftenberg

Ergebnisse des Wettbewerbes European 7



1. Preis European 7
zinnoberarchitektur Senftenberg Dresden

Senftenberg, eine Stadt im Süden Brandenburgs, an der Autobahn Berlin-Dresden gelegen, war einst das Zentrum der Energiegewinnung in der ehemaligen DDR. Heute ist sie eine von der Monokultur der Braunkohlenindustrie sich wegbewegende Stadt auf dem Weg zu einem Behörden-, Bildungs- und Touristenzentrum sowie einem Zentrum des Mittelstandes. Schrumpfende Bevölkerung, Leerstand und der Niedergang des industriellen Sektors wie Einbrüche im Dienstleistungsgewerbe hinterlassen ihre Spuren in der Stadt.

Es gibt aber auch Aufbruchstimmung. Die Anbindung des Senftenberger Sees an die regionale Lausitzer-Seenlandschaft, einer Landschaft aus gefluteten Tagebaurestlöchern weckt neue Hoffnungen für die touristische Entwicklung. Derzeit ist der See ein überörtlich beliebtes und bekanntes Erholungsziel. Allerdings das Stadtzentrum liegt an einem See, den man nicht sieht. Die Stadt wird noch nicht mit dem Raumbild Seestadt/Erholung identifiziert sondern immer noch mit der Herkunft, Industriestadt im Braunkohlerevier. Was fehlt ist die Verbindung zum See. Die Raumorganisation der Industrielandschaft wurde ehemals nicht nachhaltig stadtbezogen geplant sondern erschöpfte sich im Abbau von Ressourcen.

Senftenberg spielte aber bei der Reaktivierung zu DDR-Zeiten schon sehr früh eine Vorreiterrolle. Otto Rindt, ein in der Fachwelt anerkannter Landschaftsarchitekt, hat das geflutete Tagebauloch in eine für seine Zeit beispielhafte naturnahe Erholungslandschaft umgewandelt. Aber der Weg vom Stadtzentrum zum See führt heute durch wenig anziehende, vom Leerstand betroffene Plattenbaugebiete.

Im Jahr 2004 erhält die Stadt Senftenberg mit den Wettbewerbsergebnissen von EURO-PAN 7 einige kreative Denkanstöße zum Umgang mit der Problematik.

Der Siegerentwurf von zinnober architektur (Senftenberg/Dresden) und der zweitplatzierte Entwurf von psfs (Kaiserslautern) liefern beide Leitvorstellungen zum Umgang mit dem Leerstand, ausgehend von der Vision der Stadt am See. In einem nachfolgenden Workshop zum EURO-PAN 7-Wettbewerb im gleichen Jahr legen die Preisträger eine gemeinsame Studie zur SEEstadt vor und formulieren eine schrittweise Zusammenführung von Stadt und See als Stadtumbauziel.

Um die Umsetzung der Vision voranzutreiben formiert sich im Juni 2005 die „Plattform Seestadt Senftenberg“ als eine bürgerschaftliche Trägerstruktur mit dem Ziel, alle Kräfte, Interessen und Poten-

ziale zu bündeln, um die Altstadt und den Senftenberger See zu verbinden. Bündnispartner sind die Stadt Senftenberg, die IBA Lausitz, örtliche Wohnungsunternehmen, die LMBV - der Sanierungsträger, der Zweckverband Senftenberger See, die Fachhochschule, Wasserverband Lausitz, der OSL-Kreis und das Landesumweltamt.

Mit einem Aktionstag am 6. Juni 2005 und einem sommerlichen Event startete die Initiative öffentlichkeitswirksam die Gründung der Plattform SEEstadt. Der kürzeste Weg zwischen Stadtzentrum und See wurde augenfällig mit großen blauen Luftballons markiert.

Im Augenblick 2005/2006 wird von zinnober architektur/psfs ein Vorentwurf zur Bergbaustraße als Verbindungssache zwischen Stadt und See erstellt. Eine Studie der LMBV zur Klärung aller wasserrechtlichen Belange und technischen Möglichkeiten ist in Arbeit. Das ist ein hoffnungsvoller Anfang für sehr wichtige Schritte auf dem Weg zur SEEstadt Senftenberg. ■



Blau Luftballons markieren die Seeanbindung



LandKunst – KunstLand Kunstwanderweg zwischen Wiesenburg und Belzig

Helga Holz

Entwicklung eines interkommunalen Projektes

Die Gemeinde Wiesenburg/Mark und die Stadt Belzig haben sich zur gemeinsamen Verwirklichung eines komplexen Projektes verständigt. Träger des Projektes ist der Naturparkverein Fläming e.V..

Der Projektraum betrifft den gesamten Landschaftsbereich zwischen den beiden Kommunen.



Im Hohen Fläming haben sich in den letzten Jahren zahlreiche kulturtouristische Anziehungspunkte und Aktivitäten entwickelt. In vielen Orten, wie z. B. Belzig, Wiesenburg, Raben, Görzke und Niemegk, finden eine Vielzahl gut besuchter Veranstaltungen statt. Insbesondere die Zahl an Kunstaktivitäten haben stark zugenommen. Künstler verschiedener Sparten aus der Region haben sich unter dem Namen „Kunst-Perle-Fläming“ zusammengeschlossen. Der „Skulpturengarten“ und das Theaterstück „Die Legende von Watzdorff“ wurden überregional viel beachtet. Dieser Erfolg ist Anlass für die Durchführung weiterer Ereignisse im Bereich Kunst und Landschaft.

Die Orte Wiesenburg und Belzig werden mit einem Kunstwanderweg verbunden. Er stellt das Kernelement der Initiative LandKunst – KunstLand mit ihren drei Segmenten dar:

1. Kunst in der Landschaft
2. Kunst mit der Landschaft
3. Gestaltung der Landschaft

Neben plastischen Kunstwerken sollen auch vergängliche Kunstwerke auf dem Kunstwanderweg zu entdecken sein, z. B. durch ein Spiel mit der Aussaat unterschiedlich gefärbter Pflanzen, wie Mohn (rotes Feld), Raps (gelbes Feld) oder Lein (lila Feld). In späteren Phasen wird die Landschaft im Umfeld des geplanten „Wanderweges“ partiell unter ökologischen und ästhetischen Gesichtspunkten neu gestaltet. Durch Anpflanzungen oder durch eine umgestaltete Wegeführung soll die Landschaft aufgewertet und zusammen mit den dazu geschaffenen Kunstwerken zu einem besonderen Erlebnis werden.

Ergebnis ist dann ein „Landschafts-Gesamtkunstwerk“, bei dem die Kunstwerke



Kunstwanderweg – Landart



in der Landschaft und die Elemente der Landschaftsgestaltung in wechselseitiger Beziehung zueinander präsentiert werden.

Für die Realisierung des Gesamtprojektes wird ein Zeitraum von ca. 10-15 Jahren angesetzt. Um die Akzeptanz des Vorhabens zu erhöhen, erfolgt von Beginn an eine rege Beteiligung der Öffentlichkeit auf allen Ebenen. Flankierend zu der Planung und Realisierung des Kunstwanderweges macht eine Vielzahl von Aktionen, wie Führungen, Events, Workshops, Fachvorträge, Pressetermine das Vorhaben regional und überregional bekannt und trägt zum Gelingen des Projektes bei.

Dazu haben bereits erste Veranstaltungen stattgefunden. Zum Auftakt fand am 15.07.2005 eine gemeinsame Wanderung auf einem Teilstück des zukünftigen „Kunstwanderweges“ statt, die mit kleinen improvisierten „Kunstwerken“ auf kommende Ereignisse vorbereitete und eine breite Öffentlichkeit informierte.

Eine erste öffentliche Baumpflanzaktion zur Landschaftsverschönerung fand am 18.11.2005 statt. Sie hat mit einer gemeinsamen Wanderung zum Standort, einer Vorher/Nachher-Collage und der aktiven Teilnahme der Gäste an der Pflanzung von vier Lindenbäumen an einer markanten Stelle, die Möglichkeiten und Ziele der Landschaftsverschönerung erfahrbar gemacht.

Auf Grund der Komplexität und der Größräumigkeit des Vorhabens ist die Erstellung eines Grobkonzeptes (Masterplanes) als Grundlage für das Landschafts-Gesamtkunstwerk „Kunstwanderweg“ vorgesehen, welches konkrete Aussagen zu den o.g. drei Segmenten des Projektes, den Eigentumsverhältnissen, zur Infrastruktur und zum Pflegekonzept machen soll.

Dieses Grobkonzept dient auch als Grundlage zur Durchführung eines ersten öffentlichen Wettbewerbs, der eine Auswahl von zunächst 10 dauerhaften Kunstwerken zum Ergebnis haben soll.

Das Projekt bietet viele Möglichkeiten zur Beteiligung für aktive Menschen aus der Region. Im Rahmen des Projektes sind ebenso Fachveranstaltungen, Vorträge und Führungen zu den Themen nachhaltiger Umgang mit Landschaft, Landnutzung, Umstrukturierung der Landwirtschaft, Außenparks o. ä. geplant.



Kunstwanderweg – Landart, Bank unter 4 Linden – Fernsicht

Neben der typischen Fläminglandschaft bietet sich hier für die Region auch die Möglichkeit, ihre baukulturellen und touristisch attraktiven Ortskerne mit Feldsteinkirchen, Schlössern und Burgen sowie Parks und Gärten zu präsentieren und zugleich die touristischen Anbieter als Kooperationspartner einzubinden.

Mit diesem auf mehrere Jahre angelegten Projekt werden zwei Zielrichtungen realisiert:

Die Wirkung nach innen: Das Verstehen des eigenen Lebensraumes sowie das gemeinsame Tätigsein in diesem Projekt bringt die Bewohner und ihre Region auf neue, intensive Weise zusammen. Es stärkt die Identifikation mit der Region.

Die Wirkung nach außen: Ziel ist es in der Erholungslandschaft Fläming ein attraktives Wegenetz für Kurgäste, Erholungssuchende, Kunst- und Naturfreunde anzubieten. Es fügt sich daher optimal in die bisher erfolgreich verfolgte Tourismusstrategie der Region und des Naturparks Hoher Fläming („sanfter Tourismus“) ein, greift auf bestehende Einrichtungen, Organisationen, Infrastrukturen zurück, verbindet sie unter einem innovativen Aspekt und entwickelt sie weiter.

Zur Zeit wird an der Sicherung der Finanzierung für die Startphase 2006 gearbeitet.

Wegen der breiten Themenpalette wird es darauf ankommen, mit viel Geschick

die verschiedenen Fachressorts unter dem Gesamtprojekt zu vereinen und zu einem ressortübergreifenden Projekt zu bündeln. ■

Projektgruppe „Kunstwanderweg“

Stephan Ratering,
Naturpark Fläming e.V.

Helga Holz,
Sanierungsbeauftragte Wiesenburg

Ullrich Jarke,
Parkförderverein Wiesenburg

Heiko Bansen,
Regionalmanager
LAG Fläming-Havel

Elvy Lütgen,
Künstlerin Wiesenburg

Heinz-Hubert Menne,
Stadtplaner



Brücken bauen, Wurzeln schlagen, Netze knüpfen Baruth und seine Initiative zur Kulturrumentwicklung

Miriam Wiesel, Karsten Wittke

Ein Schloss und einen Park haben viele Orte in der Mark Brandenburg. Baruth mit seinen fürstlichen Gebäuden und dem von Peter Joseph Lenné gestalteten Landschaftspark bildet insofern keine Ausnahme. Und trotzdem hat die kleine Stadt im Landkreis Teltow-Fläming durch ein ungewöhnliches Kulturprojekt im vergangenen Jahr auf eben dieses baukulturelle Erbe aufmerksam gemacht.

Kulturwissenschaftlern und Künstlern, die sich rund um die Alte Schule Baruth zusammengefunden hatten, 2004 das „Institut zur Entwicklung des ländlichen Kulturraums“ (I-KU) zu gründen.

Vorausgegangen waren dem die Aktivitäten des „Kunst- und Kulturvereins Alte Schule“, der seit Ende der 1990er Jahre im ehemaligen Schulgebäude hinter der

Kirche regelmäßig Kunstausstellungen veranstaltet. Diese im Sommer stattfindenden Veranstaltungen ziehen Kulturinteressierte mit ihren Familien aus dem nahe gelegenen Berlin, aber auch aus Baruth und Umgebung an. Kunst und Vergnügen verbinden sich bei diesen Ausflügen aufs Land auf angenehmste Weise. 2002 suchte die Ausstellung „Vor Ort“ dann gezielt einen Dialog mit der Stadt, indem sie u. a. Kirche, Marktplatz, Obstgärten und öffentliche Räume Baruths 'bespielte' und zur Erkundung der Gegend einlud. Die Ausstellung „Pomona – Obstackerprojekt“ im Mai 2004, Rahmenveranstaltung für das Kulturlandjahr Brandenburg 2004 „Landschaft und Gärten“, entwickelte diesen partizipativen Gedanken weiter und rekonstruierte mit Neupflanzungen die alten Obstbaumalleen, für die interessierte Bürger Baumpatenschaften übernahmen. Wenig später eröffnete im Historischen Frauenhaus, einem halb verfallenen und zu diesem Zweck mit einfachsten Mitteln wieder hergerichteten Teil des Baruther Schlosses, die Ausstellung „Schöner Ort Nirgendwo“, die anhand von alten Karten Baruth und seine landschaftliche Einbettung in die Umgebung zeigte. Allein der Besuch dieses Ortes war ein Ereignis: Die Baruther Bürger konnten ein lange Zeit leer stehendes und schon verloren geglaubtes Gebäude wieder in Besitz nehmen.



Der 1. Preis des internationalen Brückenwettbewerbs, Architekten B. Aumüller/ T. Hamm, Hamburg, 2004

Baruth, Zentrum der Großgemeinde mit rund 4.500 Einwohnern verteilt auf zwölf Ortsteile, hat eine wechselvolle Geschichte, die bis ins Mittelalter zurückreicht. Der Ort entstand an einer historischen Wegeroute durch das Sumpfgelände des Urstromtals, wo heute die B 96 verläuft. Die Erhebungen der Endmoräne prägen den Landschaftsraum. Als nördlichste Enklave Sachsens kam Baruth erst 1815 zu Preußen. Wenige Tage vor Ende des Zweiten Weltkriegs wurde es fast völlig zerstört. Seine Bedeutung als lokales Zentrum der Baukultur und einer durch Wege, Alleen und Gartenanlagen durchgestalteten Landschaft geriet in Vergessenheit. Diese verschüttete Geschichte jedoch war Anreiz für eine Reihe von Landschaftsarchitekten, Geografen,



Blick auf Baruth mit der Kirche St. Sebastian von der Schlossanlage aus gesehen.



All diese Veranstaltungen wurden initiiert und organisiert von Kulturschaffenden, die mit ihren Familien in Baruth leben oder hier eine zweite Heimat haben, wobei sich der Kreis der Beteiligten über die Jahre erweitert hat. Das Institut zur Entwicklung des ländlichen Kulturraums setzt seinen Schwerpunkt besonders auf regionale, mit dem Ort verbundene Projekte, und zwar in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Baruth und dem engagierten Bürgermeister Peter Ilk. Ausschlag gebend hierfür war die gemeinsame Realisierung des gesamten Kulturjahrs 2004, die sowohl die Notwendigkeit einer professionellen Struktur gezeigt als auch neue Perspektiven für regionale Kulturarbeit eröffnet hat.

Interesse und Hinwendung zum Ort, eine Grundbedingung, wenn man sich entscheidet, hier die eigene Zukunft zu planen, reichen allein nicht aus, es gehören auch viel Beharrlichkeit und Kompetenz dazu, um diesen Ort für die nächste Generation lebenswert zu erhalten. Und eben dies setzt sich das I-KU zum Ziel. Es entwickelt Projekte ...

- wie das von Dr. Immelyn Domnick und Prof. Dr. Bernd Meissner mit ihren Studenten von der TFH Berlin/Institut geo 3 zur „Siedlungsgeografie und Raumplanung“, das 2005 mit Baruth als praktischem Beispiel eine großmaßstäbliche Nutzungskartierung und in Kartenform dokumentierte Siedlungsentwicklung anstrebt;
- wie das von Dr. Anja Osswald mit der Medienkunstklasse von Prof. Maria Vedder an der Universität der Künste Berlin im Sommersemester 2005 in Baruth durchgeführte Projektseminar zum ländlichen Kulturraum. Entstanden sind dabei 12 Filmbeiträge, die auf einer interaktiven DVD Anfang 2006 in Baruth vorgestellt werden;
- wie das von Dr. Axel Schmidt, der die regionale Küche erforscht und archiviert und dies mit Kochaktionen und Vorlesungen verbindet;
- wie den Medienbus von Annette Braemer-Wittke, die mit Jugendlichen zusammen Fragen eigener Identität und kulturellen Erbes untersucht und mit dem gleichzeitigen Erwerb von Medienkompetenz verbindet;
- oder wie das Brückenbauprojekt für den Lennépark, das von Horst Heinisch und Karsten Wittke angestoßen wurde und betreut wird.

Zur Wiederherstellung der Brücken wurde 2004 ein internationaler Ideen-Wettbewerb ausgeschrieben, der für den historischen Park zeitgenössische Lösungen suchte. Aus den 188 eingereichten Vorschlägen

wurden drei zur Realisierung ausgewählt. Die erste Brücke wurde bereits 2004 mit Unterstützung der Kulturstiftung Teltow - Fläming fertig gestellt, die zweite Ende 2005. Für 2006 ist die Realisierung der Möbiusband-Brücke geplant. Zwei weitere Brücken sollen bis 2007 folgen.

„In Baruth, um Baruth, um Baruth herum“ lautet der Titel für das Projekt im Rahmen des Themenjahrs „Baukultur“ von Kulturland Brandenburg 2006, das die Stadt Baruth zusammen mit dem I-KU veranstalten wird. Im Mittelpunkt stehen dabei das Historische Frauenhaus und der Lennépark, die als neues Zentrum für Stadt und Region Baruth wirken können. Schon 2004 konnte sich kein Besucher der besonderen Atmosphäre des Frauenhauses im provisorisch zu einem Ausstellungsraum hergerichteten großen Saal mit den Spuren der Zeit entziehen. Die Bürger Baruths kamen in ihr ehemaliges Kulturhaus, einstmals „Kino Regina“, das nach 15 Jahren erstmals wieder zugänglich war, und reisten im Januar 2005 mit einem Bus zu dem Förderkonzert für das Alte Schloss/Frauenhaus, ausgerichtet vom Freundeskreis der Schlösser und Gärten der Mark e.V., in die Staatsoper nach Berlin. Dies zeigt, wie sehr sich die Baruther Bürger mit diesem Haus identifizieren. Die Fragestellung an die künftige Rolle des Frauenhauses könnte daher lauten: Lässt sich das Frauenhaus zu einem kulturellen Treffpunkt und Zentrum für die zwölf Ortsteile der Großgemeinde Baruth entwickeln?

Die vielfältigen Aktionen und Denkanstöße im Kulturlandjahr 2006 zeigen die ganze Bandbreite möglicher Inhalte auf und



Einweihung des Brückenkunstwerks durch die Baruther Bevölkerung, November 2004

sollten auch als Impulse für zukünftige Entwicklungen wahrgenommen werden. Das Engagement, sich mit seiner ganzen Kraft für den Ort einzusetzen, aber auch das Entgegenkommen der Stadt und die Politik der kurzen Wege machen es möglich, dass nicht nur aus Schloss und Park, sondern der ganzen Region etwas Einzigartiges werden kann.

Wer gesehen hat, in welcher kurzer Zeit neue Brücken entstehen, der hält auch anderes für möglich. Baruth, als „Versuchsanordnung/Kultur im ländlichen Raum“ begriffen, reaktiviert Schloss und Park und leitet damit Zukunft ein. Daran wirkt das I-KU mit, auch um Begriffe wie Kulturstandort, Kulturtourismus und kulturelle Infrastruktur für Baruth mit Inhalten zu füllen. Diese können dann zu einem gesellschaftlichen Raum führen, der als „machbare Utopie“ (Yona Friedman) mittels Kunst und Kultur aktiv mitgestaltet werden kann. ■

Weitere Informationen unter:
WWW.I-KU.NET



Die Möbiusband-Brücke für den Lennépark, geplante Realisierung im Jahr 2006, Künstler und Architekt W. Kurz aus Wien, 3. Preis des internationalen Brückenwettbewerbs.



REGIONALEN in NRW – ein Strukturprogramm für regionale Kooperationen, integrierte Regionalentwicklung und Impulse für den Kultur- und Wirtschaftsraum

Henry Beierlorzer

Regionalentwicklung wird oft gleichgesetzt mit den klassischen Instrumenten von Regionalplanung und Raumordnung. Städtekooperationen sind insbesondere vor dem Hintergrund knapper Haushalte und dem Zwang zur Verwaltungskooperation, im Zusammenhang mit der Zusammenlegung von Einrichtungen und Nutzung von Synergien en vogue - sie werden dabei gern mit Unternehmensfusionen in der Wirtschaftswelt verglichen.

Städtekooperationen zur Regionalentwicklung müssen darüber hinaus aber auch Ausgangspunkt für die Zukunftsgestaltung der sozialen, räumlichen und ökonomischen Entwicklung einer Region sein. Dabei geht es um qualitative Beiträge, Innovation und echten Mehrwert für die Lebensqualität in der Region, für die ökologische Erneuerung des Raumes, für die Bearbeitung neuer städtebaulicher bzw. landschaftsräumlicher Qualitäten, für kulturelle Impulse und Profilierungen und schließlich für die Stärkung eines Wirtschaftsstandortes und Wirtschaftsraumes.

Städtekooperationen zur Regionalentwicklung stehen vor der Aufgabe, jenseits der abstrakten Ebene von Raumordnung oder Haushaltskonsolidierung und Verwaltungsvereinfachung, für die Menschen anschauliche, spür- und erlebbare Zusatznutzen zu organisieren. Es geht darum, regionale Identitäten, die Eigenart und das besondere Profil einer Region zu schärfen und damit die Grundlage für bürgerschaftliches und unternehmerisches Engagement, Verbundenheit für den Standort bei den Menschen und durchaus auch so etwas wie „Heimatgefühl“ zu entwickeln. Regionalentwicklung und Städtekooperationen brauchen daher neben strategischen Entwicklungsaufgaben auch anschauliche Projekte, Bilder und innovative Botschaften, die Menschen begeistern und mitnehmen können.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat in den neunziger Jahren das Programm der „Regionalen in NRW“ auf den Weg gebracht. In Anlehnung an die Erfahrungen der IBA EmscherPark im Ruhrgebiet, wurde ein Innovationsprogramm für Regionen

geschaffen, das Entwicklungs- und Qualitätsimpulse auslösen soll, integrierte und vernetzte Projekte ressortübergreifend koordinieren helfen will und dabei versucht, Unverwechselbarkeit und überregionale Ausstrahlung herauszuarbeiten. Über eine Ausschreibung konnten sich Regionen in Nordrhein-Westfalen um die Ausrichtung einer alle 2 Jahre stattfindenden Regionale bewerben. Die Regionalen sind in ihrem Wesen dann zweierlei:

Projekte für ein Strukturprogramm

Die Regionen erhalten Finanzierungsmittel für eine auf Zeit eingerichtete Steuerungsorganisation zur strategischen Ausrichtung, regionalen Entwicklung und Koordinierung sowie zur Kommunikation des Entwicklungsprozesses. Darüber hinaus erhalten Projekte, die im regionalen Konsens entwickelt wurden, die einen Beitrag zur regionalen Entwicklungsstrategie in den Städten oder im Kulturlandschaftsraum leisten, die sich durch Innovation, außergewöhnliche Qualität und Baukultur auszeichnen, Förderpriorität im Rahmen der vorhandenen Instrumente. Die Federführung liegt beim Städtebauministerium. Das wichtigste Finanzierungsinstrument ist die Städtebauförderung. Gezielter Mitteleinsatz auf strategische regionale Entwicklungsziele und integrierte Projekte sind das Ziel der Umsteuerung der Förder- und Finanzierungspraxis auf Regionen. Eine Lenkungsgruppe bestehend aus den (Ober-)Bürgermeistern, der Bezirksregierung und dem Städtebauministerium berät die regionale Entwicklungsstrategie – vorbereitet durch die Steuerungsorganisation – und benennt die Projekte und Beiträge zur Regionale. Grundlage hierfür sind wiederum gleich lautende Ratsbeschlüsse in den Kommunen, die letztlich auch Projektträger und Fördermittelempfänger sind und kommunale Eigenanteile von 20-30% der Gesamtkosten zu leisten haben.

Eine „Leistungsschau“ der jeweiligen Region

Das Präsentationsjahr am Ende des Prozesses hilft bei der Beschleunigung, Zielausrichtung der Projekte und ihrer Umsetzung. Der Anspruch einer landes-

und bundesweiten Präsentation hebt auch die Messlatte für Qualität und Innovation. Dies ist gleichzeitig die Chance für eine Region, sich tatsächlich über ihre Grenzen hinaus als lebenswerter Kulturraum und leistungsstarker Wirtschaftsstandort mit unverwechselbarem Profil zu präsentieren und neue Wege im regionalen Standortmarketing zu gehen.

Drei Regionalen in NRW sind zwischen 2000 und 2004 bereits ausgerichtet – in Ostwestfalen Lippe, am Niederrhein und im Münsterland. Für die Jahre 2008 und 2010 bereiten sich der Grenzraum in Aachen und das Rheinland um Köln auf eine Regionale vor. Im Jahr 2006 wird eine flächenmäßig kleine und bislang als eigenständiger Raum wenig wahrgenommene Region ausgerichtet sein: Die drei Bergischen Großstädte Wuppertal, Solingen und Remscheid laden von Mai bis Oktober 2006 ein, über ein dichtes Kultur- und Veranstaltungsprogramm die Region und die Projekte der Regionalentwicklung kennen zu lernen.



Regionale 2006

Die Regionale 2006 im Bergischen Städtedreieck

Die drei Bergischen Großstädte Remscheid, Solingen und Wuppertal haben die Regionale 2006 als Chance genutzt, auf die großen Aufgaben der städtischen Innenentwicklung zuzugehen und hier investive Schwerpunkte zu setzen. Die Neuordnung brach gefallener und maroder Bahnhofsareale mit städtebaulicher Qualität und neuen Nutzungen, Projekte zur Rückgewinnung von innerstädtischen Grün- und Freiräumen z. B. entlang aufgelassener Bahntrassen, sowie die Profilierung ausgewählter überregional bedeutsamer Attraktionen wie das Deutsche Röntgenmuseum in Remscheid oder der Zoo in Wuppertal werden als Beiträge zur Regionale 2006 mit besonderer Ambition umgesetzt.



Im Schwerpunkt ist die Regionale 2006 aber keine „Kommunale“ und die Region bearbeitet gemeinschaftlich einige starke Themen, die verbindende Funktion über alle drei Städte hinweg übernehmen und die nun durch beispielhafte Projekte angegangen werden.

Im Mittelpunkt und als Schlüsselthema der regionalen Kooperation steht die „Lebendige Industrie- und Unternehmenskultur“.

Anders als im Ruhrgebiet hat hier die Auseinandersetzung mit Industriekultur nicht riesige verlassene Flächen und Hallen zum Gegenstand sondern eher eine lebendige Struktur kleiner und mittelständischer Unternehmen, die zum Teil in einer langen und erfolgreichen Tradition im dichten Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten in den Städten präsent sind und

in einem Prozess der Erneuerung stehen. Praktisch sind diese oftmals auch Motoren für regionale Entwicklung mit einem sozialen, kulturellen, städtebaulichen und ökologischen Nutzen. Im Rahmen der Regionale 2006 wurden gerade solche unternehmerischen Initiativen der Erneuerung mit Überschussnutzung für Urbanität, Stadtkultur und für regionale Identität mobilisiert, unterstützt und präsentiert. Lebendige Unternehmenskultur als wichtiger Standortfaktor und als Marke einer Region ist dann auch das verbindende Thema für die Bildung von Akteursnetzen und engagierten Menschen, die in den Prozess der Regionale 2006 und der regionalen Entwicklung von Anfang an eingebunden wurden.

Dies gilt auch für die Akteure der Wirtschaft und Wirtschaftsförderung, die sich

unter dem Dach des regionalen Entwicklungsprozesses zu einer gemeinsamen Standortstrategie mit dem Titel „Kompetenz 3^e“ zusammengefunden haben. Eine abgestimmte Wirtschaftsförderungsstrategie, gemeinsames Standortmarketing, Internetplattform und überregionale Präsenz aber auch ein Monitoring standortrelevanter Projekte in der Region sind im Prozess gemeinsamer Arbeit an Projekten zur Regionale 2006 gewachsen und der Auftakt für weitergehende strukturelle Kooperationen der drei Bergischen Großstädte. So werden auch die integrierten Stadtentwicklungsprojekte zur Umgestaltung der Bahnhofsareale in den Städten als Strukturprogramm mit regionaler Ausstrahlung begriffen. Foren der regionalen Wirtschaft – wie z. B. das „Forum Produktdesign“ in Solingen oder das Remscheider „Schaufenster der Wirtschaft“ sind eng mit der Entwicklung des regionalen Wirtschaftsstandortes verknüpft.



Brückenpark Müngsten



Entwurf Forum Produktdesign

Das Forum Produktdesign ist das Herzstück der Umgestaltung des ehemaligen Hauptbahnhofs und Bahnhofareals in Solingen. Auf Initiative der regionalen Wirtschaft wurde ein Institut der Universität für Produktentwicklung und Innovationsmanagement gegründet. Der ehemalige Bahnhof beherbergt dieses Institut, wird Ausstellungsort für gutes Design, Begegnungsstätte zwischen Bürgern, Wirtschaft und Wissenschaft sein. Das Forum ist dann eingebettet in ein lebendiges Stadtquartier, das sich auf den ehemaligen Bahnbrachen entwickelt.

Diese „Lebendige Industrie- und Unternehmenskultur“ erhält im Rahmen von Projekten der Regionale 2006 nun zusätzlich ein „Gesicht“.

Die frühe Industrialisierung in dieser Region hat in der heute natürlich anmutenden Mittelgebirgslandschaft insbesondere entlang der Flussläufe unzählige Spuren hinterlassen. Wandererlebniswege durch die „WasserKraft Landschaft“, Routen auf ehemals aufgelassenen Bahntrassen, oder touristische Produkte wie Reisen durch die Region mittels historischer Ver-



Brückenspark Müngsten

kehrsmittel und offene Türen in den traditionsreichen Unternehmen helfen, die „verborgenen Schätze“ in diesem besonderen Raum miteinander zu vernetzen, diese anschaulich, informativ und qualitativ zu präsentieren und mit einem touristischen Profil zu versehen.

Ein Schlüsselprojekt der regionalen Kooperation ist die Gestaltung des „Brückenspark Müngsten“ – einem Landschaftspark unter Deutschlands höchster Eisenbahnbrücke, einem faszinierenden Industriedenkmal, das das Tal der Wupper dort überspannt, wo die Städte aneinandergrenzen, Schönheit von Landschaft und Spuren der frühen Industriekultur zusammenkommen.

Der Brückenspark Müngsten ist ein echtes regionales Gemeinschaftsprojekt. Ein interkommunaler Arbeitskreis betreut die Planung und Umsetzung. Einstimmige Ratsbeschlüsse in allen Städten sind die Grundlage für eine Kooperationsvereinbarung, in der die paritätische Übernahme der Lasten und auch der dauerhaften Pflege des Parks und seine zukünftige Entwicklung geregelt sind. Der Brückenspark liegt in der „grünen Mitte“ der Region

und lädt 2006 mit drei „Brückenzauber“-Veranstaltungen im Rahmen der Bergischen Expo in die Region ein.

Dies alles wird schließlich im Jahr 2006 überregional präsentiert. Von Mai bis Oktober wird ein Kultur- und Veranstaltungsprogramm entlang der Themen und Projekte der Regionale 2006 eine „Bergische EXPO“ darstellen. Strategischer Kern dieser Leistungsschau einer starken Region ist, die Menschen der Region selbst mitzunehmen, sie für ihren eigenen Raum zu begeistern und sie auf dieser Grundlage zu guten Gastgebern zu machen. Eine Schlüsselrolle übernehmen dabei wieder die Akteure des Wirtschaftsstandortes und der Unternehmen selbst. Sie werden zu Gastgebern, öffnen ihre Unternehmen und dokumentieren ihre Leistungen – „Made in ...“. Die Städte, die faszinierende Landschaft, die baulichen Zeugen des Ursprungs dieser Wirtschaftsregion und ihr Kulturleben werden authentische Spielorte und Rahmen dieser „Bergischen EXPO“ sein, die vielleicht weniger Finale als Auftakt für weiter gehende regionale Kooperation wird. ■

Die Preisträger des Schülerwettbewerbs Ansichtssache Stadt 2005

Dr. Renate Fritz-Haendeler



Die Aufgabe des 2. Schülerwettbewerbs des Ministeriums zum Thema „Ansichtssache Stadt“ im Jahr 2005 widmete sich der Zeichensprache einer Stadt. Im Blickfeld standen einmal die städtischen „Wahrzeichen“, das kulturelle Erbe, zum anderen ging es um „Merkzeichen“, die individuellen Orientierungspunkte und um „Zeitzeichen“, welche die örtliche Diskussion bewegen. Die Vorprüfung der Arbeiten übernahm das Büro Schönwälder/Zimmer zusammen mit Dr. Rambow. Die ehrenamtliche Jury unter Vorsitz von Prof. Dr. Raimund Fein von der Fachhochschule Lausitz hatte 6 Preisträger, einen Sonderpreis und 2 Anerkennungen vorgeschlagen. Der Hauptpreis für den ersten Preisträger der Klasse 9-10 führte nach Frankfurt am Main zum Deutschen Architekturmuseum. Der Hauptpreis für die beiden ersten Preisträger der Klassen 11-12 umfasste eine zweitägige Exkursion ins Ruhrgebiet zur Besichtigung beispielhafter Umnutzungs-Projekte der Internationalen Bauausstellung Emscher-

park. Die Preisträger des 2. und 3. Preises sowie des Sonderpreises wurden mit einer Geldprämie ausgezeichnet.

1. Preis der Klassen 9/10: Alexander Staude und Dirk Noack, Erwin-Strittmatter-Gymnasium, Spremberg

„Die beiden Schüler haben ihre Heimatstadt als Ganzes betrachtet und auf einer Karte informativ und aussagekräftig dargestellt. Es gelingt ihnen, ihre Stadt auf eine so ehrliche und sympathische Art vorzustellen, die neugierig auf mehr macht.“(Jury)

1. Preis der Klassen 11/12: Anne Fox und Christoph Kuchinke, Albert-Schweitzer-Gymnasium, Eisenhüttenstadt

„Dieser Beitrag spannt den Bogen von der Entstehungsgeschichte bis zum Stadtbau. Im Plan werden Wahrzeichen (EKO, Hochofen), Merkzeichen (Lindenallee, Möbelkaufhaus) und Zeitzeichen („Der Aktivist“, das Hotel „Lunik“) darge-



Wohnen in Berlin-Brandenburg
08.11.2005

Erster Preis für Willi Cottbus

Land Brandenburg schrieb Schülerwettbewerb „Ansichtssache Stadt“ aus

Im Frühjahr waren Brandenburgs Gymnasiasten der Klassenstufen 9/10 und 11/12 aufgerufen, sich am, vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung ausgeschriebenen, Schülerwettbewerb „Ansichtssache Stadt“ zu beteiligen. Sie sollten sich mit ihrem kulturellen Erbe, mit Orientierungspunkten und dem, worüber man im Ort spricht auseinander setzen. Sechs 1. bis 3. Preise wurden Anfang Juni in Potsdam vergeben. „Wohnen in Berlin/Brandenburg“ stellt weitere Preisträger vor.

Nadine Wittmann und Susanne Baron des Cottbuser Heinrich-Heine-Gymnasiums bekamen für ihren „Willi Cottbus“ auch einen ersten Preis. „Willi Cottbus“ zeigt sich als ein verschmitzter, etwa 40 Zentimeter hoher Stadtführer aus Pappmaschee, dem die Cottbuser Merk-, Wahr- und Zeitzeichen auf den Leib geschrieben sind.

Mit seiner selbstgestrickten rot-weißen Mütze bekennt sich der Willi

als „Energie Cottbus“-Fan. Links trägt er über einer, aus einem Stadtplan maßgeschneiderten, Weste zwei Bäume und die Pückler-Pyramide im Brantitzer Park. Denn sein Lieblingsort ist das gepflegte Stadt-, Garten- und Parkgrün links und rechts der Spree. Auch den mittelalterlichen Spremberger Stadtturm, ein Wahrzeichen von Cottbus, präsentiert er.

In seiner linken Hand und auf seinem linken Arm balanciert er zwei gewichtige Kultur-„Brocken“: die hochgotische Stadtpfarrkirche St. Nikolai, Cottbus' Oberkirche am Altmarkt, und das Brandenburger Staats- und Jugendstiltheater am Schillerplatz. Etwas unschlüssig, ob er diese Last gut finden will, wiegt rechts der Willi zwei viel diskutierte Zeitzeichen hin und her. Das modernistische Veranstaltungszelt im Ortsteil Sachsendorf, Gelsenkirchener Allee, und der Neubau der Cottbuser Universitätsbibliothek am Universitätsplatz sind in der Stadt nicht je-

dermanns Sache.

Zu entdecken ist auch das „Sternchen“, ein einst sehr beliebtes kleines schmuckes Eiscafe, das jetzt als hässliche Ruine der sonst sehr schöne Stadtpromenade verunziert. Ein Klotz am rechten Bein ist dem Maskottchen der vom Leerstand und sozialen Problemen geplagte „DDR-Platte“-Ring rings um die Altstadt, sei's Sachsendorf, Neuschmellwitz oder Sandow.

„Willi Cottbus“ wird bald einen Ehrenplatz im Heinrich-Heine-Gymnasium finden. Dort wurde er im Leistungskurs Kunst geschaffen. Als mögliche Zukunftswege nach dem Abitur schwebt Nadine die Architektur und Susanne die Medienwelt vor.

Trotz Abi-Stress werden beide ins Ruhrgebiet reisen, um dort ihren 1. Preis, eine Exkursion zur Internationalen Bauausstellung „Emscherpark“, einzulösen. **Klaus Bruske**

stellt. „Ansichtssache Eisenhüttenstadt“ - das bedeutet für die Autoren auch: selbst Position beziehen und Verbesserungsvorschläge einbringen, vor allem für die umstrittenen Zeitzeichen.“ (Jury)

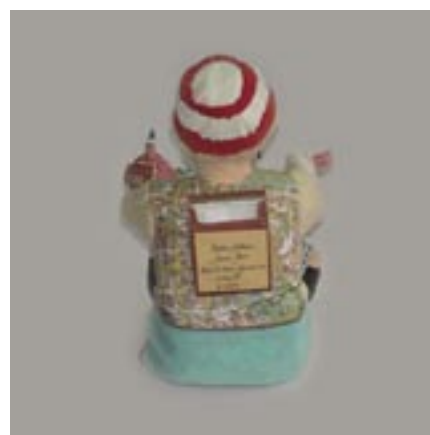
1. Preis der Klassen 11/12: Susanne Baron und Nadine Wittmann, Heinrich-Heine-Gymnasium, Cottbus

„Mit der von den Autorinnen erfundenen Figur „Willi Cottbus“ wird die Stadt als ein lebendiges und widersprüchliches Wesen mit Herz, Hirn und Bauch dargestellt. Cottbus erhält in dieser Arbeit nicht nur eine Ansicht, sondern im direkten wie im übertragenen Sinne ein Gesicht.“(Jury)

Mit dem Wettbewerb wollte das MIR den Blick von Schülern für den Umbau-Prozess in den Städten schärfen. „Wir wollten junge Menschen anregen, sich mit ihrer Stadt auseinander zu setzen, damit sie sich ihre eigene Meinung über die Zukunft ihrer Stadt bilden.“(Minister Szymanski)

Wie das gelungen ist, lässt sich unter www.ansichtssache-stadt.de im Internet nachlesen. ■

Willi Cottbus





Der Brandenburgische Ingenieurpreis

Bernd Herberger

Unter der Schirmherrschaft des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Herr Minister Frank Szymanski, wurde im Februar 2004 der Brandenburgische Ingenieurpreis 2004 ausgelobt zum Oberthema: Stadtumbau, Bauen und Wohnen im Bestand. Folgende Fachsparten waren angesprochen:

Unter dem Motto „Stadtumbau, Bauen im Bestand“ wurde der Preis in den Kategorien

1. Hochbau und konstruktiver Ingenieurbau
 2. Tiefbau/Infrastruktur/Freianlagen
 3. Verfahrenstechnik und Maschinenbau
- ausgeschrieben.

Hier wurde am Beispiel des Umbaus der Ulanen Kaserne zum Oberstufenzentrum Potsdam gezeigt, wie die denkmalgeschützten Pferdeställe so ausgebaut wurden, dass sie den Ansprüchen eines Oberstufenzentrums genügen. Die Tragwerksertüchtigung erfolgte so, dass die konstruktive Leichtigkeit des historischen Gemäuers erhalten bleibt.

Beim Neubau des Land- und Amtsgericht Frankfurt/O. war der konsequente Umgang mit dem Baustoff Beton, als einschaliger Sichtbeton in Leichtbetonbauweise für die Preisvergabe maßgeblich. Unter dem Aspekt: „Stadtumbau“, ist die

Vergabe des 3. Preises an die Ing.-Gesellschaft BBP Bauconsulting mbH für das Vorhaben „Dr.-Wilhelm Kütz-Viertel in Schwedt/Oder“ zu bewerten.

Aus einem dicht bebauten Wohnquartier wurde durch Verringerung der Geschosshöhe bei Teilabriss von Segmenten und baulichen Ergänzungen ein siedlungshafte Viertel geschaffen. Dieses Projekt ist beispielgebend für den Rückbau von Plattenbausiedlungen.

Für das Projekt: „Nedlitzer Nordbrücke in Potsdam“ erhielt die VIC Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH den 3. Preis. Auf der Basis eines Stiches aus dem Jahr 1860 ist unter Einhaltung denkmalpflegerischer Vorgaben ein Ersatzneubau geplant und ausgeführt worden, der optisch dem ursprünglichen Bestand sehr gut angeglichen ist. Die neue Dreifeldbrücke mit Spannbetonüberbau und Tiefgründung auf Bohrpfehlern ist eine sehr gute ingenieurtechnische Leistung. Mit ihren Ortbetonpfeilern mit Turmaufsatz und Ortbetonwiderlagern mit Verblendermauerwerk aus Klinkern in märkisch-gelb passt sich diese Brücke hervorragend in die Landschaft ein (siehe gesonderten Beitrag in diesem Heft).

Einen ganz anderen Aspekt stellt der 2. Preis in der Kategorie 2 „Tiefbau/Infra-“



Umbau der Ulanen-Kaserne Potsdam OSZI
Pichler Ingenieure/Architekt: Schneider-Wesslin

Anlässlich des zehnjährigen Bestehens der Brandenburgischen Ingenieurkammer wurden die Preisträger für ihre herausragenden Leistungen geehrt. Die im Rahmen dieses Wettbewerbs eingereichten Arbeiten sind mit Ausnahme des Themas 3 durchgängig Beiträge zur Baukultur im Land Brandenburg. Der Jury wurde die Auswahl der Preisträger nicht leicht gemacht.

In der Kategorie Hochbau/konstruktiver Ingenieurbau errangen den 1. und den 2. Preis die Pichler Ingenieure GmbH.



Neubau Land- und Amtsgericht Frankfurt/O., Pichler Ingenieure,
Architekten: Bumiller und Junkers Architekten GmbH



Bw 13 – Brücke im Zuge der Heinrich-Mann-Allee Potsdam – VIC Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH

struktur/Freianlagen“, das Vorhaben: „Verkehrsorganisation am Potsdamer Hauptbahnhof, Bauwerk 13 Brücke im Zuge der Heinrich-Mann-Allee“ dar. Durch die gute Zusammenarbeit der Stadtverwaltung Potsdam und der VIC Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH bei der Planung und dem etappenweisen Ausbau der Brückenkonstruktion konnte hier ein befürchtetes Verkehrschaos verhindert werden. Im Ergebnis der Vorplanung, nach Abwägung aller konstruktiven und wirtschaftlichen Aspekte wurde ein Neubau unter teilweiser Nutzung der alten Unterbauten geplant und ausgeführt. Die übersichtliche Lösung zur Führung der verschiedenen Verkehrsströme während der Bauzeit stellt eine beeindruckende ingenieurtechnische Leistung dar. Sie ist ein hervorragendes Beispiel für die gute Zusammenarbeit aller am Bau beteiligten.

Brandenburgischer Ingenieurpreis 2006

Unter der Schirmherrschaft des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung Frank Szymanski und des Ministers für Wirtschaft Ulrich Junghanns lobte die Brandenburgische Ingenieurkammer im Dezember 2005 den Brandenburgischen Ingenieurpreis 2006 aus. Das Leitmotiv lautet: Infrastruktur und Stadtumbau.

In zwei Themenkomplexen sollen herausragende Leistungen aus allen Ebe-

nen und Sparten des Ingenieurwesens, eingereicht werden, die dazu beitragen, die Rolle des Ingenieurwesens und seine Bedeutung für eine wirtschaftliche Entwicklung zum Wohle des Landes Brandenburg bekannt zu machen und zu fördern. Gewertet werden Projekte bzw. Entwicklungen der letzten 5 Jahre.

Themenkomplex 1 Infrastruktur/Stadtumbau, Bauwesen

- 1.1 Grundlagen, Forschung, Entwicklung, Innovationen, Netzwerklösungen
 - 1.2 Hochbau, konstruktiver Ingenieurbau/Energieeffizienz von Gebäuden
 - 1.3 Tiefbau, Verkehrsbau, Freianlagen, Stadttechnik
- Sonderpreis in dieser Kategorie für junge Ingenieure unter 35 Jahren Lebensalter.

Themenkomplex 2 Technologie, Verfahrenstechnik, Kommunikationstechnik

- 1.1 Grundlagen, Forschung, Entwicklung, Innovation, Netzwerklösungen
 - 1.2 Infrastruktur, technische Ver- und Entsorgung, Energieeffizienz in Erzeugung, Fortleitung und Nutzung
 - 1.3 Infrastruktur und technische Ver- und Entsorgung in der Wasserwirtschaft und Umwelttechnik
- Sonderpreis in dieser Kategorie für junge Ingenieure unter 35 Jahren Lebensalter.

Die Anmeldungen sollten spätestens bis zum 31.01.2006 und die Einreichung der Arbeiten bis zum 05.05.2006 erfolgen.

Alle weiteren Informationen können über die Internetseite der Brandenburgischen Ingenieurkammer unter www.bbik.de abgerufen werden.

Alle Ingenieure im Land Brandenburg sind aufgerufen, sich mit ihren hervorragenden Leistungen an diesem Wettbewerb zu beteiligen, um auch so den hohen Leistungsstand des Brandenburger Ingenieurwesens und die Verantwortung für die gebaute Umwelt wirkungsvoll zu dokumentieren. ■



Nedlitzbrücke Neu-Fahrland – Ingenieure: VIC Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH, Architekten: JUX-Gruppe



Der Brandenburgische Architekturpreis

Sigrid Albeshausen

Der Brandenburgische Architekturpreis ist im Sommer 2005 zum sechsten Mal vergeben worden. Gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung hat ihn die Brandenburgische Architektenkammer ausgelobt und damit eine Initiative fortgesetzt, die inzwischen schon zur Tradition geworden ist. Überall in unserem Lande sind in den vergangenen 16 Jahren Bauwerke neu entstanden, oder es sind vorhandene Bauwerke einer neuen Nutzung zugeführt worden, die besondere baukulturelle Leistungen darstellen. Es sind durchaus nicht die sensationellen Millionenobjekte, die weltweit in der Presse reflektiert und mit den Namen von „Stararchitekten“ verbunden sind. Es sind Vorhaben in der Vielzahl unserer Städte und Gemeinden, aber auch im weiten Land. Architekten haben sich am ganz konkreten Ort und in dessen kulturellen und sozialen Kontext mit der Bauaufgabe auseinandergesetzt und Lösungen in einer eigenen, zeitgemäßen Formensprache gefunden.

Die Wahl des jeweiligen Themas für den Architekturpreis steht durchaus im Zusammenhang mit gesellschaftlichen und baupolitischen Aufgaben, die es in unserem Lande zu lösen gilt und an denen es ein besonderes öffentliches Interesse gibt, beziehungsweise für die es ein breiteres Interesse zu wecken gilt.

ORTE FÜR DIE JUGEND – war das Thema des Architekturpreises 2001. Schließlich sind es die heutigen Jugendlichen, die zukünftige Hausherren unserer Städte und Dörfer sein werden. Wie die Jugend ihre Orte annimmt, wie sie sich mit ihrem Umfeld identifiziert, wie sie diese Orte mit Leben erfüllt und kreativ gestaltet – das wird das zukünftige Miteinander der Generationen und die Lebensqualität in unserem Land wesentlich mitprägen.

Beispielsweise wurde das Konrad-Wachsmann-Oberstufenzentrum in Frankfurt (Oder) ausgezeichnet. Es handelt sich um eine sehr große öffentliche Investition, die für die Struktur der Region von erheblicher Bedeutung ist. Auf der Grundlage eines Architektenwettbewerbes wurde

es im Umfeld von mehreren Schulbauten errichtet, die vor 70 Jahren im Geist der Neuen Sachlichkeit entstanden waren. Der Architekt hatte sich das Ziel gesetzt, Schönheit durch das Einfache im Vollkommenen zu erreichen; das ist ihm auf beeindruckende Weise gelungen.



*Konrad-Wachsmann-Oberstufenzentrum in Frankfurt (Oder)
Verfasser Prof. Dr. Enno Schneider, Berlin. Bauherr Stadt Frankfurt (Oder).*

Ein vergleichsweise kleines Vorhaben war die Kinder- und Jugend-Kunstgalerie in Brandenburg an der Havel. Hier wurde ein denkmalgeschütztes Gebäude auf kreative Weise zu einen „Ort für die Jugend“ gemacht. Von diesem – wie von allen Projekten, die in diesem Wettbewerb ausgezeichnet wurden – kann gesagt werden, dass sie von den Jugendlichen angenommen worden sind. Eine starke Identifikation mit den Gebäuden und Anlagen ist besonders dort entstanden, wo Jugendliche bereits in den Entstehungsprozess einbezogen worden sind oder wo sie sogar zu den Initiatoren gehörten.



*Kinder- und Jugend- Kunstgalerie in Brandenburg an der Havel
Verfasser Dipl.-Ing. Heidrun Fleege und Dipl.-Ing. Stefan Brehme;
Bauherr Kinder- und Jugendgalerie „Sonnensegel“ e.V.*

WOHNEN UND ARBEITEN IM DENKMAL – war das Thema des Architekturpreises 2003. Damit wurde ein Sektor gewählt, der eine Vielzahl von Aufgaben für Architekten ausmacht. Er erfordert von ihnen große fachliche Kompetenz und Überzeugungskraft; von Seiten der Bauherren erfordert es viel Mut, sich den Aufgaben zu stellen. Der Architekturpreis wollte deshalb verdeutlichen, dass gerade im Zusammenwirken von Architekt und Bauherren hervorragende Ergebnisse erreicht werden können.

Altes und Neues so zu verbinden, dass es sich gegenseitig ergänzt und aufwertet, sodass ein neues, höherwertiges Ganzes entsteht, das ist beispielsweise mit der „Alten Schmiede“ in Jahnsfelde gelungen, wo aus einer Ruine auf einem winzigen Grundstück ein Wohnhaus für eine Familie entstanden ist.



*„Alten Schmiede“ in Jahnsfelde,
Verfasser: Dipl.-Arch. Thomas Kolb
Bauherr: Frank und Sabine Splanemann*

In einer ganz anderen Größenordnung bewegt sich die Pfarrkirche in Müncheberg. Nahezu 50 Jahre nach deren Zerstörung wurde ihr Wiederaufbau vollendet. Die Stadt Müncheberg, ein Förderverein und die Kirchengemeinde haben sich für diese Aufgabe zusammengeschlossen. Die Kirche St. Marien wurde in das Leben der Stadt als ein zentraler Ort zurückge-



wonnen, indem sowohl ein Gemeindezentrum als auch die Stadtbibliothek in ihrem Innern Platz gefunden haben. Eine eindrucksvolle Formensprache und eine interessante Materialwahl schaffen ein unverwechselbares Raumerlebnis.



*Bibliothek und Gemeindezentrum in der Pfarrkirche St. Marien in Müncheberg
Verfasser: Dipl.-Arch. Klaus Bock
Bauherr: Evangelische Kirchengemeinde Müncheberg*

DIE VIELFALT DER STADT – so lautete das Thema des Architekturpreises 2005. Die Brandenburgische Architektenkammer hat sich seit Jahren als Anwältin für die Brandenburgischen Städte betätigt. Obwohl Brandenburg ein Flächenland ist, leben doch zwei Drittel seiner Bewohner in den Städten. Insbesondere die historischen Innenstädte üben wieder eine Anziehungskraft auf die Menschen aus, nachdem es durch intensive gesellschaftliche und private Anstrengungen gelungen ist, sie weitgehend zu sanieren und sie zu neuem Leben zu erwecken. Die Vielfalt des Lebens und ihr architektonischer Reichtum hat nicht zuletzt dadurch gewonnen, dass der vorhandenen Substanz hervorragende Bauwerke hinzugefügt wurden. Als beispielgebend kann ein Stadthaus in Senftenberg gelten, das Komfort und Qualität im innerstädtischen Kontext verwirklicht.



*Stadthaus in Senftenberg
Vefasser: Dipl.-Ing. Hendrik Just
Bauherr: Franka Rolke*

In hohem Maße tragen das Angebot an Freiflächen und deren Gestalt zur Vielfalt unserer Städte und zur Lebensqualität ihrer Einwohner bei. So wurde in Guben mit der Gestaltung und ökologischen Aufwertung eines über Jahrzehnte vernachlässigten Gewässers und dessen Umgebung ein kleinteiliger, lebendiger und vielfältiger Mittelpunkt im Stadtgefüge geschaffen. Beispiele wie dieses zeigen, dass brandenburgische Städte durchaus der „Grünen Wiese“ Qualitäten entgegenzusetzen haben und dass es den Landschaftsarchitekten gelingt, der Besonderheit des Ortes entsprechenden Reiz zu verleihen.



*Gestaltung eines Grünzuges und ökologische Aufwertung der Egelneisse in Guben
Verfasser: Dr. Burghardt Schulze; Bauherr: Stadt Guben*

Zu jedem der bisher ausgelobten Architekturpreise sind zwischen 50 und 70 Arbeiten aus allen Gegenden des Landes eingereicht worden. Es stellt sich die Frage, ob aus der Fülle von Arbeiten und aus der Unterschiedlichkeit der ihnen zugrunde liegenden Aufgabenstellungen Gemeinsamkeiten oder gar eine brandenburgische Besonderheit zu erkennen ist.

Auch wenn nur relativ wenige die begehrte Auszeichnung erlangen können, so ist doch festzustellen, dass insgesamt das qualitative Niveau der eingereichten Arbeiten hoch ist. Es gibt eine Vielfalt unterschiedlicher Handschriften und Herangehensweisen. Eine deutlich erkennbare Gemeinsamkeit besteht darin, dass sich die Architekten mit dem Kontext der städtischen, der kulturellen und der landschaftlichen Situation intensiv auseinandersetzen. Das trifft sowohl

für große Investitionen der Öffentlichen Hand zu, denen immer ein Architektenwettbewerb zugrunde liegt, als auch für kleinere private Investitionen, bei denen es zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit einem Architekten aus der Stadt oder Region kommt. Gerade das Bauen im Bestand oder die Revitalisierung von Baudenkmalern erfordern diese Sensibilität. Die ausgezeichneten Arbeiten sind jedoch alles andere als sterile Nachahmungen, sondern zeigen eine souveräne Beherrschung heutiger technischer Mittel und die Bewältigung funktioneller Anforderungen, die in einer eigenen Formensprache ihren Ausdruck findet.

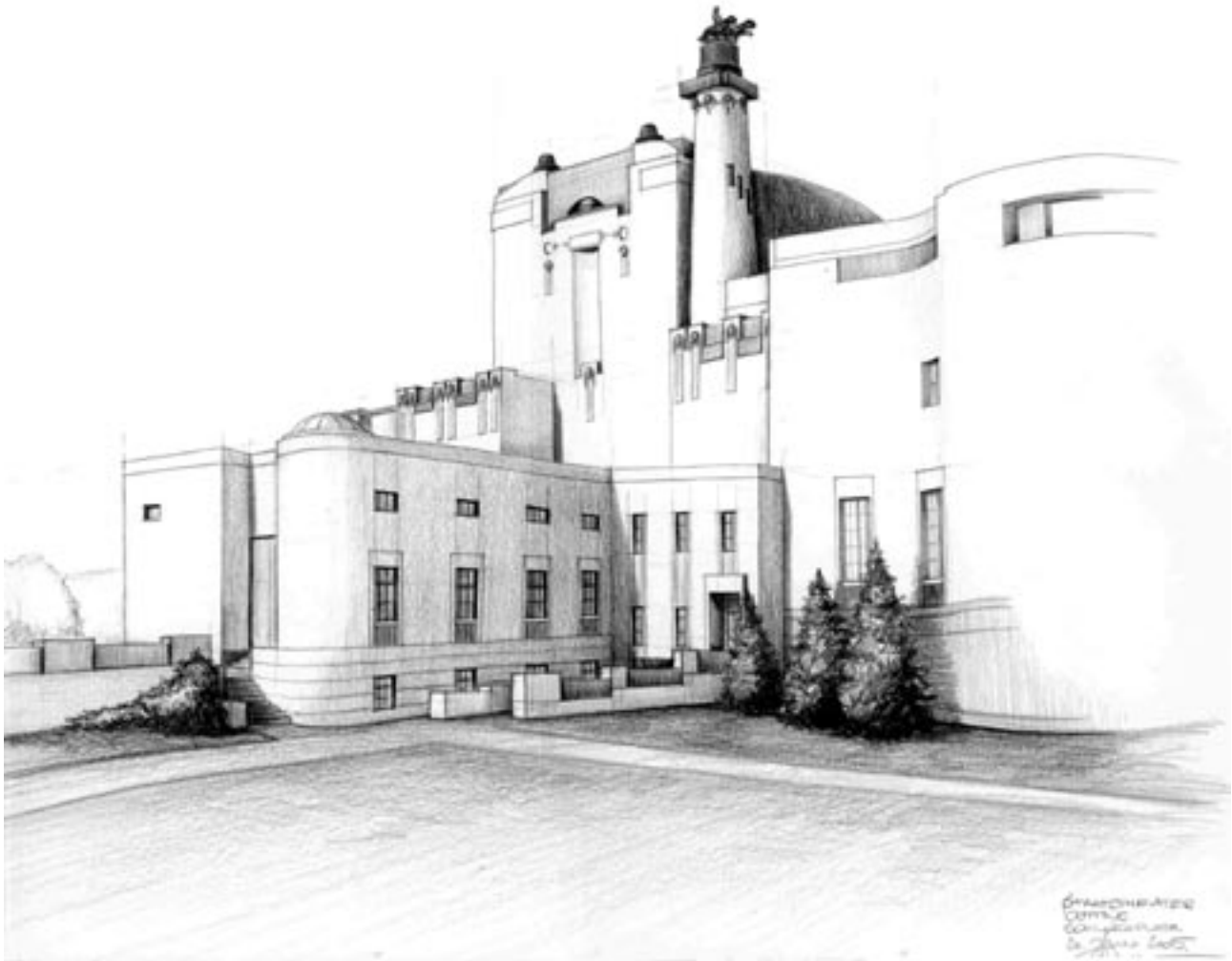
Der Architekturpreis widmet den Leistungen Junger Architekten eine besondere Aufmerksamkeit und vergibt deshalb regelmäßig einen Förderpreis. Aber was ist der Architekt, was ist der beste Entwurf ohne den aufgeschlossenen und engagierten Bauherren. Deshalb würdigt der Architekturpreis immer auch den Bauherren, der das Vorhaben ermöglicht hat.

Über den Architekturpreis hinaus ist die Architektenkammer bemüht, vorbildliche Architektur einer noch breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Das gelingt mit wachsendem Erfolg mit dem „Tag der Architektur“. Das zunehmende Interesse der Brandenburgerinnen und Brandenburger an der architektonischen Entwicklung des Landes spiegelt sich in den von Jahr zu Jahr steigenden Besucherzahlen wieder. ■



Ohne Skizze geht gar nichts!

Katrin Günther



„Theater Cottbus“, Zeichnung von Antje Neitsch

Selbst in der vierdimensionalen, daten- und reizüberfluteten Schnellebigkeit, die uns zu Höchstleistungen anspricht und gleichzeitig tödlich erlahmen lässt, wo schneller, höher, billiger und die Mentalität des „kleinen Preises“ ein Wertebild geschaffen haben, das immun gegen Qualität macht, wo die Kombination aus Dauerhaftigkeit, Schönheit und Zweckmäßigkeit ihre Selbstverständlichkeit eingebüßt hat – taucht dieser wundersame Ausruf manchmal unerwartet auf.

Der Wunsch nach Gestaltung treibt jährlich unzählige Menschen an die Unis und Hochschulen. Der Beruf des Architekten und Stadtplaners scheint noch immer

attraktiv zu sein. Es stellt sich die Frage: Gibt es einen Weg, diesen konträren Erscheinungen zum Gleichgewicht zu verhelfen?

Die Architekturausbildung ist nach wie vor eine komplexe Aufgabe, die mit dem Umgang zwischen hochentwickelten Techniken und einfachen handwerklichen Prozessen zutun hat. Architekturdarstellungen, ob per CAD erstellt oder mit belächeltem Bleistiftstrich in 6B erzeugt, haben noch immer den Sinn, Informationen zu übermitteln und Bauherren zu beraten!

Der Lehrstuhl für Zeichnen und Malen der BTU Cottbus bietet den Studenten die

Möglichkeit, sich neben den Grundlagen der Gestaltung, der Farblehre, verschiedener Drucktechniken und dem Aktzeichnen auch im Architektur- und Landschaftszeichnen zu üben. Diesem Bereich der Lehre kommt nicht nur die Aufgabe zu, Grundlagen von Proportion, Maßstimmigkeit und Perspektive zu vermitteln und mit den Fertigkeiten des Freihandzeichnens zu kombinieren, sondern es muss dabei gleichzeitig eine Auseinandersetzung mit Lebensraum und Baukultur stattfinden.

Neben den immer wachsenden Möglichkeiten des digitalen Er- und Verarbeitens von Informationen erscheinen in zunehmendem Maße die einfachen, aber



sensiblen Grundmethoden der Wahrnehmung zu aufwendig. Eine Skizze zur Analyse des Baugrundstückes erfordert einige Gedanken, um in wenigen prägnanten Strichen abstrahiert wiederzugeben, was den Ort charakterisiert. Die Digitalkamera hält in Sekundenschnelle jede Zufälligkeit fest, auch überflüssige Informationen, wie zum Beispiel den vorbeilaufenden Hund. So kann eine markante Bildaussage verunklärt werden. Das Ziel müsste sein, das Zusammenspiel von Kopf, Hand und Herz wieder intensiver zu fordern und in die Abläufe des Arbeitsprozesses zu integrieren. Das beginnt damit, dass den Studenten eine höhere Sensibilität in der Wahrnehmungsfähigkeit antrainiert wird, die sie mit Verantwortungsbewusstsein und Respekt auf bestehende Situationen reagieren lässt.

Um das zu verwirklichen, wird mit den Studenten ein „Kontrastprogramm“ durchgeführt. Losziehen, um zu zeichnen, was man nicht auf den ersten Blick sehen kann - die unsichtbaren Gestalten - Stadtgestal-

ten. Das notwendige Schärfen der Sinne wird gezielt dadurch trainiert, dass die Studenten sich mit Extremsituationen auseinandersetzen müssen. Es gilt Gegensätze und auch Entsetzlichkeiten abzutasten und nach deren Ursachen zu fragen, Konflikte zu erkennen und deren Zusammenhänge darzustellen. Eine wichtige Komponente ist dabei, die Abstraktionsfähigkeit zu üben - nicht nur bei der zeichnerischen Reproduktion einer Situation, sondern bereits bei deren Analyse.

Beim Zeichnen wird der Charakter eines Ortes nachvollzogen, indem man sich auf das Wesentliche konzentriert und es per Linie nachbildet. Zwiesprache mit positiven wie auch mit negativen Wirkungen von Räumen ergibt sich fast automatisch. Ein weiterer Schritt muss es sein, die eingefangenen Eindrücke wiederzugeben und eine eindeutige, klare und verständliche Darstellungsmethode zu finden.

Das Seminar im Sommersemester 2005 fand unter dem Titel „Architektur, Wohn-



„Ebertstraße“, Zeichnung von Lukasz Baida

und Industriebauten in Konfrontation mit Vegetation und Landschaft“ statt. Entstanden sind Zeichnungen und Skizzen aus dem Cottbuser Stadtbild, die ein weitgefächertes Feld der Gesichter einer Stadt zeigen. Fortsetzung findet das Erarbeiten von „Räumlichen Kontrasten“ im Wintersemester beim Innenraumzeichnen.

Das Cottbuser Staatstheater, ein Gebäude aus der Zeit des Jugendstils mit prachtvoller, reichhaltiger Ausgestaltung der öffentlichen Bereiche und gleichzeitig mit kargen und rohen Requisiten- und Bühnenräumen, ist in diesem Semester die Plattform des räumlichen Gegensatzes. Dabei werden die Fragen nach dem menschlichem Maßstab zum Thema.

Betrachtet man die Handzeichnung im Vergleich zum oft informationsüberladenen CAD-Plan, so bleibt die Handzeichnung nach wie vor ein optimales Darstellungswerkzeug. Um Ideen zu verbildlichen und Gedanken zu transportieren, müssen Architekten in der Lage sein, deutlich, zügig und überzeugend dreidimensionale Darstellungen per Hand anzulegen. Bei der Arbeit auf der Baustelle, dort wo kein direkter Zugriff auf den Rechner besteht, ist die Skizze eine unersetzliche Hilfe. Voraussetzung ist allerdings, man beherrscht sie.

Mit all dem lassen sich keine schrumpfenden Städte therapieren, aber wir können kreativen Nachwuchs sensibilisieren, der respektvoll und verantwortungsbewusst plant und realisiert. ■



„Zelig“, Zeichnung von M. Sniadek



„Arbeitshilfe zum Anliegerstraßenbau“ zur Unterstützung neuer Wege der Straßenbaufinanzierung

Karena Kelm, Lutz Kriebel

Ausgangssituation

In Brandenburg befinden sich noch viele kommunale Straßen mit untergeordneter Bedeutung – insbesondere Anliegerstraßen - in einem schlechten Zustand und sind häufig nicht befestigt. Den Gemeinden stehen jedoch für Straßenbau und -unterhaltung vielfach nicht genügend finanzielle Mittel zur Verfügung.

Bei Bürgern und Kommunen besteht deshalb ein großes Interesse, zur Verbesserung der Wohn- und Erschließungsqualität neue Wege der Straßenbaufinanzierung zu beschreiten. Ein besonderes Anliegen ist es dabei, kostengünstige und zugleich dauerhafte Lösungen zu finden.

Häufig widersprechen aber die Vorstellungen, insbesondere hinsichtlich der konstruktiven Ausführung für einen kostengünstigen Straßenbau, dem geltenden Technischen Regelwerk des Straßenbaus. Beispielsweise soll zur Kostensenkung auch bei frostempfindlichen Böden auf den Frostschutz verzichtet werden. Neben daraus resultierendem erhöhtem Unterhaltungsaufwand und Problemen hinsichtlich der Produkthaftung der Bauausführenden ist eine solche Verfahrensweise auch im Hinblick auf die Möglichkeiten zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen problematisch.

Standards für den kommunalen Straßenbau

Grundsätzlich ist der Aufbau von Straßen, auch untergeordneter Straßen- und Wegeverbindungen, mit den vorhandenen Standards des klassifizierten Straßenbaus ausreichend geregelt. Die Vorschriften sind für alle Verkehrsflächen anwendbar, berücksichtigen auch die spezifischen Besonderheiten des im Land Brandenburg anstehenden Baugrundes und lassen die Möglichkeit einfacher und damit preisgünstiger Befestigungen zu. Gleichzeitig dokumentiert das Regelwerk die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die vertragsgemäß einzuhalten sind.

Ausgehend von der Verbindungsfunktion der untergeordneten Straßen- und

Wegeverbindungen – die Erschließung von Grundstücken für den Individualverkehr – besteht jedoch die Möglichkeit, für den konstruktiven Aufbau unbefestigter, gemeindeeigener Anliegerstraßen technische Ansätze zu definieren. Dabei muss das vorhandene Regelwerk des Straßenbaus aber weitestgehend als Grundlage berücksichtigt werden. Mögliche Reduzierungen der technischen Anforderungen des geltenden Regelwerkes für den Straßenbau können zu Kostenreduzierungen führen, ohne die Qualität der Straßenkonstruktion wesentlich zu verringern. Zur Festlegung dieser technischen Parameter müssen die verschiedenen Lösungsvarianten bezüglich Unterhaltungsaufwand und Nutzungszeitraum der Straße abgeschätzt werden.

Als Orientierungshilfe für die Planung und den Entwurf von Erschließungsstraßen stehen die „Brandenburgischen Empfehlungen für die Anlage von verkehrssicheren, ortstypischen, anwohnergerechten und kostensparenden Erschließungsstraßen (BEATE 94)“ zur Verfügung, die derzeit fortgeschrieben werden.

Arbeitshilfe des MIR zum Anliegerstraßenbau in Vorbereitung

Vor dem Hintergrund bereits existierender Beispiele für erfolgreiche private Straßenbauprojekte möchte das MIR private und kommunale Initiativen des Anliegerstraßenbaus fachlich unterstützen. Dazu wird z. Zt. eine „Arbeitshilfe“ für Kommunen und Bürger erarbeitet.



Anliegerstraße Meisenweg vor dem Aufbau



Anliegerstraße Meisenweg nach dem Aufbau



Ziel dieser Arbeitshilfe ist es, neben einer Darstellung des umfangreichen technischen Regelwerks des Straßenbaus insbesondere, kostengünstige und dauerhafte Lösungsvarianten für den Bau und die Gestaltung von Anliegerstraßen in Konformität zum Beitragsrecht aufzuzeigen. Dabei sollen u. a. Hinweise zu gestalterischen, straßenverkehrsrechtlichen, vergaberechtlichen und beitragsrechtlichen Aspekten gegeben werden.

Beispielsammlung

Erste erfolgreiche Beispiele der Befestigung von Sandstraßen in diesem Sinne sind in Brandenburg bereits realisiert. So wurde eine zu 100 % von den Anliegern finanzierte Straßenbaumaßnahme in Saarmund bereits in 2004 fertiggestellt.

In Brieselang wurde ein Straßenbaumodell entwickelt, nach dem solche Projekte realisiert werden, in denen die Anlieger bereit sind, den im Rahmen des Er-

schließungsbeitragsrechts erforderlichen kommunalen Finanzierungsanteil in Höhe von 10 % mindestens zur Hälfte zu übernehmen. Nach Ausschreibung werden Projekte mit der höchsten Beteiligungsquote der Anlieger ausgewählt, wobei die Gemeinde gleichzeitig auf eine sinnvolle „Arrondierung“ des Straßenbauprojektes achtet. Im Dezember 2005 wurde mit dem sogenannten „Vogelviertel“ (ein Wohnquartier mit sieben Straßen und einer Gesamtlänge von ca. 2,6 Kilometern) das erste Pilotprojekt dem Verkehr übergeben, weitere Projekte befinden sich in Vorbereitung.

Bestandteil der „Arbeitshilfe“ soll auch eine Sammlung derartiger Beispiele für erfolgreichen Anliegerstraßenbau werden. Dies betrifft insbesondere Projekte mit freiwilliger finanzieller Beteiligung der Anlieger wie in den vorgestellten Beispielen. ■

Das MIR bittet deshalb Kommunen und Bürgerinitiativen um Zusendung von Unterlagen zu Projekten, die sich in Vorbereitung oder Umsetzung befinden oder die bereits abgeschlossen sind und für eine Veröffentlichung in der „Arbeitshilfe zum Anliegerstraßenbau“ geeignet sind.

Ihre Unterlagen senden Sie bitte per Post an das

**Ministerium für Infrastruktur
und Raumordnung des Landes
Brandenburg, Referat 53
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8,
14467 Potsdam**

oder per Email an:

karena.kelm@mir.brandenburg.de
lutz.kriebel@mir.brandenburg.de

Welche Rolle spielt Bildung für die Stadtentwicklung?

Corinna Wilhelm

Das Netzwerk integrierter Programme (NiPP) diskutierte am 26.10.2005 in Velten unter anderem auch ein „zentrales Randthema“

Das Netzwerk integrierter Programme und Projekte (NiPP) für die 21 Städte der Programme Soziale Stadt, URBAN und Zukunft im Stadtteil - ZiS - nimmt den ressortübergreifenden Programmansatz ernst und befasst sich immer wieder mit Themen, die nicht originär in der Zuständigkeit des MIR liegen, die aber in einer Wechselbeziehung mit der Stadtentwicklung stehen und daher von zentraler Bedeutung sind.

Optimale Kulisse für das 10. Netzwerktreffen am 26.10.2005 zum Thema „Stadtentwicklung und Bildung“ waren die Sporthalle der Ganztagsgrundschule Löwenzahn und das in einem Teil des Schulgebäudes untergebrachte Bürgerhaus Velten-Süd – Pausenklängen und Schulhoflärm inklusive. Zudem ist dieser Ort ein gutes Beispiel für die enge Zusammenarbeit der Ministerien für Bildung, Jugend und Sport (MBS) und Infrastruktur und Raumordnung (MIR).

In seiner Einführung machte Herr Dr. Neumeyer, Abteilungsleiter 4 des LBV, bereits sehr deutlich, von welcher elementarer Bedeutung Bildung und Wissen vor dem Hintergrund der Globalisierung sind und

zitierte das sog. Ziel von Lissabon: „Die Europäische Union soll der wettbewerbsfähigste und dynamischste wissensbasierte Wirtschaftsraum der Welt werden, fähig zu nachhaltigem wirtschaftlichem Wachstum mit mehr und besseren Arbeitsplätzen und größerem sozialen Zusammenhalt.“ Bildung hat folglich soziale und wirtschaftliche Aspekte, aber auch einen räumlichen Bezug insbesondere zur Stadtentwicklung, denn Bildungseinrichtungen und –angebote sind zumeist in den Städten konzentriert. Diese zu sichern bzw. auszubauen, ist gerade vor dem Hintergrund der brandenburgischen Bevölkerungsentwicklung Chance wie auch Verpflichtung. Mit dem Hinweis auf den Imagegewinn für die Schule – messbar in gestiegenen Schülerzahlen - wie auch für den Stadtteil nach dem Umbau der „normalen“ Grundschule zur Ganztagsgrundschule plus Bürgerhaus bestätigte der Veltener Bürgermeister Herr Manthey diese Einschätzung.

Aber bevor über das Thema Bildung vertieft diskutiert wurde, stand ein Bericht von Herrn Wilhelm, Universität Potsdam, über Ergebnisse und Empfehlungen für künftige Evaluierungen der integrierten Programme auf der Tagesordnung. Unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Rolfes und Herrn Wilhelm untersuchten Stu-

dentinnen und Studenten des Instituts für Geografie am Beispiel von fünf Programmstädten Organisationsstrukturen und Anknüpfungspunkte für Evaluation, sog. Evaluationsmodule. Dies können Maßnahmen- und Durchführungskonzepte, Jahresberichte, Projektlisten, aber auch die für alle Programmstadtteile vorliegenden integrierten Handlungskonzepte sein. Derzeit untersucht die Universität Potsdam dieselben Aspekte auf Landesebene. In einer angeregten Diskussion befürwortete der Teilnehmerkreis die von MIR und Universität Potsdam für künftige Evaluierungen formulierte Prämisse eines maximalen Nutzens für die beteiligten Städte und das Land Brandenburg bei vertretbarem Aufwand. Über die konkrete Umsetzung bestanden dagegen sehr unterschiedliche Auffassungen. Wie ein praktikables Modell aussehen könnte, sollen die weiteren Ergebnisse der Universität Potsdam zeigen.

Bei der Vorstellung des Soziale-Stadt-Gebiets und Stadtumbauschwerpunkts Velten-Süd durch Frau Mattausch, Hauptamtsleiterin Velten, und Frau Zimmer, S.T.E.R.N., und dem anschließenden Rundgang konnten sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein Bild vom Erreichten, aber auch vom Entwicklungsbedarf machen. So entstanden in den



Rundgang durch Velten

letzten Jahren u.a. ein Bürgerpark und Spielorte für verschiedene Altersstufen; die Kita wird derzeit saniert. Mit dem Umbau der Grundschule Velten-Süd zur Ganztagsgrundschule Löwenzahn und zum Treffpunkt Bürgerhaus aus Mitteln des Ganztagschulprogramms und der Sozialen Stadt wurde ein neues „Infrastrukturzentrum“ geschaffen: Neben dem Schulbetrieb sind hier nun Fahrradwerkstatt, Beratungseinrichtungen, Quartiersmanagement, Stadtteilbüro, Seniorenbei-



Eröffnung der Veltener Grundschule

rat, Spendenladen, ein Kochstudio sowie Schulungs- und Veranstaltungsräume untergebracht. In den kommenden Jahren liegen die investiven Schwerpunkte in der Wohnungssanierung und in Abriss- und Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen von Stadtumbau-Ost.

Am Nachmittag standen in der von Herrn Reinertz, BauGrund, moderierten Arbeitsgruppe „Schwerpunkte der Schulentwicklung“ die praktischen Erfahrungen nach gut einem Jahr Veltener Ganztagsgrundschule auf dem Programm. Die Schulleiterin stellte die vielfältigen gemeinsamen Angebote von Schule, Hort, Seniorenbeirat, Vereinen etc. vor. In Neuruppin gehen die Angebote ebenfalls über die Pflicht schon hinaus – nun wird auch hier eine Ganztagschule geplant. Mit einem Überblick über Landesschulpolitik sowie kommunale Strategie- und Handlungsoptionen regte das MBS eine engagierte Diskussion an.

Parallel lief die Arbeitsgruppe „Berufsvorbereitung und Ausbildung“, die von Frau Jüngst, URBIS, geleitet wurde. Die Projekte zeigten, wie unterschiedlich Unterstützungsbedarf und -möglichkeiten für die Jugendlichen sein können: Sie reichen vom ZIS-finanzierten IT-Bildungszentrum Wittenberge und den Angeboten des Beruflichen Bildungszentrums der Prignitzer Wirtschaft – BBZ e.V. bis hin zu den im Rahmen des Programms „Lokales Kapital für soziale Zwecke“ finanzierten Projekten „Berufsorientierende Arbeit an

einer Prenzlauer Oberschule mit Schülern der 9. und 10. Klassen“ und „Besser auftreten in Potsdam“ - einem Trommel- und Jonglierkurs. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Schule und Betrieb wird neben Prenzlau auch in Schwedt (Oder) gepflegt.

Den thematischen Einstieg in die von Herrn Gude, TOPOS, moderierte dritte Arbeitsgruppe „Lebenslanges Lernen“ bildete die Vorstellung von Zeitzeugenprojekten in Eisenhüttenstadt. Darüber hinaus wurde vom MBS die Interministerielle Arbeitsgruppe „Lebenslanges Lernen“ vorgestellt. Ziele sind u. a. die Erhöhung der Weiterbildungsbereitschaft und die Optimierung der Rahmenbedingungen für Weiterbildung im Land Brandenburg. Auch in Sachsendorf-Madlow in Cottbus wird mit unterschiedlichen Projekten dem Ansatz des lebenslangen Lernens Rechnung getragen.

Den mittlerweile schon klassischen Abschluss des Netzwerktreffens bildeten die aktuellen Informationen zu den integrierten Programmen durch Frau Even-Pröpper und Herrn Krapp, Referat 22 des MIR. Neben Finanzierungs- und Abrechnungsfragen standen die Untersuchungsergebnisse des Landesrechnungshofs zur Sozialen Stadt wie auch der Diskussionsstand zur EU-Strukturfondsförderung 2007 ff. im Vordergrund.

Mehr Infos zum 10. Netzwerktreffen erhalten Sie unter www.nipp.brandenburg.de/nipp_publicationen/publikationen_netzwerktreffen.html. ■

Digitales Informations- und Verwaltungssystem Konversion DISK/VSK – Erfassung und Bewertung ehemals militärisch genutzter Liegenschaften –

Michael Braune, Christiane Pankoke

Das Land Brandenburg ist wie kaum eine andere Region Deutschlands durch ehemalige militärisch genutzte Gebiete geprägt (insgesamt ca. 207.000 ha Konversionsflächen). Die Erschließung dieser Flächenressourcen durch zivile Anschlussnutzung gehörte und gehört auch aktuell zu den wichtigsten Aufbau- und Entwicklungsmaßnahmen in Brandenburg. Daher besteht bis heute in der Frage der Steuerung und Planung der Nachnutzung von Konversionsflächen Informationsbedarf seitens der Landesregierung, insbesondere aus raumordneri-

scher und naturschutzfachlicher Sicht. Ein dafür notwendiges Konversionsflächenmanagement sollte sich dabei auch nach den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung richten. Um eine nach landesplanerischen und städtebaulichen Gesichtspunkten geordnete Nachnutzung und die Bearbeitung von landesplanerischen Stellungnahmen zu unterstützen sowie die benötigte Datenmenge zum Thema Konversion zu managen, war dafür der Aufbau eines digital gestützten Bewertungs- und Visualisierungssystems erforderlich.

Beauftragt durch das ehemalige Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung (MUNR) im Jahr 1995, weitergeführt durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (Referat GL4), konzeptionierte und entwickelte die Gesellschaft Luftbild und Planung mit Sitz in Potsdam das Digitale Informations- und Verwaltungssystem Konversion (DISK/VSK). In enger Abstimmung mit dem MUNR und der GL entstand so in den letzten 10 Jahren ein System, das grundlegende für die Konversionsplanung relevante Facha-



sagen zu verschiedenen raumrelevanten Themen beinhaltet und eine einheitliche Erfassung und Bewertung jeder einzelnen Liegenschaft ermöglicht.

DISK/VSK

Bei dem von Luftbild und Planung entwickelten DISK/VSK handelt es sich um ein hybrides Informationssystem sowohl für geografisch verortete Geodaten- als auch für Sachdaten, erstellt auf der Basissoftware von ArcView und MS-ACCESS. Das Verwaltungssystem VSK verwaltet als Auskunftssystem alle für die Beurteilung der Liegenschaft notwendigen Sachdaten. Eine Berichtsfunktion erlaubt die automatische Erstellung eines Liegenschaftsberichtes. Das Digitale Informationssystem DISK ist ein nutzerangepasstes, selbstlaufendes Visualisierungstool, das in bezug auf die Kombination und Darstellung thematischer Raum- und Sachdaten ein offenes System darstellt.

Neben dem reinen Abfragen von Liegenschaftsauskünften sind auch das Editieren, Visualisieren und Abspeichern von nutzerbezogenen Kartenentwürfen mit verschiedenen Themenkombinationen und Maßstäben möglich. DISK und VSK sind so miteinander verknüpft, dass direkt und themenbezogen zwischen den geografischen- und Sachinformationen gewechselt werden kann. Die Handhabung des Programms ist einfach und übersichtlich und bietet trotz der umfangreichen Datenmenge einen schnellen Bearbeitungsablauf.

Hauptthemen Naturschutz und Raumordnung

Seit 1995 wurden insgesamt 1256 ehemalige militärische Liegenschaften (insbesondere die der Sowjetischen Truppen – WGT, die der Nationalen Volksarmee – NVA und die durch die Bundeswehr nachgenutzten WGT- und NVA-Liegenschaften) in das Informationssystem DISK/VSK aufgenommen. Bis Ende 2004 wurden Fachdaten und Geoinformationen zum Thema Natur-

schutz und Raumordnung recherchiert, ausgewertet und in dem System zentral aggregiert sowie nutzergerecht visualisiert.

Um die dringlichsten Aufgaben zur Sicherung der außergewöhnlichen biologischen Vielfalt auf großen Teilen der ehemaligen militärischen Flächen zu lösen, wurden zunächst naturschutzfachliche Ersteinschätzungen für alle WGT Liegenschaften vorgenommen. Auf Grundlage von terrestrischen – oder Luftbildkartierungen erfolgte eine Potenzialabschätzung unter den Aspekten geschützte und gefährdete Biotope, Biotopverbund und Fauna. Berücksichtigt wurden auch die Parameter Gebietsschutz, Naturhaushalt, Landschaftsbild und Erholung. Im Ergebnis liegt im DISK/VSK für alle WGT-Liegenschaften eine naturschutzfachliche Gesamtbewertung mit der Klassifizierung „Vorbehaltsfläche Naturschutz“, „Vorrangfläche Naturschutz“ und „Verwertung möglich“ vor. Sowohl die einzelnen Parameter als auch die Bewertungen lassen sich als Karten und als Berichte darstellen.

Auf Initiative der GL erfolgte eine Erweiterung des Systems um die raumordnerische Grundlagenerfassung für die landesplanerische Bewertung insbesondere der NVA-Liegenschaften.

Für alle im DISK/VSK eingebundenen NVA-Flächen wurden die räumlichen Rahmenbedingungen (Gemeindezugehörigkeit, Zugehörigkeit zum engeren Verflechtungsraum, Entfernung zu den Zentren), die Verkehrsanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße, Flugverkehr) und die naturschutzfachlichen Restriktionen durch den Gebietsschutz (NSG, LSG, FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete) ermittelt.

Für von der GL ausgewählte Liegenschaften mit aktuell anstehenden Planungsentscheidungen wurden neben direkt auf der Liegenschaft erhobenen Daten die in den verschiedenen fachlichen und administra-

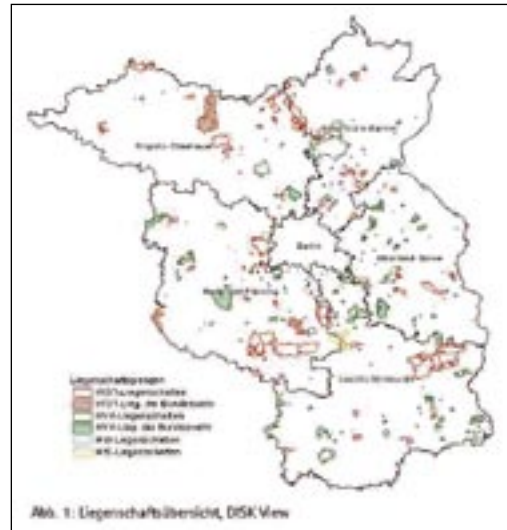


Abb. 1: Liegenschaftsübersicht, DISK View

Liegenschaftsübersicht, DISK View

tiven Ebenen vorliegenden Informationen recherchiert, auf ihre inhaltliche Relevanz geprüft, bewertet und in übergeordneten Kategorien übertragen. In der Kategorie Planungsstand wurden sowohl die Entwicklungsziele der verschiedenen administrativen Ebenen in Bezug auf die allgemeinen Konversionsziele als auch die direkt auf die Liegenschaftsfläche bezogenen Entwicklungsziele untersucht (Entwicklungsziele des Landes/GL, der Regionalen Planungsgemeinschaften, der Kreise und Gemeinden). Weiterhin wurden Informationen zur Infrastruktur (Strom-, Gas-, Wasser- und Abwasserreinrichtungen) und zum Verwertungsstand sowie die naturschutzfachlichen Restriktionen, die sich durch die nach § 32 BbgNatSchG geschützten Biotope ergeben, recherchiert und aufgenommen. Auch im Bereich Raumordnung werden sowohl die einzelnen Parameter als auch der aktuelle Planungsstand zur Visualisierung und als Berichtsdokument angeboten.

Ausblick

Konversion im Land Brandenburg bleibt eine langfristige landespolitische Aufga-



Eingangsportal VSK (mitte), verknüpfte Anzeige verschiedener Themen in DISK (rechts, links)



be. Die Zukunft wird eine Aufgabenverlagerung hinsichtlich der von der Bundeswehr genutzten Liegenschaften mit sich bringen. In Folge der Bundeswehrstrukturreform vom November 2004 werden auch in Brandenburg weitere Militärflächen freigesetzt. Viele dieser Standorte weisen neben naturschutzfachlich interessanten Bereichen überwiegend sanierete, infrastrukturell modernisierte bebaute

Bereiche auf. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist somit für künftige Eigentümer die Festlegung zur Folgenutzung eine vordringliche Aufgabe.

Für die landesplanerische Bewertung eingereicherter Verwertungsabsichten sind deshalb im Informationssystem DISK/VSK bereits die Grenzverläufe der NVA- und WGT-Liegenschaften, welche von

der Bundeswehr nachgenutzt wurden, aufgenommen.

Eine angemessene Bearbeitung hinsichtlich der aktuell anstehenden Planungsentscheidungen steht noch aus, wird jedoch derzeit nicht als primäre Aufgabe durch die GL verfolgt. ■

Neufassung des Zielmitteilungserlasses

Gisela Kania

Seit 29. September 2005 gilt der novellierte Erlass zur Ausgestaltung des Verfahrens der Anpassung der Bauleitplanung an die Ziele der Raumordnung nach Artikel 12 Abs. 1 des Landesplanungsvertrages. Der Erlass wurde im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 38 vom 28. September 2005 bekannt gemacht.

Mit der Neufassung wird der „zunächst“ auf sechs Jahre befristete Erlass aus dem Jahr 1999 in eine nunmehr unbefristet geltende Vorschrift überführt. Die Regelungen im neuen Erlass sind an die Praxiserfahrung angepasst. Sie sind auf das Notwendigste beschränkt. Die Anforderungen an die planenden Gemeinden werden somit auf das erforderliche Mindestmaß reduziert.

Wesentliche Änderungen in der Novelle:

Empfehlung an die Gemeinden zur Verwaltungsvereinfachung

Den Gemeinden wird empfohlen, die Anfrage nach den Zielen der Raumordnung mit der im BauGB 2004 neu aufgenommenen frühzeitigen Behördenbeteiligung (§ 4 Abs. 1 BauGB) zu verbinden. So können Verwaltungsaufwand und Kosten sowohl bei den Gemeinden als auch bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung reduziert werden.

Vereinfachung der Flächenbilanz für Bebauungspläne und Vorhaben- und Erschließungspläne

In der Überarbeitung ist eine für die statistische Erfassung und Verarbeitung stimmige und mit dem Planungsinformationssystem koordinierte Flächenbilanz enthalten. Von den planenden Gemeinden werden nur die Flächenangaben gefordert, die im Planungsinformationssystem verwendet werden, um zum Beispiel gemeindeweise oder landesweite Statistiken über die Bauleitplanung erstellen zu können.

Wegfall der Flächenbilanz für Flächennutzungspläne

Die Erfassung von Flächenbilanzen für den Flächennutzungsplan ist weggefallen. Die Praxis hat gezeigt, dass sowohl im Land als auch in den Kreisen kein relevanter Bedarf an kreis-, regions- oder landesweiten Bilanzen und Auswertungen zu den Flächennutzungsplänen besteht.

Auskunftspflicht über das In-Kraft-Treten eines Bauleitplanes

Mit dem Wegfall der Anzeigepflicht im Land Brandenburg für aus genehmigten Flächennutzungsplänen abgeleitete Bebauungspläne oder Vorhaben- und Erschließungspläne bei der höheren Verwaltungsbehörde und mit dem Wegfall des Antragsunterlagenerlasses des MSWV aus dem Jahr 1999 sind die Gemeinden seit Anfang 2005 die einzige, alle Pläne umfassende Informationsquelle für die Genehmigungsdaten im Planungsinformationssystem.

Die geforderten Informationen dienen der lückenlosen Datenerfassung. Sie sind unter anderem unerlässlich für:

- Zusammenstellung von Informationen zu raumrelevanten Planungen (Flächentabellen, Karten)
- Erarbeitung von Raumanalysen (Gemeinde, Kreis, Region, Land), auch für Arbeits- und Informationsbesuche des Ministerpräsidenten, des Ministers und des Kabinetts in den Kreisen und Planungsregionen
- Monitoring des Planungsgeschehens und zur Siedlungsflächenentwicklung, zum Beispiel für den Bericht zum Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin oder im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung
- Statistiken und Analysen zur Wirksamkeit raumordnerischer Instrumente

Redaktionelle Änderungen/Anpassungen/Kürzungen

Über die inhaltlichen Änderungen hinaus, wurden eine Reihe redaktioneller Änderungen, Anpassungen und Kürzungen vorgenommen.

Mit der Neufassung des Zielmitteilungserlasses wird ein wichtiger Beitrag zur Deregulierung und zum Bürokratieabbau geleistet, den sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt hat. ■



Information zu den Energieausweisen

Die EG-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden gibt den Mitgliedstaaten auf, Rechtsvorschriften zu erlassen, nach denen in bestimmten Fällen ein Gebäudeenergieausweis vorzulegen ist. In Deutschland soll diese Pflicht in der Energieeinsparverordnung geregelt werden.

Der Entwurf zur Änderung der Energieeinsparverordnung wird demnächst von der Bundesregierung vorgelegt werden. Im Zusammenhang damit wird über die Einzelheiten der Umsetzung, also auch über die Energieausweise, die Ausstellerberechtigung und etwaige Übergangsfristen, entschieden. Solange die Energieeinsparverordnung nicht geändert ist, bleibt es bei der geltenden nationalen Rechtsla-

ge, unabhängig von der Umsetzungsfrist der EG-Richtlinie (4. Januar 2006).

Für die Frage, was im Falle der Vermietung oder des Verkaufs von Gebäuden im Hinblick auf Energieausweise zu tun ist, bedeutet dies Folgendes:

Wer sein Gebäude verkauft oder vermietet und für dieses Gebäude bereits einen Energie- oder Wärmebedarfsausweis nach der geltenden Energieeinsparverordnung oder der früheren Wärmeschutzverordnung besitzt, ist schon heute verpflichtet, den Ausweis Käufern, Mietern und sonstigen Nutzungsberechtigten des Gebäudes auf Anforderung zur Einsichtnahme zugänglich zu machen. Diese Pflicht beruht auf § 13 Abs. 4 der gelten-

den Energieeinsparverordnung. Solche Ausweise müssen seit dem Jahr 1995 für Neubauten ausgestellt werden, seit 2002 in seltenen Fällen auch bei durchgreifenden Modernisierungen.

Nach der jetzt anstehenden Novellierung der Energieeinsparverordnung soll künftig in allen Fällen eines Verkaufs und einer Vermietung von beheizten Gebäuden und Wohnungen ein Energieausweis für das Gebäude ausgestellt und Käufern und Mietern zugänglich gemacht werden. Wie eingangs, entsteht diese Pflicht aber erst dann, wenn die EG-Richtlinie nach der Novellierung der Energieeinsparverordnung in deutsches Recht umgesetzt worden ist. ■

Erlebnisreiche Herbstferien im FEZ-Berlin zum Thema MOBILITÄT

Olaf Stein

Vom 01.-16.10.2005 fand im FEZ-BERLIN ein Ferienevent zum Thema: Erlebnis MOBILITÄT – Familien in Bewegung, mit insgesamt über 16.000 Besuchern, statt.

Mobilität - als ein Thema das jeden betrifft und uns ständig umgibt - für eine breite Öffentlichkeit ins Bewusstsein zu rücken, war das große Anliegen der Veranstalter. Mobilität zu Wasser, in der Luft, im Straßenverkehr und bei der Schifffahrt wurde mit Hilfe von Ausstellungen, Betätigungsmöglichkeiten für Familien in Erlebnisarealen und in Form eines riesigen Gewinnspiels für Berliner, Brandenburger und ihre Gäste verdeutlicht. Mit Hilfe von über 30 Partnern gelang es bei schönstem Herbstwetter nicht nur auf der 3000m² Indoorkfläche attraktive Angebote zu unterbreiten, sondern auch die Außenareale zu nutzen. So konnten die Besucher wählen zwischen Reiten auf dem Pferdeparcours, Kletterübungen auf dem riesigen Kletterturm für die Mutigsten, dem ausprobieren der BMX Strecke a, Inliner-Fahren, eigenen Tests von Fährverbindungen und Frachtransporten auf dem Wasserbecken... dies waren nur einige der aktiven Angebote.

Neben dem Spass bei allen Mobilitätsaktionen in der Bewegung wurden natürlich auch inhaltlich Angebote unterbreitet, die regen Zuspruch fanden. So konnte man z. B. herausfinden, wie man mit welchem Fahrzeug und in welcher Zeit am preiswertesten von A nach B kommt, welche Verkehrszeichen man kennen muss und welche Verhaltensweisen zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmern beachtet werden müssen, um am Straßenverkehr - ohne Gefahren - teilnehmen zu können. Auch die Fahrradsicherheit für die jüngeren Verkehrsteilnehmer spielte eine große Rolle. Rechtzeitig zum Herbstbeginn und damit zum Einzug der dunkleren Jahreszeit wurden Fahrräder kostenlos überprüft und instand gesetzt.

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg beteiligte sich gleich mit 3 Aktionen am Ferienevent: Die Ausstellung „Straßenkreuze“ und die Ausstellung zur Verkehrssicherheit luden ein, sich mit dem Thema Sicherheit mehr auseinander zu setzen. Broschüren und Faltblätter ergänzten diese Ausstellungen. Die „BLAUEN ENGEL“, die ja auch auf den Aufstellern der



Welche Farben haben unsere Verkehrsschilder? Blaue Engel überprüfen das Wissen unserer jüngsten Verkehrsteilnehmer

Ausstellungen zu sehen sind, waren an einem Wochenende direkt vor Ort, um nicht wie gewohnt in Diskotheken die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen und gegen Alkohol- und Drogenkonsum Stellung zu beziehen, sondern sich hier um



die Jüngsten zu kümmern, um ihnen Verkehrszeichen und deren Bedeutung nahe zu bringen. Für jeden, der sich beteiligte, gab es gleich einen kleinen Preis, der ihn nachhaltig an das Erlebte erinnerte. ■

Das FEZ sagt DANKE!



Gemeinsam neue Signale setzen - Für mehr Sicherheit auf Brandenburgs Straßen

Dr. Heidrun Grossmann

Über 100 Teilnehmer sind der Einladung des Forums für Verkehrssicherheit des Landes Brandenburgs zur dritten Plenarsitzung am 2. Dezember 2005 in das Potsdam Forum am Alten Markt gefolgt. Vorgestellt und diskutiert wurden die in den vier Lenkungsgruppen „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“ entwickelten Ideen und durchaus auch provokanten Vorschläge, wie die Sicherheit auf Brandenburgs Straßen weiter erhöht werden kann. Im Rahmen der Eröffnung wurde durch Staatssekretär Dellmann zugleich der offizielle Startschuss für das vom Verkehrsministerium unterstützte Internetportal des Forums Verkehrssicherheit www.forum-verkehrssicherheit.org



gegeben. Das Internetportal dient nicht nur als Kommunikationsplattform des Forums, sondern ist dank einer integrierten Datenbank zu Akteuren, Projekten sowie Medien der Verkehrssicherheitsarbeit zugleich ein – in Zukunft hoffentlich breit genutzter – Informationspool für alle, die sich im Land Brandenburg für die Erhöhung der Verkehrssicherheit engagieren. Trotz positiver Entwicklung bei der Zahl der Verkehrstoten sind die Unfallzahlen in Brandenburg noch immer zu hoch. Alle 7 Minuten ereignet sich auf Brandenburgs

Straßen ein Verkehrsunfall. Alle 43 Minuten wird ein Mensch bei einem Unfall verletzt. Bei jedem fünften Verletzten handelte es sich dabei um einen Fahrradfahrer. Fast jedes vierte Unfallopfer in Brandenburg ist jünger als 25 Jahre. Es sind weitere gemeinsame Anstrengungen auf verschiedenen Ebenen erforderlich, um das ehrgeizige Ziel des neuen Verkehrssicherheitsprogramms zu erfüllen, die Zahl der Getöteten sowie der Unfälle mit Personenschäden um jährlich 5 Prozent zu senken.

Zum Auftakt der Veranstaltung stellte Landrat Giesecke (Teltow-Fläming), in sehr anschaulicher Weise Herausforderungen zur Sicherung der Mobilität und der Verkehrssicherheit aus Sicht seines Landkreises dar. Eine Reihe der angesprochenen Probleme – wie Sicherheit des Radverkehrs, Gestaltung des Schülerverkehrs, Modernisierung des Unfallsteckkartensystems sowie die Absicherung der Umsetzung der Empfehlungen der Unfallkommission wurden bei den Präsentationen der Leiter der Lenkungsgruppen aufgegriffen.

Die Lenkungsgruppe „Mensch“ unter Leitung von Kay Schulte (DVR) widmete sich zum einen den besonders gefährdeten jungen Fahranfängern. Am 16. Juni 2005 wurde auf einer Fachwerkstatt über die Chancen des Begleiteten Fahrens ab 17 diskutiert. Bereits im Jahr 2006 wird auch Brandenburg zu den Ländern gehören, die hierzu ein Modellprojekt starten. Zum anderen standen die Fahrradfahrer im Mittelpunkt. Da für die besonders gefährdete Gruppe der über 12jährigen bislang keine zielgruppenadäquaten Angebote existieren, wurde ein Aktionsplan „Radfahrersicherheit 12+“ entwickelt. Ziel ist es, durch die Erprobung und Weiter-

entwicklung des modular aufgebauten Systems von 12 interaktiven Praxismodulen in Zusammenarbeit von Schulen und Sicherheitspartnern die Qualität der Mobilitätserziehung in der Sekundarstufe nachhaltig zu erhöhen.



Auch die Lenkungsgruppe „Technik“ unter Leitung von Dr. Jürgen Brauckmann und Andreas Röse (TÜV Rheinland Group) widmete sich dem Thema „Radfahrersicherheit“. Die Zahl der Fahrräder, die nicht den geltenden Sicherheitsstandards entsprechen, ist Marktrecherchen zufolge erschreckend groß und die Unfallrelevanz erheblich. Aus Sicht der Sicherheitsexperten wird die geplante Änderung der Fahrradverordnung diesem Problem nur zum Teil gerecht. Die Lenkungsgruppe hat daher Änderungsvorschläge eingebracht. Sie setzt sich für die ersatzlose Streichung der so genannten „Sportgeräteverordnung“ ein, um eine allgemein verbindliche Ausstattung von fest installierten und einsatzbereiten Scheinwerfern und Schlussleuchten zu erreichen und plädiert dafür, dass keine „vormontierten“ Fahrräder mehr zum Kauf angeboten werden. Darüber hinaus setzt sich die Lenkungsgruppe für die Einführung eines Sicherheitslabels ein, das der Verbraucherinformation sowie letztlich der Verkehrssicherheit dient. Nicht zuletzt engagiert sich die Lenkungsgruppe auch öffentlich mit Aktionen wie Demonstrationen zu den Gefahren des Toten Winkels, Vorführungen zum richtigen Bremsen und



zu notwendigen Sicherheitsausstattungen von Fahrrädern. Ausgehend von der positiven Resonanz beim Brandenburgischen Landeswettbewerb „Bester Radfahrer“ werden solche Praxisaktionen künftig als fester Bestandteil in das Repertoire der Öffentlichkeitsarbeit aufgenommen.

Ein wichtiger Mosaikstein für die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der schwachen Verkehrsteilnehmer leistete die Lenkungsgruppe „Umfeld“ im Rahmen des Pilotprojektes „Mobilitätsmanagement Brandenburger Schulweg“. In der gemeinsamen Projektarbeit sind an der Hegermühlen-Grundschule in Strausberg und dem Gymnasium auf den Seeower Höhen neue – interaktive – Wege der Mobilitäts-erziehung beschritten und viele Ideen zur Verbesserung der Sicherheit des Schulweges entwickelt worden. Die erfolgreiche Zusammenarbeit wurde anlässlich der Veranstaltung mit einer Kooperationsvereinbarung besiegelt. Der von den Schülern erstellte Filmbeitrag zeigte in sehr anschaulicher Weise, dass bezüglich der Sicherheit der Schüler auf dem Weg zur Schule ein großer Handlungsbedarf besteht. Um eine breitenwirksame und nachhaltige Verbesserung der Schulwegsicherheit in Brandenburg zu erzielen, wurden „Empfehlungen zum Brandenburger Schulweg“ erarbeitet. Die von vielen Seiten unterstützten Empfehlungen wurden von der Leiterin der Lenkungsgruppe Petra-Juliane Wagner (VBB) vorgestellt. Ziel ist, sie im nächsten Jahr als Handreichung für die Praxis zu veröffentlichen.

Die Planung, Gestaltung sowie Kontrolle der Verkehrswege sind weitere wichtige Mosaiksteine für mehr Sicherheit auf Brandenburgs Straßen. Das Land Brandenburg hat als eines der ersten Länder „Sicherheitsaudits“ für Bundes- und Landstraßen eingeführt. Die Lenkungsgruppe Verkehrswege unter Leitung von Herrn Prof. Stadt (Fachhochschule Potsdam) plädiert dafür, dieses Audit künftig auch bei Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen von Kreisstraßen und kommunalen Straßen anzuwenden und bestehende Verkehrsanlagen ebenfalls einer regelmäßigen Kontrolle zu unterziehen. Ein Programm „Rote Ortsdurchfahrten“ soll auf Unfallschwerpunkte im Innerortsbereich aufmerksam machen. Für die Stärkung der Unfallkommissionen wird die Einrichtung eines eigenen Haushaltstitels zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen empfohlen. Durch die Zweckbindung von Bußgeldern für Maßnahmen zur Verkehrssicherheit könnte die finanzielle Grundlage hierfür verbessert, aber auch

die Akzeptanz bezüglich der Verkehrsüberwachung erhöht werden.

Die im Forum Verkehrssicherheit zusammen geschlossenen Akteure aus Politik und Verwaltung sowie im Bereich der Verkehrssicherheit engagierte Organisationen, Verbände und Vereine haben ausgehend von aktuellen Problem-schwerpunkten für die Handlungsfelder „Mensch“, „Umfeld“, „Verkehrswege“ und „Technik“ eine Reihe von Anstöße gegeben und Signale gesetzt, die es im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit nunmehr gemeinsam umzusetzen gilt.

ADAC und Infrastrukturministerium für mehr Fairness: Autofahrer in Ortschaften öfter auf Tempo 50 hinweisen

Wer kennt das nicht beim Autofahren: Keine Häuser mehr am Straßenrand, es geht gerade aus und man gibt Gas. Dann der Blitz: zu schnell gefahren. Es gilt Tempo 50, weil man noch innerhalb der geschlossenen Ortschaft ist. Der ADAC Berlin-Brandenburg und das Infrastrukturministerium wollen gemeinsam die Verkehrssicherheit erhöhen und die Information für die Verkehrsteilnehmer verbessern. Auf längeren Strecken innerhalb von Ortschaften soll auf das geltende „Tempo 50“ öfter hingewiesen werden. Ein erstes Modellprojekt startete in der Potsdamer Amundsenstraße. (siehe Foto)

Infrastrukturstaatssekretär Reinhold Dellmann: „Wir wollen mehr Fairness gegenüber den Autofahrern. Sie sollen durch Markierungen auf der Straße daran erinnert werden, dass sie sich noch innerhalb der Ortschaft befinden und Tempo 50 gilt.“



Ziel ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Lärmbelastung für Anwohner gering zu halten und mit dazu beizutragen, unnötige Knöllchen zu vermeiden.“

Dr. Eberhard Waldau, Vorstandsmitglied für Verkehr im ADAC Berlin-Brandenburg e.V.: „Mit dieser Aktion schlagen wir gleich zwei Fliegen mit einer Klappe: die Verkehrssicherheit wird durch diese Erinnerung zum einen erhöht, zum anderen kann sich niemand mehr über angebliche Wegelagererei oder Abzocke beschweren. Wir sind dem Ministerium für Infrastruktur des Landes Brandenburg sehr dankbar, dass unser Vorschlag aufgegriffen wurde, alle Verkehrsteilnehmer durch diese Maßnahme an das geltende Tempo 50 zu erinnern.“

In dem Modellvorhaben wurde an der Amundsenstraße in Potsdam auf die Fahrbahn das Verkehrszeichen „Tempo 50“ aufgebracht. Autofahrer sollen so daran erinnert werden, dass sie sich noch innerhalb einer geschlossenen Ortschaft befinden und hier Tempo 50 gilt.





Mobilität in Brandenburg

Getestet werden soll, ob sich das Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer verändert und das Zeichen Wirkung zeigt. Eine Auswertung wird in einigen Monaten vorliegen. Dann soll entschieden werden, ob der Hinweis auch an anderen Stellen angebracht werden soll.

Vanessa Madey ist "safety star 2005"

Vanessa Madey ist Deutschlands Schutzengel Nummer 1. Die junge Potsdamerin hat beim diesjährigen Wettbewerb „safety stars – Menschen engagieren sich“, einer bundesweiten Aktion von Renault gemeinsam mit dem Magazin „stern“ und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), den ersten Platz gewonnen. Der mit 5.000 Euro dotierte Preis zeichnet Persönlichkeiten aus, die sich durch ihr Engagement für die Sicherheit im Straßenverkehr einsetzen. Bewertet werden die unterschiedlichen Beiträge durch eine Jury von Verkehrsexperten und jungen Prominenten.

Unser Schutzengel Vanessa Madey konnte durch ihren persönlichen Einsatz und die Bandbreite der brandenburgischen Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben“ die Jury überzeugen und sich gegen fünf weitere Nominierte durchsetzen. Seit 1999 setzt sie sich als Schutzengel für die Sicherheit auf Brandenburgs Straßen ein. Vor allem junge Fahranfänger sollen durch die Aktionen für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert werden. Im Rahmen der Schutzengel-Aktion ziehen junge Brandenburgerinnen als Schutzengel verkleidet durch Diskotheken und Tankstellen und werben für verantwortungsbewusstes Fahren ohne Alkohol und Drogen.

Der Preis honoriert das persönliche Engagement unseres Schutzengels und ist gleichzeitig eine Bestätigung für die kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit des brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung. Vanessa Madey nahm den Preis am 20. September 2005 in der Akademie der Künste in

Berlin stellvertretend für alle Schutzengel und die gesamte Kampagne entgegen. ■



Vanessa Madey, safety star 2005

Erfolgreicher erster „Tag für die Fahrgäste“ in Berlin

Brigitta Köttel

Berlin und Brandenburg bekräftigten ihren Willen nach einem unveränderten VBB-Tarif

Ein Fahrgast kommt selten alleine – zumal am „Tag für die Fahrgäste“, der erstmalig in Berlin stattfand. Mehrere Tausende Berliner und Brandenburger

folgten am Vortag der Bundestagswahl der Einladung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, informierten sich auf dem Dorothea-Schlegel-Platz über das Nahverkehrsangebot im Verbundraum und diskutierten mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verbänden und

den Verkehrsunternehmen über Fahrpläne, Fahrpreise sowie das veränderte Liniennetz im nächsten Jahr nach Eröffnung des Lehrter Bahnhofs.

Berlins Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer und ihr Brandenburger Kollege, Minister Frank Szymanski, eröffneten gemeinsam mit VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz und der Cottbuser Oberbürgermeisterin Karin Rätzel, die Veranstaltung (siehe Foto) Die für den Nahverkehr politisch Verantwortlichen äußerten sich mit klaren Worten zur aktuellen Tarifdebatte. Junge-Reyer: „Wir haben den Fahrgästen die Zusage gegeben, dass die Preise in nächsten Jahr nicht erhöht werden und wir stehen zu unserem Wort. Man muss sich um andere Lösungen bemühen anstatt die Kunden heranzuziehen.“ Die beiden Länder waren sich auch darin einig, die Qualität des Nahverkehrs weiter zu verbessern. VBB-Geschäftsführer Hans-Werner Franz bedankte sich bei den treuen Kunden und stellte die Bedeutung der Qualität im Nahverkehr als zentralen Erfolgsfaktor für die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs heraus. „Die steigenden Benzinpreise sind für die Umwelt und für den



Eröffnung des Tags für die Fahrgäste



öffentlichen Nahverkehr eine große Chance. Jetzt gilt es, Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Das wird uns nur gelingen, wenn wir die Qualität verbessern und unsere Kunden zufrieden stellen. Dies bedeutet konkret: Wir brauchen pünktliche, sichere, saubere Busse und Bahnen und eine gute Anschlussicherung.“

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin, das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, die Umwelt- und Verkehrsverbände in Berlin und Brandenburg sowie alle 44 Verkehrsunternehmen im VBB und der RBB unterstützten die Veranstaltung. Die AOK Berlin und LOTTO Berlin waren die Hauptsponsoren. Der „Tag für die Fahrgäste“ geht zurück auf eine Idee des Brandenburger Verkehrsministers Szymanski und fand erstmalig letztes Jahr in Potsdam statt.

Auf dem Programm standen Fahrzeuge zum Anfassen, die Lego-Bahn, Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen, diverse Showeinlagen, die Jugend-Big-Band „Blechlawine“ und der karibisch-amerikanische Sänger Haddaway. Alle verkehrspolitischen Sprecher der Berliner und einiger Brandenburger Parteien sowie der grüne EU-Verkehrspolitiker Michael Cramer standen den beiden RBB-Moderatoren Rede und Antwort. Zahlreiche Mobilitätsverbände wie der VCD, der IGEB, Pro Bahn und der Bahnkundenverband sowie 11 Verkehrsunternehmen waren mit Informationsständen vor Ort. Beim „privaten Postamt“ der PIN AG fanden die drei Briefmarken mit Motiven der BVG, der S-Bahn und der DB, die zum „Tag für die Fahrgäste“ erschienen sind, reißenden Absatz. Hunderte standen Schlange, um beim Glücksspiel von Lotto Berlin mitzumachen. Von den rund 3.500 Teilnehmern der Kreisfahrt des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs, die ab 17 Uhr zum Veranstaltungsort stießen, genossen viele das ausklingende Programm in Begleitung von alten, neuen und hochmodernen Fahrrädern. Der dritte „Tag für die Fahrgäste“ findet 2007 in Cottbus statt.



Minister Frank Szymanski und Abteilungsleiter Rainer Bretschneider zu Besuch am Informationsstand Fläming Skate ...



... sowie bei Matze und der Teufelin aus der Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“

MIRAKTUELL 4·2005/1·2006

Hinweis:

Diese Periodika 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 Koordination, Kommunikation, Internationales

Henning-von-Tresckow-Str. 2-8
14467 Potsdam

Internetadresse: <http://www.mir.brandenburg.de>

ISSN 1439-4715

Redaktion: Dr. Renate Fritz-Haendeler,
Andrea Hass

V.i.S.d.P.: Hans-Martin Klütz
email: hans-martin.kluetz@mir.brandenburg.de

Fotos und Karten:

BauGrund m.f.U. der städtischen Feuerwehr, Architekten Bärmann und Partner, MIR-Archiv, Brandenburgische Architektenkammer, Ellmann und Schulze Sieversdorf, Jana Wilke Guben, Kulturland Brandenburg e.V., Bund Heimat und Umwelt in Deutschland, Peter Köster Rheinsberg, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Heinz Jahnen Pflüger (HJPplaner), complan GmbH, Harald Hirsch, Potsdam, Mathias Marx, Geltow, IBA Fürst-Pückler-Land, D. Rathert, Brandenburgische Ingenieurkammer

Autorenverzeichnis:

Albeshausen, Sigrid,
Brandenburgische Architektenkammer
Altmann, Dr., Roland,
Architekt, ehem. Jux Gruppe
Beierlorzer, Henry,
Regionale 2006 Agentur GmbH
Braune, Michael, MIR, GL 4
Deking, Rolf, MIR, Ref. 53
Dittrich, Dr. Elke, Bauhistorikerin
Drost, Hathumar, complan GmbH
Fritz-Haendeler, Dr., Renate, MIR, Stab2
Faber-Schmidt, Brigitte,
Kulturland Brandenburg e.V.
Eckebrecht, Heinz H.,
Freier Landschaftsarchitekt BDLA
Geurts, Silke, complan GmbH
Grossmann, Dr. Heidrun,
Forum Verkehrssicherheit
Günther, Katrin, BTU Cottbus
Haubold, Gabriele,
Stadtverwaltung Eisenhüttenstadt
Heinrich, Dr., Andreas,
Stadt Prenzlau, Amtsleiter
Heinz, Dr., Harald, HJP Planer, Stadtplaner und
Architekten Partnerschaft

Herberger, Bernd, Brandenburgische Ingenieurkammer

Höppe, Detlef, MIR, Ref. 43

Holz, Helga,

Sanierungsbeauftragte Wiesenburg

Joosten, Bernd, Atelier Loidl GbR

Just, Hendrik, zinnober architektur

Kahlow, Prof., Dr., Andreas, FH Potsdam

Kania, Gisela, MIR, GL 6

Kelm, Karena, MIR, Ref. 53

Klütz, Hans-Martin, MIR, Ref. 10

Korfmacher, Dr., Jochen, Büro für Stadtplanung,

-forschung u. -erneuerung (PFE)

Kosmehl, Dr., Claudia, MIR, Ref. 40

Köster, Peter, Architekt, Rheinsberg

Köttel, Brigitta, VBB

Kriebel, Lutz, MIR, Ref. 20

Lehmann, Rainer,

ews Stadtentwicklungsgesellschaft mbH

Linkhorst, Georg, VIC Brücken und Ingenieurbau GmbH Potsdam

Nülken, Maritta,

Pankoke, Christiane,

Reck, Hanno, Perleberg

Reinertz, Thomas, BauGrund

Roland, Detlef, DSK Deutsche Stadt- und

Grundstücksgesellschaft mbH

Schneider, Charlotte, DSK Deutsche Stadt- und

Grundstücksgesellschaft mbH

Schulz, Andreas,

Stadt Hennigsdorf, Bürgermeister

Schumacher, Prof., Horst,

Büro f. Gartenkunst u. Landschaftsarchitektur

Stricker, Hans-Joachim, MIR, Ref. 21

Szymanski, Frank, MIR, Minister

Wanka, Johanna, MWFK, Ministerin

Warnecke, Bernd, BauGrund

Wilhelm, Corinna, LBV

Wiesel, Miriam, Baruth

Wittke, Karsten, Baruth

Wolf, Katja, IBA Fürst-Pückler-Land

Gesamtherstellung:

TASTOMAT Druck GmbH

Landhausstraße, Gewerbepark 5

15345 Eggersdorf

Layout:

schütz & co. Werbeagentur GmbH, Berlin

Das Magazin wurde auf 100%-Recyclingpapier gedruckt