



LAND
BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur
und Raumordnung



MIRAKTUELL

VIERTELJAHRESSCHRIFT

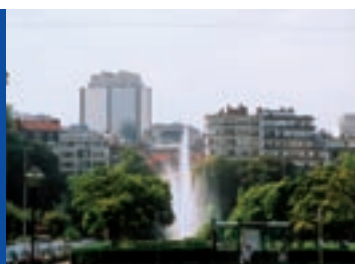
- **Schwerpunktthema**
Brandenburg in Europa
- Neue Arbeitshilfe
zur Bebauungsplanung erschienen
- Umgestaltung und Ausbau
der Bahnhofsvorplätze

2-2006



Inhaltsverzeichnis

Einleitung Minister Frank Szymanski	4
Für ein bürgerfreundliches Europa: Europa nützt den Bürgerinnen und Bürgern und dem Land Brandenburg	5
Die EU unterstützt eine integrierte Stadtentwicklung in Brandenburg – mit ZiS und URBAN	8
Reaktivierung von Brachflächen und Stärkung der Innenstädte – eine Bilanz der EU-Strukturfondsperiode 2000-2006	11
Positive Signale für JoiTraM-Projekt Ausgangslage und Überblick	13
INTERREG III B: Stand und Ausblick auf EU-geförderte transnationale Projekte zur Raumentwicklung	14
INTERREG III B: Kommunizieren – Kooperieren – Partizipieren Projekte helfen Grenzen überwinden	16
Entwicklungskorridore und Kooperationsnetzwerke Das INTERREG-Projekt COINCO	23
EU-Strukturfondsförderung 2007-2013 Vorbereitungsstand und Ausblick aus Sicht des MIR	25
Seenymphen sollen der Binnenschifffahrt in Europa helfen	26
Entwicklung und Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN T) – Stand und Perspektiven	27
Die Zusammenarbeit Brandenburgs mit seinen polnischen Partnern seit dem 1. Mai 2004	30
Grenzüberschreitende Straßenverbindungen zwischen Brandenburg und Polen	32
Moderner Schienenstrang soll Bundeshauptstadt und westpolnisches Zentrum Gorzów miteinander verbinden	35
Trilaterale Arbeitsgruppe „Wirtschaft und Verkehr“ Berlin-Brandenburg-Zachodniopomorskie (Westpommern)	36
PVG Schwedt/Angermünde reagiert auf gestiegenen Mobilitätsbedarf beiderseits der Grenze – Schülerverkehr und Einkaufslinie im Studentakt	37





Oderregion - eine europäische Region Raumentwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum	38
Deutsch-Polnisches interregionales Raumplanungsinformationssystem (P-D PLIS)	39
151. Schinkelwettbewerb 2006 Thema: „Frankfurt (Oder) und Slubice – die transnationale Stadt“	40
EUROPA – bei der Internationalen Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land in guten Händen	42
Cottbus und seine 9 Partnerstädte	44
Gemeinsam stärker! Berlin und Brandenburg auf dem Weg zu einem gemeinsamen Leitbild	46
Demografischer Wandel – wie gehen andere europäische Länder damit um?	47
Als „expert national détaché“ (END) in Brüssel	48
Brandenburg unterstützt Kroatien Ziel: Ein Vergabesystem nach EU-Standards	50
„Strengthening the Croatian Public Procurement System – aus Sicht eines Kurzeitexperten für Organisationsfragen	52
Kommunalberatung in Rumänien Ein Erfahrungsbericht der asenticon AG	53
Als Kurzeitexperte in Rumänien – Erfahrungen bei der Regionalentwicklung in Siebenbürgen	55
Brandenburgs Konversionserfahrungen finden Interesse beim russischem Verteidigungsministerium	57
Ab in Lübbens Mitte!	59
Neue Arbeitshilfe zur Bebauungsplanung erschienen	61
Zuwendungen des Landes Brandenburg aus Konzessionsabgaben Lotto Kurzbilanz 2005	62
Sommerakademie der BTU	62
Umgestaltung und Ausbau der Bahnhofsvorplätze - mehr als nur das!	62





Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ich freue mich, die diesjährige 2. Ausgabe unseres „MIR AKTUELL“ pünktlich zur Europawoche 2006 mit dem Themenschwerpunkt „Brandenburg in Europa“ herausgeben zu können. Mit diesem Heft wollen wir Ziele, Nutzen und Notwendigkeit einer verstärkten internationalen Zusammenarbeit in Europa und insbesondere im Rahmen der Europäischen Union für unser Land Brandenburg aus der Sicht meines Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung verdeutlichen. Die Landesregierung wird zur Europawoche, die alljährlich Anfang Mai in allen europäischen Ländern organisiert wird, wieder mit zahlreichen Aktivitäten die Idee von einem vereinten Europa ins Land tragen und die Verknüpfung von lokaler, regionaler und EU-Politik mit ihren konkreten positiven Auswirkungen vor Ort aufzeigen. Auch ich sehe es als eine wichtige Aufgabe an, Interesse und Verständnis der Brandenburgerinnen und Brandenburger für die europäische Integration und den Nutzen europäischer Zusammenarbeit für Brandenburg immer wieder ins Bewusstsein zu rücken.

Wie stark Brandenburg sich in Brüssel bereits Gehör verschafft, zeigen der Besuch der Kommissarin für Regionalpolitik, Danuta Hübner, im Februar dieses Jahres in Brandenburg sowie die Teilnahme des Kommissars und Vizepräsidenten der EU-Kommission, Günter Verheugen, an der Sitzung der Landesregierung und an der zentralen Veranstaltung des Landes anlässlich der Europawoche. Herr Verheugen ist u. a. für den aktuellen Schwerpunkt „Bessere Rechtsetzung“ und Bürokratieabbau zuständig. Ziel ist es, auch dadurch Wachstums- und Beschäftigungsimpulse zu initiieren und Vorbehalte gegenüber der EU abzubauen. Auch Brandenburg ist hier ganz aktiv. Mein Haus will – neben anderen Vorhaben – mit einem Pilotprojekt zur Senkung der Bürokratiekosten bei Bauordnungsverfahren dabei einen wichtigen Beitrag leisten.

Am 10./11. Mai werde ich an der Sondersitzung der Bauminister der Länder in Brüssel teilnehmen. Der außergewöhnliche Tagungsort wurde gewählt, um die unsere Fachministerkonferenz berührenden EU-relevanten Themen direkt mit Vertretern der Kommission und mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments zu beraten. So werden der Generaldirektor der Generaldirektion „Unternehmen und Industrie“, Heinz Zourek, und Kommissarin Danuta Hübner an der Sitzung teilnehmen.

Im ersten Halbjahr 2007 wird Deutschland turnusmäßig die EU-Ratspräsidentschaft inne haben. Die Landesregierung Brandenburg setzt sich in diesem Rahmen u. a. verstärkt dafür ein, dass im Verkehrsbereich der Abbau von Hemmnissen im grenzüberschreitenden Verkehr und dabei insbesondere die Erhöhung der Interoperabilität des Schienenverkehrs im Mittelpunkt stehen werden.

In diesem Jahr bildet der Abschluss der Vorbereitung der neuen Programmplanungsperiode 2007-2013 der EU-Strukturfonds einen Arbeitsschwerpunkt der Ressorts der Landesregierung. In den vergangenen Wochen war es den EU-Mitgliedsstaaten, dem Europäischen Parlament und der EU-Kommission gelungen, einen tragfähigen Kompromiss über den EU-Finanzrahmen für diesen Zeitraum zu finden. Gemeinsam mit den Sozialpartnern und der kommunalen Ebene geht es nun darum, den Einsatz der EU-Fördermittel in den nächsten 7 Jahren so effektiv wie möglich zu gestalten.

Das MIR hat erfolgreich mit Fördermitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) in den letzten Jahren Infrastrukturvorhaben im Bereich Verkehr und Stadtentwicklung realisieren können. Im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG wurden die Mittel aber auch für grenzüberschreitende und transnationale sowie interregionale Projekte genutzt. Die in der auslaufenden Förderperiode 2000–2006 gemachten Erfahrungen werden intensiv in die Vorbereitung der nächsten Förderperiode 2007 – 2013 eingebracht.

Das vorliegende „MIR AKTUELL“ soll deshalb auch einen Einblick in aktuelle und für mein Haus relevante Aufgabenfelder geben, die bisher



und zukünftig mit Unterstützung der Europäischen Union realisiert werden. Berichtet wird außerdem über den derzeitigen Stand und über aktuelle Projekte der Zusammenarbeit mit unserem polnischen Nachbarn, die für Brandenburg immer mehr an Bedeutung gewinnt. Das Heft bietet also ein breites Spektrum von Artikeln zur EU-Politik, zur Zusammenarbeit mit Polen, zu konkreten Themen und Projekten internationaler Zusammenarbeit im Rahmen von INTERREG, in der Stadt- und Verkehrsentwicklung bis hin zu Berichten unserer brandenburgischen Fachleute – auch aus dem MIR – über persönliche Erfahrungen und Erlebnisse bei Einsätzen in unseren Nachbarländern. Die Stadt Cottbus war freundlicherweise bereit, einmal ihre umfangreichen internationalen Aktivitäten im Rahmen ihrer zahlreichen Städtepartnerschaften darzustellen.

Besonders freue ich mich, dass Staatssekretär Dr. Gerd Harms, Bevollmächtigter des Landes Brandenburg für Bundes- und Europaangelegenheiten, mit seinem Grundsatzartikel in die aktuelle europapolitische Diskussion zu den Themen Verfassung, Erweiterung, Fördermittel und Zukunftsdebatte einführt. Von seinem Zuständigkeitsbereich wurde übrigens aktuell eine Broschüre heraus gegeben, die auf zahlreiche Fragen aus den verschiedensten Bereichen der EU Auskunft gibt.

Ganz praktische europäische Integrationspolitik wird tagtäglich im Rahmen der verschiedenen Maßnahmen, Aktivitäten und Projekte der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den polnischen Partnerwojewodschaften betrieben. Die Grundzüge der Zusammenarbeit mit Polen werden durch einen weiteren Beitrag der Staatskanzlei dargelegt.

Im Rahmen der bilateralen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zeigt sich immer wieder, wie wichtig auch das Wissen um den jeweils anderen Berufsalltag mit seinen Erfahrungen und Rahmenbedingungen ist. Deshalb habe ich bei meinem jüngsten Gespräch im April mit dem Vizemarschall der Wojewodschaft Lubuskie, Herrn Fedko, vereinbart, „Hospitantenwochen“ einzuführen, bei denen Fachleute wechselseitig jeweils für eine Woche in die andere Verwaltung gehen.

Berlin und Brandenburg sind gegenwärtig dabei, ihre Position im europäischen Kontext neu zu bestimmen. Der Stand der aktuellen Diskussion über ein gemeinsames Entwicklungsleitbild für die Hauptstadtregion, die maßgeblich von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung gestaltet wird, wird in einem Zwischenresümee beleuchtet.

Über die ganz handfesten Projekte hinaus unterstützt das MIR die internationale Zusammenarbeit aber auch auf andere ideelle und materielle Art und Weise. Dazu gehört die Betreuung internationaler Delegationen, die Interesse an bestimmten fachspezifischen Fragestellungen und Erfahrungen haben ebenso, wie die fachliche und finanzielle Unterstützung von Veranstaltungen Dritter, die sich der Entwicklung der internationalen Zusammenarbeit verschrieben haben. In diesem Jahr werden z. B. die Teilnahme der IBA Fürst-Pückler-Land und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg an der Präsentation des Landes Brandenburg in London anlässlich des Tags der Deutschen Einheit oder Veranstaltungen des Frankfurter Institutes für umweltorientierte Logistik e.V. vom MIR gefördert.

Ich hoffe, ich habe Ihr Interesse für die vielfältigen internationalen Handlungsfelder und Aktivitäten unseres Landes und speziell meines Ministeriums geweckt und wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen dieses Heftes.

Ihr

Frank Szymanski
Minister für Infrastruktur und Raumordnung



Für ein bürgerfreundliches Europa: Europa nützt den Bürgerinnen und Bürgern und dem Land Brandenburg

Dr. Gerd Harms

Europa steht vor großen Herausforderungen. Die europäische Wirtschaft braucht einen neuen Wachstumsimpuls, um mehr und bessere Arbeitsplätze schaffen und im globalen Wettbewerb bestehen zu können. Der Ausgang der Referenden in Frankreich und den Niederlanden zum Vertrag über die neue Verfassung hat gezeigt, dass die Politik das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in das Projekt Europa neu begründen muss. Die Krise um die Verfassung stellt die europäische Integration zwar nicht grundsätzlich in Frage. Sie fordert die Europapolitik jedoch auf allen Ebenen heraus, Europa bürgerfreundlicher zu machen. Dazu gehören mehr, bessere und leichter zugängliche Informationen über Europa, mehr Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern über Europa und die Brüsseler Gesetzgebung, frühere und umfassendere Mitwirkungsmöglichkeiten und die volle Berücksichtigung der Belange von Kommunen und Gemeinden in europäischen Angelegenheiten.

Auf europäischer, Bundes- und Landesebene werden Schritte zum Normen- und Bürokratieabbau eingeleitet. Erster Teil der Prüfung muss sein, ob neue Regelungen überhaupt erforderlich sind. Damit und mit einer verstärkten Mittelstandsförderung wird neues Wachstumspotenzial freigesetzt. Die Landesregierung wirkt außerdem in enger Abstimmung mit der Bundesregierung und der Europäischen Kommission an einer besseren Verzahnung der Beschäftigungs-, Innovations- und Forschungspolitiken auf europäischer und nationaler Ebene mit, um das volle Potenzial innovativer Zukunftsbranchen zu entwickeln und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Dieses Ziel steht auch im Vordergrund bei der laufenden Programmierung der operationellen Programme für die neue Förderperiode (2007 bis 2013). Brandenburg wäre ohne Europa ein anderes Land. Die Fördermittel der Europäischen Union haben in strategischen Bereichen Fortschritte bei der Bewältigung des Strukturwandels und der Abfederung der sozialen und wirtschaftlichen Folgen, der

demografischen Herausforderungen, der ländlichen Entwicklung, bei wichtigen Infrastrukturmaßnahmen sowie in der Bildungs-, Innovations- und Forschungspolitik ermöglicht. Auch in der neuen Förderperiode wird Brandenburg erhebliche Fördermittel aus Brüssel erhalten.

Die Verfassungsdebatte

Der Vertrag über die neue Verfassung würde nicht nur die europäischen Institutionen für die erweiterte Union fit machen und das Gewicht Europas in der Welt stärken. Er bietet in seinen beiden ersten Teilen auch die beste Grundlage für die Schaffung eines bürgerfreundlicheren, transparenteren und demokratischeren Europa, das die Grund- und Bürgerrechte gewährleistet. Die Grundrechte-Charta der Union, die im Jahr 2000 beschlossen wurde, legt die persönlichen, bürgerlichen, sozialen, wirtschaftlichen und politischen Rechte des Bürgers fest. Sie stehen jedem Unionsbürger zu. Wenn der Vertrag über die neue Verfassung angenommen wird, ist die Charta der Grundrechte als umfassender Bestandteil des neuen Verfassungsvertrages verbindlicher Maßstab für alle Mitgliedstaaten und alle EU-Organe.

Die EU-Organe verpflichten sich, die Menschen- und Bürgerrechte einzuhalten und zu fördern. Jede Form der Diskriminierung ist verboten. Bereits jetzt sind die EU-Organe an die Standards der Europäischen Menschenrechtskonvention gebunden. Die Gleichheit von Frauen und Männern in allen Bereichen, einschließlich der Beschäftigung, der Arbeit und des Arbeitsentgelts, wird gewährleistet.

Eine Umsetzung des Verfassungsvertrages ist die Voraussetzung für eine weitere Demokratisierung der europäischen Institutionen. Die Transparenz der Entscheidungsverfahren würde erhöht und die demokratischen Mitwirkungsrechte des Europäischen Parlaments und der nationalen Parlamente ausgebaut und gefestigt. Mehr Bürgernähe und direkte Demokratie sollen außerdem durch die Einführung einer Bürgerinitiative verstärkt werden. Zum ersten Mal sollen die

europäischen Bürger die Möglichkeit haben, Beschlüsse der EU selbst in Gang zu setzen: Wenn bei der Europäischen Kommission ein Antrag von mindestens einer Million Unionsbürger aus mehreren EU-Mitgliedstaaten eingeht, soll sie verpflichtet sein, einen entsprechenden Gesetzesvorschlag auszuarbeiten. Künftig soll nicht nur das Europäische Parlament, sondern auch der Rat seine Sitzungen in Gesetzgebungsangelegenheiten öffentlich abhalten.

Die demokratische Legitimation des Präsidenten der Europäischen Kommission wird nach dem Entwurf des Verfassungsvertrages auf Grund der vorgesehenen Wahl durch das Europäische Parlament gestärkt.

Mit einer klareren Abgrenzung der Zuständigkeiten zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten, der Festlegung des Subsidiaritätsgrundsatzes und der Verpflichtung zum Abbau von Überregulierung und Bürokratie wird die Europäische Verfassung die EU demokratischer, handlungsfähiger, effizienter und durchschaubarer machen. Die Europäische Kommission sieht in ihrem „Weißbuch über das europäische Regieren“ zudem ausdrücklich die stärkere Einbeziehung von interessierten Gruppen der Zivilgesellschaft vor.

In Zukunft würden Regelungen auf der dem Bürger am nächsten liegenden Ebene mit der Möglichkeit seiner aktiven Mitwirkung getroffen. Dies ist der Kern des bereits geltenden Subsidiaritätsgrundsatzes. Er wird von Deutschland und Brandenburg nachdrücklich unterstützt und umgesetzt. Alle europäischen Regelungsvorschläge werden zunächst auf deren Notwendigkeit und Geeignetheit hin überprüft. Auch bestehende EU-Regelungen werden daraufhin untersucht.

Die Bundesrepublik Deutschland hat, wie 13 weitere EU-Mitgliedstaaten, den Verfassungsvertrag ratifiziert. Nach den gescheiterten Referenden in Frankreich und den Niederlanden ist die weitere Entwicklung offen. Auf jeden Fall aber müssen die Elemente, die Europa in der Zukunft



handlungsfähig machen, festgeschrieben werden. Auf welchem Weg dieses geschehen kann, wird den Europäischen Rat im Juni 2006 beschäftigen.

Die Erweiterung der Europäischen Union

Die Osterweiterung der Europäischen Union bringt Brandenburg politische und wirtschaftliche Vorteile. Am 1. Mai 2004 ist Brandenburg im Herzen des friedlich vereinten Europas angekommen. Mit dem Beitritt der mittelosteuropäischen Staaten, die weit überdurchschnittliche Wachstumsraten erzielen, ist Brandenburg aus einer Randlage an der früheren EU-Außengrenze in das Zentrum einer Region mit sich dynamisch entwickelnden Wirtschaftsbeziehungen gerückt. Die Zusammenarbeit mit dem unmittelbaren Nachbarn Polen, die in Brandenburg Verfassungsrang genießt, sowie mit den anderen mittelosteuropäischen Staaten wird sich im Zuge ihrer EU-Mitgliedschaft weiter vertiefen und Brandenburg auf lange Sicht erhebliche wirtschaftliche Vorteile bringen. Die von Deutschland erreichten Übergangsregelungen bei der Arbeitnehmerfreizügigkeit sorgen dafür, dass soziale Verwerfungen durch eine schrittweise Öffnung des Arbeitsmarktes vermieden werden. Seit Jahren profitiert die brandenburgische Exportwirtschaft von dem starken Anstieg beim Importbedarf der Beitrittsländer. Allein in den Jahren 2001 bis 2004 stiegen die brandenburgischen Exporte in die mittelosteuropäischen EU-Mitgliedstaaten im Jahresdurchschnitt um 8,3 %. Dagegen nahmen die Exporte in die übrige Welt jahresdurchschnittlich um 5,9 % zu. Im Beitrittsjahr 2004 betrug der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr sogar 15,5 % (übrige Welt 5,5 %). Im letzten Jahr sind die Ausfuhren in die EU gegenüber 2004 nochmals deutlich angestiegen (30,2 %, übrige Welt 21,6 %), wobei der Anstieg bei den brandenburgischen Ausfuhren nach Polen mit 55,2 % besonders deutlich ausfällt.

Stärke und Wettbewerbsfähigkeit brandenburgischer Unternehmen liegen dort, wo diese nicht nur auf den Preis, sondern auf Qualität, Know-how und Zuverlässigkeit setzen. Auch künftig werden sich die Absatzchancen für Waren- und Dienstleistungen in den neuen EU-Mitgliedstaaten überdurchschnittlich verbessern. Dafür sprechen sowohl der anhaltende Modernisierungsbedarf – insbesondere im Bereich der Infrastruktur und im Umweltschutz – und das erwartete Wirtschaftswachstum als auch die Strukturfondshilfen der EU zur Überwindung des Entwicklungsrückstands. Um

die sich durch die Osterweiterung der EU bietenden Chancen umfassend nutzen zu können, muss die brandenburgische Wirtschaft zugleich ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit kontinuierlich verbessern. Dazu sind auch bessere Rahmenbedingungen für Investitionen und Neuansiedlungen erforderlich.

Die Landesregierung trägt dazu durch die Neuausrichtung der Wirtschaftsförderung auf kleine und mittlere Unternehmen und auf Wachstumsbranchen bei. Der Schwerpunkt liegt auf der gezielten Unterstützung der starken und zukunftssträchtigen Branchen des Landes durch Förderung von Investitionen, Innovationen, des Technologietransfers, der Netzbildung und der Markterschließung. Ziel ist es, für 16 festgelegte Wachstumsbranchen ein bedarfsgerechtes Paket an passenden Förderinstrumenten anzubieten, das sich an den unterschiedlichen Bedürfnissen und Prioritäten der Branchen ausrichtet. Diese Fördermaßnahmen sind dabei zentrale Ansatzpunkte für eine stärkere Einbindung kleinerer und mittlerer Unternehmen in die Exporttätigkeit der brandenburgischen Wirtschaft.

Die befürchteten Nachteile für den brandenburgischen Arbeitsmarkt durch die Osterweiterung sind nicht eingetreten. Schwarzarbeit wird ebenso wie der Missbrauch von Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit bekämpft. Die Bundesregierung hat einen Sonderstab unter Beteiligung der Länder eingerichtet, der die rechtmäßige Erbringung grenzüberschreitender Dienstleistungen und die Rechtmäßigkeit von Niederlassungen sicherstellen soll. Der Beseitigung von Störungen auf dem deutschen Arbeitsmarkt durch Niedriglöhne gilt die besondere Aufmerksamkeit.

Die mittelosteuropäischen Staaten werden in den kommenden Jahren ein sehr dynamisches Wachstum gerade bei den anspruchsvollen Bauleistungen erfahren. So stellt die EU hohe Fördermittel für die Bereiche Verkehr und Umwelt bereit, um den Nachholbedarf auszugleichen. Brandenburgische Firmen können also profitieren, wenn sie sich erfolgreich auf EU-weite Ausschreibungen bewerben. Gute Chancen bestehen auch für die Ernährungswirtschaft, die in Brandenburg traditionell stark vertreten ist.

Die Fördermittel der Europäischen Union für Brandenburg

Die EU ist nicht nur eine politische und wirtschaftliche Union, sondern auch eine wirkungsvolle Solidargemeinschaft. Bran-

denburg wird am Ende der derzeitigen Förderperiode (2000 bis 2006) aus den europäischen Strukturfonds rund 3,2 Mrd. Euro an EU-Mitteln erhalten haben. Dies sind Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), dem Europäischen Sozialfonds (ESF) und dem Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL). Brandenburg profitiert außerdem von EU-Mitteln aus den Gemeinschaftsinitiativen INTERREG, URBAN, LEADER+ und EQUAL.

(1) EFRE: (1,72 Mrd. Euro):

Die Mittel dienen vor allem Infrastrukturvorhaben und der gewerblichen Wirtschaft. Sie kommen allen Landesteilen zahlreichen mittelständischen Unternehmen, aber auch größeren Investitionsvorhaben mit strategischen Innovationsimpulsen zu Gute. Brandenburg zählt zu den sogenannten „Ziel-1-Regionen“; das sind die Regionen in der EU, deren Wirtschaftsleistung noch weit unter dem EU-Durchschnitt liegt. Die Europäische Union unterstützt den Strukturwandel in diesen Regionen mit besonders hohen Fördermitteln. Ziel ist, den Prozess der Erneuerung aus eigener Kraft möglichst effektiv zu unterstützen. Förderschwerpunkte sind:

(a) Gewerbliche Wirtschaft:

Der EFRE fördert produktive Investitionen, Forschungs- und Innovationsvorhaben von Einzelbetrieben, den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie, die Weiterentwicklung strategischer Kompetenzen in kleinen und mittelständischen Unternehmen und die Verbesserung des regionalen und internationalen Marktzugangs brandenburgischer Unternehmen.

(b) Infrastrukturmaßnahmen:

Mittels dieser Maßnahmen sollen vor allem Engpässe in der Infrastruktur des Landes beseitigt werden, die hinderlich für die wirtschaftliche Entwicklung sind. Die Mittel fließen in Projekte zur gezielten Aufwertung von Ansiedlungsstandorten, in Verkehrsinfrastrukturen, in die Bereiche Bildung, Wissenschaft und Forschung als Standortfaktoren sowie in touristische Infrastruktur und Kultur.

(c) Schutz und Verbesserung der Umwelt:

Schwerpunkte liegen in diesem Bereich bei Maßnahmen zur Wasserversorgung und Abwasserentsorgung, zur Luftreinhaltung, insbesondere



durch Emissionsminderungen, Maßnahmen der Abfallwirtschaft, Konversion militärischer Liegenschaften und Sanierung von Braunkohlegebieten.

(2) ESF (730,6 Mio. Euro):

Mit seinem Leitmotiv „In Menschen investieren“ trifft der Sozialfonds die Ansprüche der brandenburgischen Arbeitsmarktpolitik. Seine Mittel werden in Brandenburg vollständig zur Finanzierung des Landesprogramms „Qualifizierung und Arbeit für Brandenburg“ eingesetzt. Dieses Programm unterstützt seit 15 Jahren Arbeitslose und von Arbeitslosigkeit bedrohte Menschen. Beispiele sind:

- Existenzgründungsförderung: Dadurch konnten etwa 7.000 Gründungswillige unterstützt werden, sich auf die wirtschaftliche Selbstständigkeit vorzubereiten.
- Inno.-Kampagne: Dieses Markenzeichen brandenburgischer Arbeitsmarktpolitik setzt auf die Förderung innovativer Ansätze. Dadurch konnten rund 4.000 Arbeitsplätze gesichert oder neu geschaffen werden.
- Unterschiedliche Instrumente der Erstausbildung. Allen brandenburgischen Jugendlichen soll der Zugang zu einem Ausbildungsplatz ermöglicht werden.

(3) EAGFL (727,3 Mio. Euro):

Die Förderung der ländlichen Entwicklung über den EAGFL verbessert die Attraktivität und die Lebensbedingungen des ländlichen Raums, schafft alternative Beschäftigungsmöglichkeiten und günstige Bedingungen für Ansiedlungen und trägt damit zur Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung auf dem Lande bei. In Brandenburg werden Garantiemaßnahmen wie Flächenbeihilfen, Tierprämien, Agrarumweltmaßnahmen, Ausgleichszulagen in benachteiligten Gebieten und Gebieten mit umweltspezifischen Einschränkungen sowie Erstaufforstung von landwirtschaftlichen Nutzflächen unterstützt. Die Mittel dienen der Förderung von Strukturmaßnahmen im ländlichen Raum. Dies sind vorrangig Investitionen. Mit den Vorhaben soll gezielt der weiteren Absonderung und wirtschaftlichen Benachteiligung der abgelegenen ländlichen Räume entgegengewirkt werden.

Zur Verbesserung der Agrarstrukturen gehören:

- Einzelbetriebliche Investitionen in landwirtschaftlichen Unternehmen,
- ländliche Berufsbildung,
- Marktstrukturverbesserung,
- Verarbeitung und Vermarktung öko-

logisch erzeugter landwirtschaftlicher Produkte,

- forstwirtschaftliche Maßnahmen.

Zur Förderung der ländlichen Entwicklung gehören:

- Flurbereinigung,
- integrierte ländliche Entwicklung,
- Deichbau und andere wasserwirtschaftliche Maßnahmen,
- Verbesserung des Landschaftswasserhaushalts, kulturbautechnische Maßnahmen und Erhaltung der biologischen Vielfalt.

Darüber hinaus werden zahlreiche Projekte zur Verarbeitung und Vermarktung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Land Brandenburg im Umfang von rund 20 Mio. Euro und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Agrarunternehmen des Landes im Umfang von rund 89 Mio. Euro unterstützt.

Die EU-Förderung für Brandenburg wird auch in der neuen Förderperiode (2007 bis 2013) fortgesetzt. Die Ressorts der Landesregierung diskutieren derzeit die Schwerpunktsetzungen für die kommende Periode. Dabei legen wir besonderen Wert darauf, die Anstrengungen auf eine nachhaltige Entwicklung des Landes, die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen, die Herstellung von Wettbewerbsfähigkeit durch Investitionen in die Köpfe und die Bereitstellung einer guten Infrastruktur zu richten. Die Unterstützung der Wirtschaft, vor allem der kleinen und mittelständischen Betriebe, ist die Grundlage für die nachhaltige Entwicklung des Landes. Der Einsatz der Fördermittel muss mit der Neuordnung der Wirtschaftsförderung unter dem Motto „Stärken stärken“ zusammenpassen.

Eine neue Zukunftsdebatte

Die junge Generation ist aufgerufen, die Europäische Vision neu zu begründen. Studenten aus sieben europäischen Ländern haben bei einer Begegnung mit Bundespräsident Köhler und weiteren sechs Präsidenten aus Europa in Dresden im Februar 2006 einen Katalog europäischer Forderungen vorgelegt, der weit in die Zukunft weist. Sie fordern zum Beispiel die Einrichtung eines Hauses Europäischer Geschichte, des Faches „Europakunde“ an allen Schulen und Bildungseinrichtungen, eine Europäische Zentrale für Politische Bildung, die Verabschiedung einer einfachen und verständlichen Verfassung für Europa und einen direkt gewählten Präsidenten, der Europa ein Gesicht gibt. Wenn manches auch nicht in dieser Form umgesetzt werden sollte, braucht Europa

diese Art Idealismus und jugendlichen Elan, um die Herausforderungen der Zukunft zu bestehen und die großen Chancen einer Vertiefung der europäischen Einigung zu nutzen. Die Landesregierung wird Ihren Teil zu einer solchen Zukunftsdebatte beitragen. ■



Landesvertretung Brandenburg in Brüssel



Die EU unterstützt eine integrierte Stadtentwicklung in Brandenburg – mit ZiS und URBAN

Corinna Wilhelm, Christian von Faber, Stefan Krapp,

Warum integrative Stadtentwicklung?

Brandenburgische Städte haben eine Vielzahl von Problemen zu bewältigen, gleichzeitig aber Potenziale zu nutzen, mit deren Hilfe auch schrumpfende Städte als lebenswerte Orte langfristig gestärkt werden können. Um die Zukunftsfähigkeit der Städte, und mittelbar damit auch ihrer Regionen, zu sichern und auszubauen, muss in vielen Politikfeldern gleichzeitig angesetzt werden. Leitbild ist dabei die nachhaltige Entwicklung – der Dreiklang von wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, sozialer Gerechtigkeit und Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen.

Hierfür sind integrierte Lösungen erforderlich, d.h. Stadtentwicklung muss als Verzahnung von Bau-, Verkehrs-, Sozial-, Bildungs-, Kultur- und Umweltpolitik, aber auch von Wirtschafts- und Arbeitsmarktförderung verstanden und praktiziert werden. Zur Verwirklichung dieses integrativen Ansatzes ist also nicht nur ein verträgliches Nebeneinander von Fachpolitiken erforderlich, sondern eine verstärkte fach- und ressortübergreifende Zusammenarbeit, um alle Ressourcen und Mittel zu bündeln und optimal zu nutzen.

Von zentraler Bedeutung für erfolgreiches integriertes Handeln vor Ort sind:

- integrierte Handlungskonzepte als Kommunikations-, Bündelungs- und Steuerungsinstrument für alle Stadtentwicklungsakteure
- Information, Beteiligung, Aktivierung
- effektive Verwaltungsstrukturen
- Public Private Partnership
- Quartiersmanagement mit Vor-Ort-Präsenz
- Mitwirkung der Bürgerschaft und lokale Akteure
- Stärkung von Eigenverantwortung und selbsttragenden Strukturen
- umsetzungsfähige und bedarfsgerechte, auch kleinteilige, nicht-investive Projekte
- Monitoring und Evaluierung
- Erfahrungsaustausch zwischen den Städten und beteiligten Landeseinrichtungen bzw. Institutionen

ZiS und URBAN – zwei EU-finanzierte Programme mit Pilotcharakter

In der laufenden Förderperiode 2000-2006 unterstützt die EU diesen Stadtentwicklungsansatz gleich doppelt. Auf Grund der überzeugenden Erfahrungen mit der Gemeinschaftsinitiative URBAN 1994-1999 wurde sie als URBAN II fortgeführt. Brandenburgische URBAN-Stadt in diesem europäischen Experimentierlabor mit großzügiger Finanzausstattung von ca. 20 Mio. Euro ist Luckenwalde. Parallel hierzu hat das Land Brandenburg im Rahmen des sog. EU-Mainstream das Programm „Zukunft im Stadtteil – ZiS“ aufgelegt. ZiS wird aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Europäischen Sozialfonds (ESF), des Landes Brandenburg und der Städte finanziert. Insgesamt werden bis 2006 in den 16 Programmstädten von EU, Land und Kommunen im Programm „Zukunft im Stadtteil“ (ZiS) 113,5 Mio. Euro investiert.

ZiS geht auf die Zielgerade

Die ZiS-Programmstrategie geht auf: Der überwiegende Teil der Projekte ist bzw. wird derzeit realisiert, die letzten Projekte stehen kurz vor der Bewilligung. Dies war Anlass, in der 42. Sitzung des interministeriellen Lenkungskreises am 01.12.2005 zum einen Bilanz zu ziehen, zum anderen aber auch einen Ausblick auf die nächste EU-Förderperiode zu geben.

Ziemlich genau vier Jahre zuvor besuchte der ZiS-Lenkungskreis Fürstenwalde/Spree, um sich vor Ort vom Entwicklungsbedarf der Innenstadt und der Sinnhaftigkeit der geplanten Projekte zu überzeugen. Er nahm die erneute Einladung der Stadt gerne an, um nun auch die Resultate zu besichtigen.

Aber zuerst wurde im Warmen resümiert und nach vorn gesehen. Den Anfang machte Herr Schweinberger, Abteilungsleiter Stadtentwicklung und Wohnungswesen im MIR, mit beeindruckenden Zahlen: Bislang hatte das Gremium unter Vorsitz von Referatsleiterin Frau Even-Pröpper, über 248 Vorhaben zu entscheiden, knapp 70 Mio. Euro EU- und Lan-

desmittel wurden bereits ausgereicht und 10 Mio. Euro sind noch zu bewilligen. Aus Sicht des MIR war ZiS insgesamt erfolgreich und stellt quasi den „Laborversuch“ für integrierte Strategien auf breiterer Ebene dar. Prämissen für die kommende EU-Förderperiode 2007-2013 werden die Fortführung der ressortübergreifenden Zusammenarbeit auf Landesebene, aber auch eine stärkere Verantwortung der Städte bei der Programmumsetzung auf der Grundlage integrierter Stadtentwicklungskonzepte sein. Vor dem Hintergrund der immer knapper werdenden Mittel und Ressourcen sollen Aspekte wie Mittelbündelung und bürgerschaftliches Engagement noch an Bedeutung gewinnen.

Herr Dr. Budde, MBJS, bestätigte diese Sicht, verwies aber auch auf Lernprozesse und Erfahrungen, die für die neue Strukturperiode genutzt werden können und sollen: So sollten integrierte Handlungskonzepte nicht nur den Überbau für ohnehin geplante Projekte liefern, sondern Leitideen für die Stadtentwicklung beinhalten. Außerdem hob er im Zusammenhang mit der Bürgerstadt die besondere Bedeutung von Quartiersmanagement und kleinteiligen Maßnahmen hervor.

Zentrale Ziele integrierter Strategien wie die Überwindung von Ressortinteressen und die Nutzung von Synergien sind aus Sicht von Herrn Linke, MLUV, mit dem ZiS-Lenkungskreis erreicht worden. Auch hat sich aus seiner Sicht der Blick für andere Themen geschärft, z. B. will sich das MLUV in der kommenden EU-Förderperiode erstmals eines innerstädtischen wirtschaftsorientierten Flächenmanagements annehmen. Herr Schweinberger begrüßte das Engagement für die Innenstädte und wies auf die von MLUV und MIR beabsichtigte enge Zusammenarbeit für Städte mit weniger als 5.000 Einwohnerinnen und Einwohnern hin.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich einig, dass sich die Umsetzung eines Förderprogramms auf der Grundlage abgestimmter Konzepte bewährt hat und dies künftig so fortgeführt werden



soll. Hierbei sind die EU-Querschnittsaufgaben wie Nachhaltigkeit, Chancengleichheit und auch die Evaluation von zentraler Bedeutung.

Es sollten aber nicht nur die Landesressorts, sondern auch zwei Programmstädte mit ihren Vor-Ort-Erfahrungen zu Wort kommen.

Die ZiS-Bilanz von Herrn Polzehl, Bürgermeister der Stadt Schwedt/Oder, fiel erfreulich aus: Mit Projekten wie der Gestaltung des Rathausumfelds und des Bollwerks, des Ausbaus des Ermelerspeichers zum zentralen Bibliotheksstandort und des Jugend- und Freizeittreffs HIT zu einem generationsübergreifenden Treffpunkt, aber auch durch Stadtteil- und Öffentlichkeitsarbeit konnten Entwicklungsziele für das Stadtzentrum teilweise erreicht, private Investitionen angestoßen und Image, Identifikation wie auch nachbarschaftliches Engagement gesteigert werden. Weitere positive Effekte sieht er in der Reduzierung der Bewirtschaftungskosten und damit einer langfristigen Entlastung des städtischen Haushalts durch Zusammenlegung und Modernisierung von Einrichtungen, in fachübergreifenden Lösungen, in den Möglichkeiten der Fördermittelkombination und der großen Akzeptanz des Programms durch die Bevölkerung. Allerdings machte der Bürgermeister anhand diverser Projekte deutlich, dass Schwedt/Oder noch erheblichen Entwicklungsbedarf hat und daher auf die Aufnahme in neue EU-finanzierte Förderprogramme hofft.

Ähnlich stellte auch die Baubeigeordnete Frau Fellner die Lage in Fürstenwalde/Spree dar: Mit ZiS wurde im Sinne der Innenstadtstärkung viel erreicht.

Im Zusammenhang mit seiner Versorgungsfunktion für die Region und neuerdings als Regionaler Wachstumskern hofft die Stadt, ebenfalls von der kommenden EU-Förderperiode zu profitieren. Mit der konsequenten Umsetzung ihres integrierten Stadtentwicklungskonzepts von 1997 fühlt sich die Stadt der stärkeren Eigenverantwortung und gesamtstädtischen Herangehensweise sehr wohl gewachsen. Zentrale Aspekte für die neue Förderperiode sah Frau Fellner in der Akzeptanz von Stadtentwicklung als Prozess mit offenem Ausgang - gerade bei der in Fürstenwalde sehr ernst genommenen intensiven Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in Planung und Umsetzung - sowie Offenheit und Ehrlichkeit bei der Zusammenarbeit auf allen Ebenen.

Beim Stadtrundgang durch Fürstenwalde

fielen die Veränderungen im Domumfeld besonders positiv auf: Abriss- und Gestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raums gehen einher mit dem Umbau der Domschule zum Museum und ergänzen damit den Kulturstandort mit Dom und Kulturfabrik. Vorbei an der Tourismusinformati on und einigen leer stehenden Läden, die gerade von Künstlerinnen und Künstlern als Galerien genutzt wurden, ging es zu einem weiteren ZiS-Schwerpunkt, dem zu Teilen neu gestalteten Spreeufer. Damit ist die Stadt ihrem Ziel einer besseren Anbindung des Zentrums an die Spree ein gutes Stück näher gekommen - auch der Spielplatz Goetheplatz nimmt hier eine wichtige Verbindungsfunktion wahr. Vervollständigt werden die Baumaßnahmen durch ein Wegeleitsystem, damit die Gäste der Stadt die sehenswerten Ecken auch finden.



Fürstenwalde/Spree, Spreeufer

Was hat URBAN Luckenwalde bislang gebracht? Was bringt URBAN?

Wie oben beschrieben, wird das ZiS-Programm in 16 Städten umgesetzt und ist daher schon sehr weit fortgeschritten. Dagegen kann Luckenwalde als einzige URBAN-II-Stadt während desselben Zeit-



Domumfeld in Fürstenwalde/Spree



raums bis 2008 deutlich mehr Mittel und damit Projekte umsetzen.

Das Luckenwalder URBAN-Programm ist also noch voll im Gange, aber die Zielgerade kommt auch hier langsam in Sicht. Das zeigt sich für die Macher darin, dass bis September 2006 das letzte Mal die Programmplanung geändert werden darf. In der Öffentlichkeit der Stadt wird über Prioritäten diskutiert, weil das Geld nun für einige der angestrebten Vorhaben doch nicht mehr reicht, der Boden des Fördertopfes zu sehen ist.

Von den 71 Projekten, mit denen sich die Stadt und ihre Akteure befasst haben, ist die größte Teilmenge mit 27 die der abgeschlossenen Projekte. 19 Projekte laufen, die meisten werden Ende dieses Jahres abgeschlossen, 10 Projekte werden noch vorbereitet bzw. sind noch nicht bewilligt und 15 Projekte wurden in den vergangenen fünf Jahren aus verschiedenen Gründen abgebrochen. Von den ca. 15 Mio. € EFRE-Mitteln, die mit der natio-

nenalen Kofinanzierung ein Programmvolumen von ca. 20 Mio. € ergeben, wurde bis 2005 knapp die Hälfte abgerufen. Die EFRE-Mittelbindung liegt bei 10 Mio. €, also 2/3 des Programmvolumens. Die verbleibenden Mittel sind im wesentlichen drei großen Projekten, der Entwicklung des Bahnhofsbereiches und Umbau des historischen Bahnhofgebäudes zur Bibliothek, der Ertüchtigung des Werner-Seelembinder-Stadions und dem Stadtkern zugeordnet.

Diese Projekte sind dicke Brocken. Dennoch ist das Luckenwalder Programm über den Berg, denn mit der gesammelten Erfahrung laufen sie besser, als manches Projekt in der Anfangsphase, wo mit den Projekten auch die Verfahren strukturiert werden mussten.

URBAN war in mancher Hinsicht ein neuer Anfang. Die EU-Diktion der geleiteten Selbstprogrammierung veranlasste die Stadt, ihre Probleme, Chancen, Risiken und Potenziale selbst zu bewerten und,

dem integrierten Ansatz folgend, Strategien, Maßnahmen und Projekte für Wirtschaft, Soziales und Städtebau im Zusammenhang zu entwickeln. Völlig neu war die Möglichkeit, als Stadt aktiv wirtschaftsfördernd tätig zu werden, viel besser als bisher waren die Möglichkeiten, tragfähige soziale Projekte ins Leben zu rufen.

Luckenwalde hat gelernt, sich selbst neu zu erfinden. Mit dem Start des Programms begann ein neuer Dialog zwischen Stadt und Wirtschaft. Es entwickelte sich in Bürgerschaft, Politik und Medien ein öffentlicher Diskurs um das Woher und Wohin, Ziele und Prioritäten in der Kunst des Machbaren. Neben den sichtbaren Erfolgen des Programms wird gerade diese neue Kommunikationskultur dafür sorgen, dass der URBAN-Prozess weitergeht und sich Stadt, Bürgerschaft und Wirtschaft im neuen Entwicklungsgefüge des Landes und der neuen EU-Förderperiode gut aufstellen. ■



Luckenwalde
Sport in der neugestalteten Baulücke
Breite Straße



Luckenwalde
Materialbergung an der Remise im
Nuthepark durch gemeinnützige Arbeit



Reaktivierung von Brachflächen und Stärkung der Innenstädte – eine Bilanz der EU-Strukturfondsperiode 2000-2006

Hans-Joachim Stricker

Die Städtelandschaft Brandenburgs ist bekanntermaßen sehr kleinteilig strukturiert und neben den wenigen kreisfreien Städten von Klein- und Mittelstädten geprägt, die seit Beginn der 90er Jahre fast durchweg - und mittlerweile oft über 15 Jahre lang - Unterstützung vom Bund und dem Land Brandenburg bei der Innenstadterneuerung erhalten haben. Die eingesetzten Städtebauförderprogramme haben auf diese Weise nicht nur die Erhaltung und Wiederherstellung bedrohter historischer Bauten und Infrastrukturen ermöglicht, sondern auch den Grundstein dafür gelegt, dass sich in den Innenstädten – trotz aller Umbrüche bei Wirtschaft, Einzelhandel und Wohnungsmarkt - weiterhin städtisches Leben halten und entwickeln konnte.

Der unterschiedliche Erfolg der Städte bei der Stärkung der Innenstädte hing dabei immer auch von der Bereitschaft und Möglichkeit ab, über die engeren baulichen Probleme hinaus funktionale, soziale und ökologische Defizite mit zu bewältigen. Wo es gelang, durch integrierte Planung, infrastrukturelle Vorleistungen oder direkte Förderung neue „Schlüsselnutzungen“ für die Innenstädte zu gewinnen, sind in der Regel auch positive Impulse für die Entwicklung der Gesamtstadt bzw. ihrer Region zu erkennen – und somit strukturpolitische Effekte bei der Stärkung der Städte als „Wachstumskerne“ und als „Anker im Raum“ zu verzeichnen.

Bereits in den 90er Jahren hatte sich im Land Brandenburg gezeigt, wie sinnvoll der kombinierte Einsatz von Förderprogrammen ist, um die beschriebenen Effekte zu erreichen. Denn Städtebauförderungsmittel bedürfen einer vergleichsweise hohen kommunalen Mitfinanzierung, müssen aufgrund des Aufgabenumfanges der Stadterneuerung auf viele Städte verteilt werden -somit pro Stadt in der Höhe begrenzt werden- und sind nicht geeignet, spezielle Bedarfe etwa bei der Schaffung kultureller Infrastrukturen abzudecken. Fördermittel des Europäischen Regionalfonds sind daher als zusätzliche Unterstützung für die Städte für die Durchführung von „Schlüs-

selprojekten“ der Innenstadtstärkung in idealer Weise geeignet, denn ihr Einsatz kann mit der nationalen (Städtebau-) Förderung kombiniert werden. In größerem Umfang wurde von dieser Möglichkeit in der Strukturfondsperiode 2000 bis 2006 Gebrauch gemacht.

Die Innenstädte haben dabei sowohl von den EU - Förderprogrammen profitiert, die dem MIR für die Stadtentwicklung zur Verfügung standen, als auch von der Unterstützung anderer Ressorts im Rahmen des Strukturfonds. Im Brachflächenprogramm des MIR wurden insgesamt 86 Einzelmaßnahmen in 47 Städten und Gemeinden durchgeführt, davon dienten 49 Maßnahmen der Innenstadtstärkung. Im Programm Zukunft im Stadtteil (ZiS) wurden Gesamtmaßnahmen in 16 Städten durchgeführt, dabei lagen 13 Förderkulissen überwiegend oder teilweise in den Innenstädten. Unter den Programmen anderer Ressorts hatte das Kommunale Kulturinvestitionsprogramm (MWFK) besondere Bedeutung bei der Umsetzung von Schlüsselprojekten in den Innenstädten. Die Verknüpfung von „Basisförderung“ (über die Bund-Länder-Städtebauförderprogramme) und „Zusatzförderung“ (über EFRE) ist dabei in unterschiedlicher Weise erfolgt. Sie reichte von der räumlichen Kombination der Einzelmaßnahmen in

den innerstädtischen Förderkulissen bis zur Erbringung des nationalen Kofinanzierungsanteils über die Städtebaufördermittel von Bund, Land und Gemeinde.

An drei Beispielen sollen die Einsatzmöglichkeiten des EFRE für die Stärkung der Innenstädte veranschaulicht werden:

Eberswalde

Die Wiederbebauung des Pavillonplatzes in der Eberswalder Innenstadt ist eine Schlüsselmaßnahme für die 1991 eingeleitete Sanierung und Aufwertung des Stadtzentrums. Die Entscheidung des Barnimer Kreistags, das Landsratsamt hierhin zu verlegen und damit das gesamte, seit den Kriegszerstörungen unbebaute Karree für eine hochwertige zentrentypische Nutzung zu beanspruchen, bedeutet für die Eberswalder Innenstadt eine deutliche Funktionsstärkung. EFRE-Mittel aus dem Brachflächenprogramm werden für die Herstellung der öffentlichen Erschließungsanlagen eingesetzt, die als Durchwegung durch den Baublock die angrenzenden Teilbereiche der Eberswalder Innenstadt miteinander verbinden. Aus dem Brachflächenprogramm wurden insgesamt 0,487 Mio. € eingesetzt. Die nationale Kofinanzierung erfolgt aus Städtebaufördermitteln.



Eberswalde - Pavillonplatz vor der Neubebauung



Brandenburg an der Havel

In der Brandenburger Innenstadt wurden EFRE-Mittel für die Stärkung der Innenstadtfunktionen und die Erschließung von Entwicklungspotenzialen für den Fremdenverkehr eingesetzt. Die Maßnahmen in den beiden EFRE-Programmen stehen im räumlichen und inhaltlichen Bezug zur Stadterneuerung, die bereits 1990 eingeleitet wurde und in deren Mittelpunkt die Rettung der historischen Bausubstanz steht.



Brandenburg an der Havel: Ungenutzte Freiflächen am Grillendamm

Mit der Einzelmaßnahme „Domplatz Grillendamm“ wird die Erreichbarkeit des Domensembles erheblich verbessert. Über eine neue Havelbrücke entsteht derzeit eine öffentliche Wegeverbindung zum Dom, ein Anlaufpunkt für Wasserwanderer und entlang der Uferzone ein attraktiver Aufenthaltsbereich. Im weiteren räumlichen Umfeld des Domensembles entstehen zwei weitere Besucherpark-

plätze auf Brachflächen. Für dieses Maßnahmenbündel werden insgesamt knapp 2 Mio. € EFRE-Mittel aus dem Brachflächenprogramm eingesetzt. Die nationale Kofinanzierung erfolgt teilweise aus Städtebaufördermitteln (Städtebaulicher Denkmalschutz).

Aus dem Programm „Zukunft im Stadtteil“ werden schwerpunktmäßig Projekte im Bereich Wirtschaft und Tourismus, soziokulturelle Projekte und die Aufwertung der Umweltgüte unterstützt. Es wird unter anderem das Ziel verfolgt, aktive Vereine, Initiativen und Bürger im Stadtteil zu unterstützen. In weiteren Projekten wird die Anlage und Erneuerung von Wegen und Grünanlagen in Ergänzung zur Städtebauförderung finanziert. Die größten Projekte sind die Sanierung des altstädtischen Rathauses zur einem multifunktional nutzbaren Veranstaltungsraum und die Umnutzung einer Schule zu einem interkulturellen Zentrum. Für die Gesamtmaßnahme werden insgesamt etwa 6,6 Mio. € EFRE-Mittel eingesetzt. Die nationale Kofinanzierung erfolgt teilweise aus Städtebaufördermitteln (Stadtumbauprogramm).

Jüterbog

Aus dem Gebäudekomplex des ehemaligen Jüterboger Mönchenklosters wurde das „Kulturquartier Mönchenkirche“ als überregional bedeutsamer Kulturstandort entwickelt und damit ein zentraler, integraler Baustein der Funktionsstärkung der historischen Altstadt. Kernaufgabe war die bauliche Sanierung der bereits seit 1985 als Bibliothek und Konzertstätte genutzten Anlage. Die Maßnahmen im Innenbereich wurden mit ca. 3,3 Mio. € über das Kommunale Kulturinvestiti-

onsprogramm des MWFK gefördert, die Sanierung der Gebäudehülle mit einem etwa gleich hohen Förderbetrag über das bereits seit 1991 in Jüterbog laufende Bund-Länder-Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“.

In diesem Fall wurden Städtebaufördermittel als nationale Kofinanzierung zur EFRE-Förderung eingesetzt. Für die im dünn besiedelten ländlichen Raum gelegene Stadt Jüterbog ist mit dieser Schlüsselmaßnahme ein wichtiger Baustein der Funktionsstärkung realisiert worden, der allein mit Hilfe nationaler Förderprogramme nicht umsetzbar gewesen wäre.

Für die als längerfristiger Prozess mit rechtlichen Bindungen angelegte Innenstadtsanierung sind mit dem EFRE-Miteinsatz in vielen Fällen große Fortschritte und Impulse ausgelöst worden, die das Erreichen der Sanierungsziele und einen erfolgreichen Abschluss der jeweiligen Gesamtmaßnahmen in erreichbare Nähe rücken lassen. Als unverzichtbar hat sich dabei ein über die städtebauliche Erneuerung hinausgehende integrierte Sichtweise in den städtischen Konzepten erwiesen, um die Einbindung von EFRE-Einzelmaßnahmen als „Schlüsselprojekte“ bzw. die Verknüpfung der jeweiligen Gesamtmaßnahmen zu erreichen.

Die gesammelten Erfahrungen sollen für die kommende EU-Strukturfondsperiode nutzbar gemacht werden. Die Chance einer Verknüpfung des weiter laufenden Stadterneuerungsprozesses mit der Basisfinanzierung über die nationale Städtebauförderung und den weitergehenden Möglichkeiten einer strukturpolitisch ausgerichteten Förderung von Schlüsselprojekten muss genutzt werden, um die Innenstädte weiter zu stabilisieren und zu entwickeln. ■



Das sanierte Kulturquartier Mönchenkirche in Jüterbog



Positive Signale für JoiTraM-Projekt Ausgangslage und Überblick

Jürgen Roß

Vor dem Hintergrund des damals bevorstehenden EU-Beitritts Polens sowie in Anbetracht des zunehmenden Interesses der Bürger beider Länder nach Fahrten in das jeweils andere Land, erschien es erforderlich, auch die Verkehrsangebote im Regionalverkehr zwischen den Ländern Berlin-Brandenburgs sowie der Wojewodschaft Lubuskie zu verbessern. Im Dezember 2001 bekundete daher der Aufsichtsrat des VBB sein Interesse an einer Intensivierung der Zusammenarbeit und empfahl der VBB GmbH die Beantragung eines Projekts im Rahmen des INTERREG-Programms der EU.

Im Januar 2002 wurde dies durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV, heute MIR) bestätigt. Gleichzeitig wurde die VBB GmbH mit der Antragstellung beauftragt. Im Laufe der Antragsstellungsphase zeichnete sich ab, dass das INTERREG-Programm III A für die Verwirklichung der Ziele geeignet ist. Auf dieser Basis erfolgte bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) die Antragstellung mit den Projektpartnern VBB, MSWV und Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie.

Am 24.02.2004 wurde in der Wirtschafts- und Handelsabteilung der polnischen Botschaft in Berlin die Partnerschaftvereinbarung zum Projekt unterzeichnet. Auf dieser Grundlage wurde durch die ILB am 05.04.2004 der vorzeitige Maßnahmenbeginn bewilligt.

Das Projekt enthält drei wesentliche Teile:

- Teil A: Grenzüberschreitende Verkehrskonzeption
- Teil B: Einzelstreckenuntersuchungen
- Teil C: Organisation und Management

Nach der Abstimmung von Projektinhalten, Koordinierungsgremium und Projektdurchführung wurden ab April 2004 die gutachterlichen Leistungen ausgeschrieben und beauftragt. Ein erster Workshop unter Beteiligung der Projektpartner, der Universität Zielona Góra sowie der Ver-

kehrsunternehmen in der Wojewodschaft Lubuskie wurde im August 2004 durchgeführt. Dabei wurde deutlich, dass die Verfügbarkeit von Daten aufgrund des sehr wettbewerblich orientierten ÖPNV-Marktes in Polen ein erhebliches Problem darstellt. Daher waren die Gutachter auf die eigene Erhebung von Daten in größerem Umfang als ursprünglich vorgesehen angewiesen.

Im Herbst 2004 startete die detaillierte Untersuchung zweier grenzüberschreitender SPNV-Strecken. Die Auswahl der Strecken erfolgte in enger Abstimmung mit dem Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie. Ausgewählt werden die Strecken Berlin – Kostrzyn – Gorzów – Krzyz sowie Guben– Czerwiensk – Zielona Góra – Nova Sol. Beide Strecken gehören zum regionalen Eisenbahnnetz. Sie ergänzen das übergeordnete Streckennetz, welches bereits umfangreich in die Planungen auf europäischer und nationaler Ebene eingebunden ist.

In weiteren Arbeitsgesprächen und Workshops in Zielona Gora und Slubice wurden Ende 2004 / Anfang 2005 die Zwischenstände aus den Arbeitspaketen vorgestellt und diskutiert. Auf dieser Basis erfolgte dann die Beauftragung der externen Unterstützung für die Erarbeitung von Vorschlägen zu Organisation und Management des ÖPNV in der Wojewodschaft Lubuskie.

Nach einer weiteren intensiven Arbeits- und Abstimmungsphase über die Mitte des Jahres 2005 konnten die Arbeiten an JoiTraM Ende September 2005 erfolgreich abgeschlossen werden. Die Unterlagen, Bewertungen und Vorschläge liegen vor. Für beide Seiten ergibt sich nun die Möglichkeit, Entscheidungen zur Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs fundierter zu treffen. Erforderliche Maßnahmen zur Modernisierung der Infrastruktur sowie zur Organisation, Bestellung und Finanzierung des SPNV können sachgerecht begründet werden. Die Projektergebnisse bieten die Chance, gemeinsam an der Entwicklung von kundenorientierten und wirtschaftlichen

Angeboten sowie zukunftsfähigen Organisationsformen im grenzüberschreitenden Personenverkehr zu arbeiten.

Eine Broschüre zur Information der (Fach-)Öffentlichkeit erscheint noch im 2. Quartal 2006. ■





INTERREG III B: Stand und Ausblick auf EU-geförderte transnationale Projekte zur Raumentwicklung

Michael Kortz

Das europäische Förderprogramm INTERREG stärkt im Strang III B den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in Europa durch die Initiierung von transnationalen Projekten zur europäischen Raumentwicklung. Grundlegende Ziele von III B sind zum Beispiel: Die Förderung der regionalen Entwicklung, der Verkehrssysteme, des Zugangs zur Informationsgesellschaft und zum anderen der Schutz des natürlichen und kulturellen Erbes. Die Projekte werden in großen staatenübergreifenden Kooperationsräumen durchgeführt. Diese Art der Zusammenarbeit soll die europäische Integration stärken, den territorialen Zusammenhalt fördern und zu einer ausgewogenen und nachhaltigen Raum-Entwicklung der Regionen beitragen. Brandenburg und Berlin sind im Ostseeraum und im Central - Europe - Raum (CEUS/ CADSES) mit 20 weiteren Staaten und 13 Bundesländern beteiligt.

Die Programme und Projekte zu INTERREG III B sind geeignet, räumliche konzeptionelle und strukturelle Defizite abzubauen, europäische Kooperationen zu fördern und die europäische Einigung voranzutreiben. Außerdem trägt die konkrete Projektarbeit wesentlich zur Qualifizierung der Regionen bei. Dieser Strang B von INTERREG III fördert die Durchführung transnationaler Konzepte und Strategien in diesen großräumigen mehrstaatlichen Kooperationsräumen mit EU-Mittel-Anteilen von 50 bis maximal 75 %.

Die INTERREG III B Programme und Projekte haben eine hohe strategische Bedeutung in der Anbahnung mittel- bis langfristiger gemeinsamer raumbedeutsamer Vorhaben, z. B. zu Verkehrskorridoren, Hochwasserschutz etc., die künftig nur bei harmonischer, mehrstaatlicher Vorabstimmung gemeinsamer Konzepte Chancen auf EU-Förderung haben. Das qualitative sowie politische Gewicht dieser mehrstaatlichen Projekt-Kooperationen steigert die EU-Wettbewerbsfähigkeit der EU-Regionen.

In der Förderperiode 2000 - 2006 fließen ca. 6 Mio. € INTERREG III B För-

dermittel in Projekte mit Partnern aus Brandenburg und in ähnlicher Höhe gemäß der EU-Vergabeverfahren in solche aus Berlin. Auf die an den Programmen beteiligten Bundesländer (in den u.g. Programmräumen) entfielen bis 2005 ca. 43 Mio. € INTERREG III B EFRE-Anteile. Damit wirken Brandenburger und Berliner Projekte und Partner sehr erfolgreich in den Kooperationsräumen der Raumentwicklung mit (Ostseeraum und CADSES-Raum).

An den einzelnen Projekten sind neben Gebietskörperschaften und öffentlichen Institutionen auch private Unternehmen beteiligt, jedoch war deren Förderung durch restriktive EU-Regularien in III B bisher noch die Ausnahme. Mit der EU-Leitlinie für die nächste Förderperiode entstehen dafür voraussichtlich verbesserte Chancen im Sinne von Public – Private – Partnerships „PPP“.

Die EU-Mittel sowie die Projekte werden, entsprechend den Vorgaben der EU-Kommission und Verträgen zwischen den Staaten, in den transnationalen Sekretariaten erfasst, bewertet und betreut. Die Unterstützung bzw. Beratung der Antragsteller erfolgt insbesondere durch die Sekretariate der Programmräume, für den Ostseeraum in Rostock und für den Süd-Osteuropäischen Raum in Dresden. Die Antragsverfahren zu INTERREG III B sind gem. den EU-Regeln grundsätzlich wettbewerbsoffen. Darüber hinaus hat das MIR (GL) eine koordinierende Funktion für die Brandenburger und Berliner Belange von INTERREG III B und ist deshalb auch Mitglied der nationalen Ausschüsse, die den internationalen Entscheidungsgremien konkrete Empfehlungen für die Projektauswahl geben.

Brandenburg beteiligt sich bereits seit Jahren finanziell mit ca. 10.000 € pro Jahr wie die anderen Bundesländer an den nationalen Kontaktstellen in III B, die sich als sehr sinnvoll erwiesen haben. Die Beteiligung und auch finanzielle Unterstützung „transnationaler Sekretariate und nationaler Kontaktstellen“ ist eine von der EU Kommission gesetzte

Vorgabe in III B, die sich als Beteiligungsvoraussetzung bereits im Vorgängerprogramm II c ergab und zwischen den Bundesländern und dem Bund dort zuerst zur Verwaltungsvereinbarung im Ostseeraum führte, mit dem Ziel, die gemeinsamen deutschen Interessen im Wettbewerb um EU-Mittel in INTERREG III B stärker zu bündeln. Verträge der EU und zwischen den Staaten regeln die Mittelvergabe im qualitativen transnationalen Wettbewerb, in unabhängigen Vergabegremien unter Beteiligung aller Staaten im Konsensprinzip. Daher ist auch bei intensiver nationaler Beratung eine Erfolgsgarantie für Projektanträge nicht gegeben. Die Erfolgsquote hängt weniger vom institutionellen Aufwand der Länder ab, als vielmehr von der Qualität und Anzahl guter Anträge, die bei den Sekretariaten halbjährlich in großer Zahl aus allen Staaten im offenen Wettbewerb, durch eine Vielzahl von Gebietskörperschaften und deren Partner eingereicht wurden.

Die Ressorts unterstützen die INTERREG III B-Umsetzung sowohl mit fachlichem know how, z. B. der Verkehrsabteilung des MIR als auch zum Teil finanziell soweit dies im Rahmen haushälterischer, personeller und aufgabenbezogener fachlicher Kapazitäten möglich, effizient und sinnvoll erscheint. Landesseitig wurden Antragssteller durch Informationen und Konsultationen regelmäßig über Antragschancen/Procedere informiert. In Einzelfällen wurden bei besonderem Landesinteresse Partnerschaften übernommen und Netzwerke initiiert, z. B. im Projekt „metropolitan areas+“ gemeinsam mit Städten der Arbeitsgemeinschaft Regionale Entwicklungszentren in Brandenburg. Dabei sind viele innovative Antragsvorhaben entstanden, die im Internet auf web-sites, per E-Mails sowie über regionale und Landes-Gremien formell und informell breit kommuniziert wurden und werden. Zwischenzeitlich sind die INTERREG III B - Mittel fast vollständig in laufenden Projekten gebunden, die Anfang 2008 enden.

Mit Blick auf die kommende neue EU-



Förderperiode 2007-2013 werden Möglichkeiten geprüft, mit sog. „seed money“, d.h. „Vorbereitungsgeld“ die Antragsstellung und Projektentwicklung in kleinen Vorgutachten mit EU-Mitteln zu fördern. Darauf besteht -wie auf Förderung insgesamt- kein Anspruch.

Die Entwurfsphase für die Nachfolgeprogramme zu III B hat Ende 2005/Anfang 2006 für den Ostseeraum und den Central-Europe Raum (CEUS/ehemals CADSES) im Rahmen der Leitlinien zur territorialen Kohäsion = neues „Ziel 3 B“ begonnen. Wegen noch vorhandener

Unsicherheiten bezüglich endgültiger Entscheide vom Europäischen Rat und EU-Parlament kommt es hier zeitlich zu Verzögerungen und auch die endgültige Mittelausstattung (voraussichtlich „Status Quo“) enthält Unsicherheiten, die während der Programmentwicklung innerhalb und zwischen den Staaten zu klären sind. Für neue Anträge (Nachfolge III B) wird gegenwärtig mit einer ersten Ausschreibung (call) zwar nicht vor Ende 2007 zu rechnen sein, da als Voraussetzungen die o.g. Fragen und die Genehmigung der Programme durch die EU-Kommission geklärt sein

sollten, dennoch beginnt jetzt die Vorbereitung.

Das MIR (die GL B+BB) wird in Verhandlungen mit den anderen beteiligten Bundesländern und dem Bund (BMVBS, BMWi) die Wettbewerbschancen für die Metropolregion B+BB sowie insgesamt gute inhaltliche und möglichst effiziente und organisatorische Antragsvoraussetzungen fordern und selbst Prioritäten für wichtige Anträge setzen. Neue Entwicklungen zum Fortschritt der Programm-Entwürfe zu Ziel 3 B(III B alt) werden kommuniziert. ■

Thematische Schwerpunkte in bisherigen INTERREG III B Programmen

Territoriale Zusammenarbeit in der Wirtschafts-, Gesellschafts- und Umweltentwicklung = Raumentwicklung

- + Strategische Integration von Entwicklungszonen (Strings) und Makroregionen (patches) bei ökonomischen und sozialen Problemlagen, hoher Arbeitslosigkeit und Abwanderung.
- + Kooperation und Netzwerke von Metropolregionen als Motoren sozialer, ökonomischer, kultureller und ökologischer Entwicklung in Europa, sowie darüber hinaus
- + Regionale Strategien zum Umgang mit Ressourcen und Lösungen zum demographischen Wandel/Migration
- + Förderung von Standorten/ Zentren (pearls) durch besseren Zugang zu transnationalen Netzen
- + Stärkung polyzentrischer Städte-Netz-Systeme pan Baltisch (pro Koop-Raum), national und regional
- + Entwicklung multimodaler Systeme und nachhaltige Verbesserung des Zugangs zu europäischen Transportkorridoren und -netzen
- + Netzwerke von Forschung/ Entwicklung für Schlüssel-Technologien als regionale Entwicklungsfaktoren
- + Vorbeugende Strategien vor Naturkatastrophen bzw. zur Minderung der Risiken (Hochwasser, Dürre, Erdbeben,...)
- + Konzepte für sicheren Zugang zu Trinkwasser/Wasserqualität, sauberen Energieträgern, Ressourcen- und Klimaschutz
- + Strategien zum Erhalt und Weiterentwicklung des kulturellen Erbes, natürlicher Umwelt als regionale Zukunftsfaktoren

Methodische Voraussetzungen für künftige Programm- und Projektentwicklungen

- + Unterstützung und Kontinuität von INTERREG III B mit Ziel 3
- + Sicherung einer kontinuierlichen Regionen-Kooperation und Vernetzung durch unterstützende Strukturen
- + Fortsetzung des bewährten integrativen Europ.-Raum-Entwicklungskonzeptes (EUREK)
- + Stärkung von publicprivatpartnerships „ppp“
- + Anspruch auf Beteiligung aller Staaten je Koop.-Raum bzw. auf multilaterale Partnerschaften je Projekt (mind. 3 Staaten/davon 2 EU-Mitglied)
- + Stärkung des wirtschaftsförderlichen investitionsvorbereitenden Charakters im Verhältnis zu den bisher relativ geringen Investitionsanteilen zu den Planungs- und Prozesskosten der Programme und Projekte (Mehrwert erhöhen)
- + Sicherung der Mitwirkung von Regionen und gesellschaftlichen Organisationen über nationale Ausschüsse (wie i III B) bei Programm- und Projektentwicklungen/ Entscheiden
- + Beteiligung an den transnationalen Sekretariaten mit Knowhow und Kostenanteilen Technische Hilfe (ca. 20/ 25 T € pro Bundesland und Koop.-Raum im Jahr)
- + Sicherung der Höchstförderung der EU von mind. 50 bis max. 75 % für Projekte und Sekretariate/contact points in „Ziel 1“-Gebieten (= unter 75 % des durchschnittlichen EU-BIP)



INTERREG III B: Kommunizieren – Kooperieren – Partizipieren Projekte helfen Grenzen überwinden

Dr. Ulrike Assig

Hintergrund

Die Zusammenarbeit der europäischen Staaten und ihrer Regionen wird für die Raumordnung und Raumentwicklung immer wichtiger. Angesichts der politischen Aufgaben, die auf das wirtschaftliche, soziale und politische Zusammenwachsen in der Gemeinschaft der europäischen Staaten gerichtet sind, wird deutlich: Auch die Planung und Entwicklung der Räume in Deutschland bleibt nicht auf den nationalen oder gar Landesmaßstab beschränkt. Wirtschaft, Verkehr, Umwelt, Kultur, Innovation – die Impulse und Anforderungen an Interessen und Positionen, an Pläne und Infrastrukturen kommen und gehen weit über die Landesgrenzen auch von Brandenburg und Berlin hinaus.

Mit der 1997 entwickelten EU-Gemeinschaftsinitiative „INTERREG II C“ begann für Raumplanung und Raumentwicklung eine neue Phase konzeptioneller Aufgabenbewältigung. Dies setzte sich folgerichtig in der anschließenden Förderperiode „INTERREG III B“ in den Jahren 2001 bis 2006 fort. Die Europäische Kommission schuf mit der Einführung des neuen Aktionsbereiches „Raumordnung“ ein Förderprogramm und erstmals ein Instrument, mit dem die raumordnerische transnationale Zusam-

menarbeit über mehrere Staatengrenzen hinweg direkt unterstützt und initiiert werden konnte. Dies war insofern Neuland, als bislang nur die bilaterale investive Zusammenarbeit in den Grensräumen gefördert wurde.

Die fachliche Grundlage bildet das „Europäische Raumentwicklungskonzept“, das beim Informellen Rat der für Raumordnung zuständigen Minister in Potsdam im Mai 1999 angenommen wurde. Dieser nunmehr verfügbare materielle Rahmen mit den fachlichen Orientierungen der Raumordnungsminister bot die Möglichkeit, die gemeinsame Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg aktiv in den europäischen Kontext zu stellen. Es war nun möglich, unmittelbar zwischen Planungs- und Handlungsträgern unterschiedlicher Gebietskörperschaften und Nationen Interessen auszutauschen, Informationen auszutauschen, gemeinsame Konzepte und Pläne zu entwickeln, Investitionen vorzubereiten. Gleichzeitig war damit die Chance entstanden, aus der raumordnerischen Praxis heraus Rückkopplungen auf die europäische Raumentwicklungspolitik zu initiieren.

Förderpraktische Bedingung war es, die Interessen der Raumentwicklung von

Partnern aus mindestens drei verschiedenen Nationen in einem Projekt zu harmonisieren und so einen praktischen Prozess zur Umsetzung nachhaltiger Ziele der Raumentwicklung in der Europäischen Union und mit ihren Nachbarn in Gang zu setzen.

Interessen

Deutschland ist der EU-Mitgliedstaat mit den meisten Nachbarn. In der transnationalen Zusammenarbeit ist Deutschland in fünf großen europäischen Kooperationsräumen vertreten. Die Bundesländer Berlin und Brandenburg sind in den zwei Kooperationsräumen vertreten, die die geografische Naht beim Zusammenwachsen der „alten“ und „neuen“ Mitglieder der Europäischen Gemeinschaft darstellen.

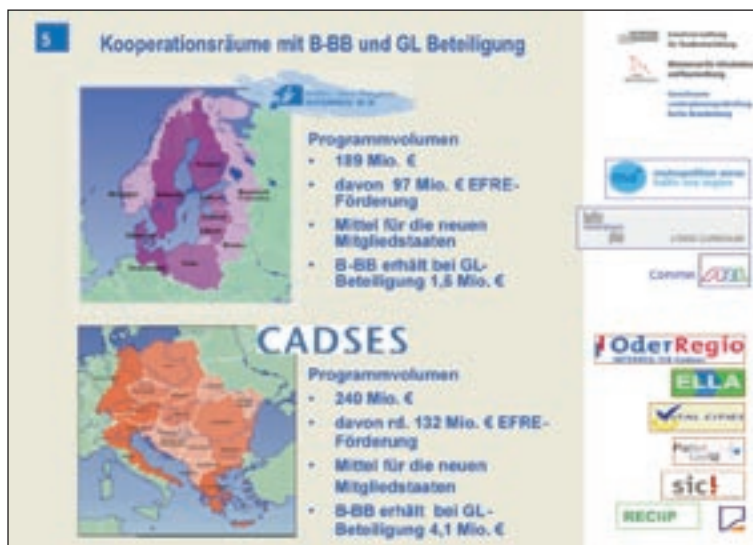
Daraus resultieren einerseits zwei der wichtigsten politischen Leitmotive der Bundesraumordnung für die Beteiligung am INTERREG III B Programm:

- Ostseeraum: Integration Berlins und der neuen Länder im Ostseeraum und Heranführung der Beitrittsstaaten
- CADSES: Stärkung demokratischer dezentraler Strukturen im erweiterten Europa durch transnationale Kooperation.

Andererseits werden damit gleichzeitig die Interessen von Berlin und Brandenburg praktisch und politikwirksam gestützt:

- Positionierung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in Europa
- Schaffung attraktiver und nachhaltiger Infrastrukturen an der Nahtstelle zwischen Ost und West.

Für die Umsetzung dieser Ziele in reale Prozesse werden Akteure benötigt, die informationsbereit und kommunikationsfähig sind, die Bereitschaft zum Interessenausgleich zeigen und handlungsfähig sind. Insofern ist nichts praktikabler, als mit konkreten Projekten Informationen, Interessen und Investitionsbereitschaft auszutauschen.



Förderräume, an denen Berlin-Brandenburg und Gemeinsame Landesplanung beteiligt sind



Projekte

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg beteiligt sich seit 1997 an Projekten der Raumentwicklung im Rahmen der gültigen INTERREG-Programme. Das Themenspektrum spiegelt die aktuellen Problemstellungen der Landesplanung und Landesentwicklung im Raum Berlin-Brandenburg wider.

Zum einen betreibt die Gemeinsame Landesplanungsabteilung für die beiden Länder als federführender Leitpartner zwei Projekte: im Ostseeraum das Projekt „Metropolitan Areas+“ und im CADSES-Raum das Projekt „ODERREGIO II“. Zum anderen wirkt die Abteilung als Projektpartner in weiteren 8 Projekten mit.

Stand noch in der ersten Förderphase hauptsächlich das Kennenlernen der verschiedenen Behörden, Ziele, Methoden und Techniken der Planung in den einzelnen Partnernationen und die Auseinandersetzung um Nachhaltigkeit der Raumplanung im Vordergrund, so konnten danach schon zahlreiche konkrete investitionsvorbereitende oder investitionsbegleitende Maßnahmen hin zur Entwicklung eines gemeinsamen europäischen Planungsverständnisses betrieben werden.

Dies soll an den folgenden Projektbeispielen kurz umrissen werden:

Das Projekt „**COMMIN**“ mit der Akademie für Raumforschung und Landesplanung als Leitpartner leistet Grundlagenarbeit beim Wissenstransfer und der gemeinsamen Qualifizierung mit der Erstellung eines europäischen Planungshandbuchs. In Foren und Trainingsmodulen wird zukunftsorientiertes Wissen über Planungsmethoden und -techniken vermittelt. Weitere Informationen sind unter: <http://www.irs-net.de> zu finden.

Im Projekt „**Metropolitan Areas+**“, für das die Gemeinsame Landesplanung als Leitpartner wirkt, wird im Ostseeraum ein neues Planungsverständnis und eine neue Kompetenzverteilung zwischen Metropolregionen und den mit ihr arbeitsteilig vernetzten Teilräumen entwickelt. In regionalen Entwicklungsprojekten werden Schlüsselstandorte der Metropolregionen gestärkt und Potenziale einer wissensbasierten Regionalentwicklung und -vermarktung untersucht. Beispielhaft werden hier im Anschluss ab S. 20, die Abschlussberichte aus der Metropolregion Berlin-Brandenburg mit Projekten der Städte Eberswalde und Neuruppin aber auch der Metropolregion

St. Petersburg und Warschau genannt. Alle wichtigen Daten sowie Newsletter sind unter: <http://www.metropolitan-areas.net/> zu finden

Ziel des ebenfalls von der GL als Leitpartner initiierten Projektes „**ODERREGIO II**“ ist es, ein zwischen Polen, Tschechien und Deutschland abgestimmtes Konzept und Handlungsprogramm zum vorsorgenden raumordnerischen Hochwasserschutz für das Einzugsgebiet der Oder zu erarbeiten. Eine im Vorgängerprojekt entwickelte Methodik dient der Analyse und Abgrenzung von Handlungsräumen und Aufstellung von Maßnahmenpaketen beispielsweise zur Entwicklung von Retentionsräumen und zur Minderung von Schadenspotenzialen. Weitere Informationen zum Projekt sind im Internet unter: <http://www.oderregio.org/> zu finden.

Die Entwicklung von Instrumenten des Regionalmanagement und die Bildung von Raumpartnerschaften in „Kontrasträu-

men“ zwischen Südschweden, Nordpolen, Mecklenburg-Vorpommern und Berlin-Brandenburg ist Schwerpunkt im Projekt „**Baltic+**“. Es wurden u.a. Empfehlungen für die Verbesserung der Schienenverbindungen zwischen Berlin und Stettin erarbeitet und ein Informationssystem für den Bootstourismus entwickelt. Weitere Informationen zum Projekt sind im Internet unter: <http://www.balticplus.se/> zu finden.

Erfahrungen

Da die Förderperiode im Jahr 2006 ausläuft, sind die meisten dieser Projekte entweder bereits abgeschlossen oder sie befinden sich in ihrer Schlussphase. Dies ermöglicht es, über einige Erfahrungen zu berichten. Das Programm zur Förderung der transnationalen Raumentwicklung hat für Berlin und Brandenburg und alle partnerschaftlich Beteiligten einen bislang nicht erreichbaren Nutzen sowohl auf der projekt- und fachlichen Ebene als auch auf der programmatisch-politischen Ebene erbracht:

Förderfähige Prioritäten und Projektarten

Themen der GL und Projekte



9 Nutzen für GL und B-BB

- **Projekt- und fachpolitische Ebene**
 - ◆ Investitionsvorbereitung
 - ◆ Planungs- und Strategieaufgaben (nationale und Landesebene; Standorte, Standards, Wissensregion)
 - ◆ Politikberatung
- **Programm- und Politikebene**
 - ◆ Positionierung der Hauptstadtregion B-BB
 - ◆ Förderwürdigkeit und Förderung der Region
 - ◆ Netzwerke: Raumpolitische Interessen B-BB in Europa „besetzen“ und „erörtern“
 - ◆ Internationalisierung der Verwaltung
 - ◆ Innovation

Akquiriertes Fördervolumen:

- 2,1 Mio. € für die GL**
- Mehr als 720.000 € je für Projekte eingesetzte GL-Stelle**
- 5,7 Mio. € für die Länder B-BB bei GL-Beteiligung**
- 10 Mio. € für B-BB**

Nutzen

13 Raumkonstellationen - Raumkooperationen

ESPOs Analyse:

- Peritagon**
- Triangle**

Kooperationen:

- Baltic Palette
- Scandinavian Arena
- Metropolitan Area+
- Baltic Metropolises
- Baltic+
- Entwicklungsraum Oderregion
- Sustrain Implement Corridor
- CENTROPE
- AdriaActionPlan
- METREX

Raumkonstellationen – Raumkooperationen

18 Themen

Interreg III B:
Nicht veraltende Themen

- Makroregionen (patches)
- Entwicklungszonen (strings)
- Polyzentralität und Zentren (pearls)
- Demographischer Wandel
- Stadt-Land Partnerschaften
- Schlüsseltechnologien
- Natur- und Kulturerbe
- Transportkorridore
- Risikominderung

Ziel 3 (transnational) 2007 – 2013:
Zu vertiefende Eckpunkte

Innovation: Schaffung und Aufwertung von Netzwerken, Zugang zu Wissen, Technologietransfer

Umwelt: Wasserbewirtschaftung, Energieeffizienz, Risikoverhütung

Zugänglichkeit: TEN-Abschnitte, lokale und regionale Anbindung, Kommunikationstechnologien

Stadtentwicklung: Polyzentralität, städtischer und ländlicher Raum, kulturelles Erbe, Entwicklungszonen

Ziel 3 2007 – 2013: Neue Themen

Weiche Instrumente der Investitionsvorbereitung und –begleitung und der transnationale Austausch darüber haben geholfen, eigene Planungs- und Strategieaufgaben zu lösen.

Es wurde Politikberatung betrieben, die durch den Informations- und Erfahrungsaustausch außerhalb der eigenen vertrauten Wahrnehmung an Objektivität und an Kraft gewonnen hat. Es konnten

Berlin-Brandenburger Themen und Interessen der Raumentwicklung auf einer Bühne besetzt werden, die nicht zuletzt auch über die Förderfähigkeit und die Attraktivität von Berlin und Brandenburg entscheidet.

Bei aller strategischen Zielorientierung müssen die Projekte selbst auch kurzfristig handlungsfähig sein. Sie müssen sich strengen Regeln der transnationalen inhaltlichen Gestaltung und fördertechnischen Abwicklung und Evaluation unterwerfen. Das erfordert Kompromissfähigkeit bei der Projektgestaltung und den Partnern. Einerseits müssen die eigenen nationalen und regionalen Interessen deutlich formuliert sein. Andererseits: „Durchdrücken“ funktioniert nicht. Gerade darum hat sich eine Informations- und Arbeitskultur entwickelt, die auf gegenseitigem Verständnis, Zuverlässigkeit und Vertrauen beruht.

Nicht zu unterschätzen ist es, dass alle Beteiligten an Sprachkompetenz gewonnen oder diese aktiviert haben. „Learning by doing“. Sicher wird das in den Projekten praktizierte Holzschnitt-Englisch so manchem Sprachästheten Schmerzen bereiten. Doch es hat ungeschminkten und unverbrämten Informationsaustausch zwischen den Partnern kommunaler, regionaler und nationaler Institutionen und Verwaltungen aus unterschiedlichen Ländern ermöglicht. Es hat auch vielfach dazu angeregt, die Sprachen der Partner zu erlernen.

Ausblick

In der anstehenden Phase vor Beginn der neuen Förderperiode sollte es darum gehen, die Problemstellungen für die Hauptstadtregion und die Umsetzung der Ziele aus dem Leitbildprozess zu formulieren und deren Förderung über das neue Ziel 3 als Werkzeug für die inhaltliche Lösung vorzubereiten. Die Projekttechniken sind mittlerweile eingeübt, Erfahrungen vielfach nutzbar. Zur Lösung gehört es auch, die Interessen potenzieller Partner, nationale Eigenheiten und Planungskulturen zu erkennen und zu akzeptieren, mitunter eigene Erwartungen zu reduzieren. Projektziele müssen über eine Legislaturperiode hinaus Bestand haben.

Kommunikation, Netzwerke, Informationsketten dürfen nicht abbrechen.

Es geht nicht darum, alte Namen aufzuwärmen – obwohl auch gerade Projektamen einen eigenen Symbolwert bekommen haben, der für ganz spezifische Raumentwicklungsziele steht. Es

geht darum, gewonnene und neue Partnerschaften sorgfältig zu pflegen, mit Kommunikation und Zusammenarbeit lokale, regionale, nationale Hindernisse einer nachhaltigen Raumentwicklung zu überwinden. Unsere bisherigen Partner sehen die Verwirklichung der Ziele von Lissabon und Göteborg als eine sehr ehrgeizige, anspruchsvolle aber dennoch mit konkreten Projekten in Angriff zu nehmende Aufgabe.

Investitionen benötigen Vorlauf und Vorbereitung. Das ist die Chance.

**Projekt „Metropolitan Areas+“:
Subprojekt Eberswalde**

Thema:

Flächenmanagement für eine historische Industriebrache in einem Schwerpunkt polyzentraler Entwicklung

Gegenstand:

Akquisition und Organisation von neuen Entwicklungen für eine Industriebrache hoher kultureller Dimension zur Schaffung einer neuen urbanen Zone des polyzentralen Entwicklungszentrums.

Problem und Kernfragen:

Seit Beginn der 90er Jahre sind mit dem strukturellen und dem demografischen Wandel auch die urbanen Qualitäten in Eberswalde gefährdet. Davon sind auch andere Siedlungsschwerpunkte und zentrale Orte betroffen. Es ist eine ökonomische und planerische Herausforderung zugleich, diesen Prozess in den nächsten Jahren aufzuhalten.

In Eberswalde ist eine Wertsteigerung von strukturell wichtigen Standorten mit Zukunftsaussichten parallel zur Einschränkung von wenig substantiellen, stillgelegten und nutzlosen Standorten erforderlich. Die alten Industriestandorte am Finowkanal sind ein solches Beispiel. Im Jahre 1996 haben 13 Anliegergemeinden des Finowkanals eine Kommunale Arbeitsgemeinschaft mit dem Ziel einer gemeinsamen wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung der Region um den historischen Finowkanal herum gebildet.

Instrumente und Schlussfolgerungen:

Es wurde ein Masterplan erstellt. Dieser basiert auf einer Initiative der Unternahmergemeinschaft Barnim e.V. im September 2001:

- Arbeitsbericht mit dem Titel WERTE-WOHNEN-WASSER
- Mitglieder der Gruppe der Dienstleis-



- tungsanbieter gründeten die „Eberswalder Planungsgemeinschaft Finowkanal“
- Integration des Konzeptes WERTE-WOHNEN-WASSER in den Masterplan

Im Jahr 2004 haben die Landkreise Ostprignitz-Ruppin, Oberhavel und Barnim sowie die Städte Neuruppin, Oranienburg und Eberswalde die Initiative WIN – Wassertourismus-Initiative Nordbrandenburg gegründet, wobei der Masterplan mit seinem Vorschlag über die Ausweitung der

Infrastruktur auf hydraulische Strukturen einbezogen werden sollte.

Drei Planungsworkshops wurden mit Unterstützung eines wissenschaftlichen Beirates durchgeführt. Planungsalternativen wurden in der Öffentlichkeit diskutiert.

Das Instrument „Anhörung von Experten“ war eine erfolgreiche Methode, um die Ziele von Marketing und Management und die organisatorischen Anforderungen klar zu definieren. Dies wird in einem offenen und öffentlichen schrittweisen Planungs-



prozess organisiert. Akteure des regionalen und kommunalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens wurden einbezogen. Der Masterplan Finowkanal, der lokale Prioritäten und Prioritäten für den zeitlichen Rahmen beschreibt, ist ein post-formelles Werkzeug, ein Kommunikations- und Informationsangebot für potenzielle Investoren. Es wurde ein Arbeitsplatz für das Management der Landnutzungsentwicklung entworfen.

**Projekt „Metropolitan Areas“:
Subprojekt Neuruppin**

Thema:

Ein neuer Bahnhof bietet Anreize für die Zentrumsentwicklung durch Verkehrs-, Flächen- und Einzelhandelsmanagement

Gegenstand:

Die durch die INTERREG-Initiative geförderten Maßnahmen konzentrieren sich auf die Stimulierung eines konzentrierten

nachhaltigen Wachstums durch verbesserte lokale und regionale Erreichbarkeit und Auslastung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Problem und Kernfragen:

Es bestehen starke funktionale Wechselbeziehungen zwischen den Städten Neuruppin und Berlin. Deren Stärkung wird dazu beitragen, günstigere Bedingungen für die weitere Entwicklung des Regionalzentrums im Einzugsbereich der Metropole zu schaffen.

Die weitere und erfolgreiche Entwicklung des den neuen Bahnhof umgebenden Gebietes innerhalb des Regionalzentrums hängt von einer Reihe regional wirksamer und noch zu lösender Faktoren ab:

- zusätzliche Verbesserung und Beschleunigung der Eisenbahnverbindung zum Zentrum Berlins
- fortgesetzte Förderung des öffentlichen Verkehrssystems und insbesondere des regionalen Eisenbahnnetzes,

um eine in gewissem Maße attraktive Alternative für den Straßenverkehr zu schaffen

- Verständnis der Akteure insbesondere in der Metropole, dass Zentren wie Neuruppin über Potenziale verfügen, die wichtig für die Entwicklung der gesamten Region sind
- regionale Ausgewogenheit im Hinblick auf Einwohnerentwicklung und sozio-ökonomische Entwicklung durch Nutzung der lokalen Stärken.

Instrumente und Schlussfolgerungen:

Zu Beginn der Projektarbeit hat die Stadt Neuruppin verschiedene Kommunikationswege entworfen. Es wurde ein regionales Netz aufgebaut, innerhalb dessen eine informelle Arbeitsgruppe die konzeptionellen und Abstimmungsprozesse konsequent geleitet hat. Mit Hilfe dieser informellen Strukturen wurden beispielsweise hochrangig besetzte und entscheidungsrelevante Workshops durchgeführt und aktuelle problemorientierte Untersuchungen und Materialien sowie eine „Mobilitätskarte“ für die Stadt Neuruppin veröffentlicht. Es wurden u.a. „Einzugsgebiete“ für verschiedene regionale Dienstleistungen untersucht und in Beziehung zu den vorhandenen Verkehrskapazitäten gesetzt.

Die Qualität des Regionalzuges „Prignitz-Express“ wurde verbessert. Die Eröffnung des zweiten Abschnittes im Februar 2005, von Neuruppin nach Wittstock, führte zu einem bedeutsamen Anstieg der Fahrgastzahlen. Die Entwicklung eines dritten Abschnittes von Wittstock nach Pritzwalk und Wittenberge ist ebenfalls sicher gestellt. Jedoch die wichtige Verbindung des PrignitzExpress direkt zum Herzen Berlins ist noch nicht gelöst. Diese Verbindung wird als die wichtigste Voraussetzung für eine polyzentrale Entwicklung in der Region nördlich von Berlin angesehen.

Das Zusammenspiel aller Maßnahmen hat wesentlich die urbane Entwicklung um den neuen Haltepunkt West und seine Integration in das lokale und regionale Verkehrssystem der Stadt unterstützt. Es wurden völlig neue städtische Qualitäten an einem Schlüsselstandort der Stadt geschaffen. Die Verbesserung der lokalen und verkehrlichen Qualitäten dient der Attraktivitätssteigerung eines regionalen Zentrums, um Einwohner und Arbeitsplätze in einer schrumpfenden Region zu erhalten.





**Projekt „Metropolitan Areas+:
Subprojekt St. Petersburg und
Oblast Leningrad**

Thema:

Perspektiven und Entwicklungsmöglichkeiten durch eine neue Umgehungsstraße

Gegenstand:

Die Fallstudie konzentriert sich auf die Siedlungsentwicklung der näheren Umgebung der neuen Umgehungsstraße. Entsprechend dem Projekt wird die ehemalige landwirtschaftliche Fläche anderen Nutzungen zugeführt werden; das frühere Waldgebiet wird in eine Grünzone im Bereich des neuen Wohnbezirks um-

gewandelt werden. Dies erfordert koordinierte Strategien und koordiniertes Management in den Verwaltungen sowohl der Stadt St. Petersburg als auch des Oblast Leningrad.

Problem und Kernfragen:

Die wesentlichen Fragen beziehen sich zum einen auf die Finanzierung der technischen Infrastruktur aus Mitteln privater Akteure. Dazu gehören Bauvereinigungen oder andere kommerzielle Akteure sowie Bundesmittel für eine neue Verkehrsinfrastruktur (z.B. Metrolinie). Zum anderen ist die komplexe Stadt-Umland-Entwicklung zu koordinieren.

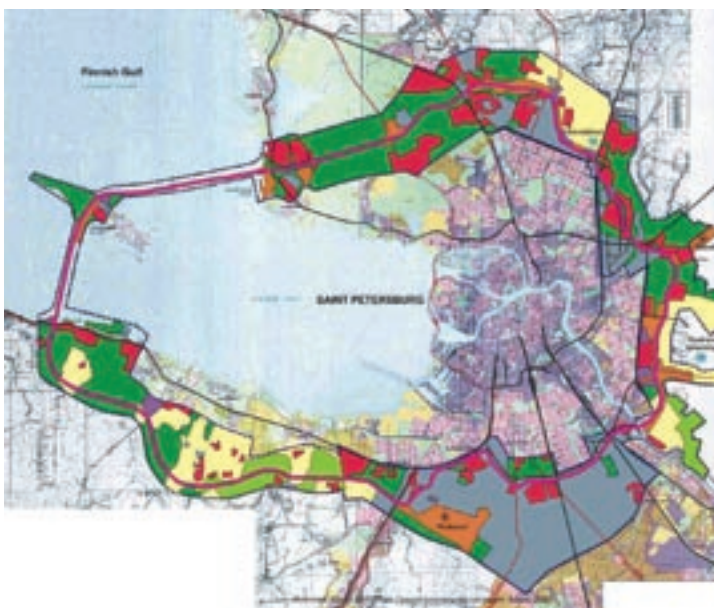
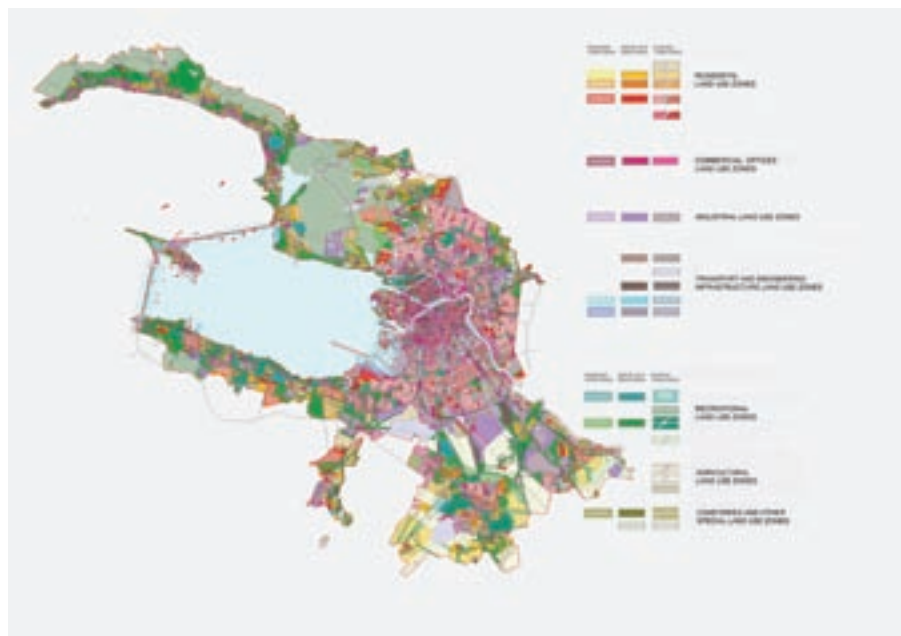
Instrumente und Schlussfolgerungen:

Die lokale Fallstudien zeigten, dass spe-

zifische zukünftige Landnutzungen von Gebieten nahe der neuen Umgehungsstraße erforderlich werden, d.h.

- Entwicklung der Verkehrs- und Logistiksysteme der Stadt und der Region;
- Entwicklung neuer hoher Standards der Wohngebiete mit guter Zugänglichkeit zum Stadtzentrum und
- Entwicklung von Erholungsgebieten mit Sporteinrichtungen innerhalb geschützter Grünflächen und Landschaften.

Die Umsetzung des Projektes der Umgehungsstraße zusammen mit der Änderung der Landnutzungsarten, ist nur möglich, wenn beide Regierungsbehörden (die Stadt St. Petersburg und der Oblast Leningrad) in enger Zusammenarbeit ihre Effizienz nachweisen.





**Projekt „Metropolitan Areas+“:
Subprojekt Warschau und Wo-
jewodschaft Masowien**

Thema:

Neue nördliche Brückenverbindung über die Weichsel, die polyzentrale innerstädtische Zentren verbindet und regionale Verbindungen herstellt

Gegenstand:

Die Nördliche Brückenverbindung wird eine neue interregionale Verkehrsverbindung für die polyzentrale Entwicklung des Nordens von Warschau. Mit verschiedenen Optionen öffentlicher Verkehrsanbindung soll die Zugänglichkeit zu den peripheren Wohngebieten und in die Region verbessert werden.

Problem und Kernfragen:

Die Nördliche Brückenverbindung besitzt sowohl eine regionale als auch lokale Bedeutung. Auf regionaler Ebene würde sie stark die polyzentrale Entwicklung des nordwestlichen Teils von Warschau unterstützen. Auf lokaler Ebene ist sie für die Schaffung von Verbindungen zwischen weit voneinander getrennten Bezirken wichtig, zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu den peripheren Gebieten sowie für die Schaffung neuer zentraler Standorte an Verkehrsknoten und strategisch wichtigen Punkten zur Ansiedlung von neuen Unternehmen auch außerhalb des Stadtgebietes. Die Umsetzung der öffentlichen Verkehrsoptionen erfordert privates Engagement und eine starke finanzielle

Beteiligung sowohl seitens der Stadt Warschau als auch des Staates. Die Initiative für die Nördliche Brückenverbindung stellt einen wichtigen Beitrag zur polyzentralen Entwicklung von Warschau dar.

Instrumente und Schlussfolgerungen:

Die Warschauer Studie zu den öffentlichen Verkehrsalternativen, die eine Erweiterung der Tramlinie in den Bezirk Bialoleka enthält, konzentriert sich auf die Entwicklung eines Straßenbahn-Transportsystems auf einem separaten Schienennetz. Die Studie beinhaltet umfangreiche Analysen und Multi-Options-Studien, die für Streckenplanungen verwendet werden. Die Warschauer Partner verfügen auch über Erfahrungen, um staatliche Nicht-Regierungsorganisationen wie den „Warschauer Runden Tisch zu Verkehrsfragen“ und das „Beratungs- und soziale Dialogzentrum“ bei der Diskussion von Plänen für Projekte mit umfangreichen Investitionen einzubeziehen.

Zu den erfolgreichen Methoden gehören die Vorbereitungen der Analyse und der Studien durch die Stadtplanungsabteilungen (wirksam) und die Koordinierung der Aktivitäten, insbesondere innerhalb des Warschauer Rathauses. Das führt zu einem erfolgreichen Investitionsstart. Dazu gehört auch die Zusammenarbeit mit der Nationalen Straßen- und Autobahnbehörde.

Ein Konstruktionswettbewerb soll durchgeführt werden. Hauptproblem stellten die Verwaltungsverfahren dar. Die neu gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Vorbereitung praktischer Lösungen mehr Zeit als angenommen erfordert, insbesondere für Baugenehmigungen und Landerwerb.

Hauptnutzen im Rahmen des MA+ Projektes ist die Investitionsvorbereitung zur praktische Durchführung des Warschauer lokalen Projektes der Nördlichen Brückenstrecke. Die Kenntnis über Methoden zur Einbindung eines derartigen Investitionsvorhabens wurden durch die Erfahrungen seitens der transnationalen Partnerstädte und -regionen erweitert. Es entwickelte sich ein permanentes Netz für den Austausch von Erfahrungen. Die Anbindung an die europäische Zusammenarbeit seitens der Warschauer Selbstverwaltung stellt nach wie vor ein Problem dar, das es zu lösen gilt. Das Projekt hat ebenso zu einer Wissensanreicherung in Bezug auf die Finanzierung großer öffentlicher Investitionsprojekte unter den Bedingungen der freien Markt-



Bildquelle und Texte: polycentricity in practice 2006, GL Berlin-Brandenburg



Entwicklungskorridore und Kooperationsnetzwerke Das INTERREG-Projekt COINCO

Christoph Stroschein, Pertti Hermanek

Ein Charakter von küstenferneren Metropolregionen weltweit ist, dass viele Korridore auf sie zulaufen. Im Falle der Metropolregion Berlin-Brandenburg sind es acht Entwicklungskorridore, die sehr gleichmäßig aus allen Himmelsrichtungen verteilt auf die Region zulaufen.

Jeder Korridor besitzt spezifische Eigenschaften, die neben den reinen verkehrstechnischen und infrastrukturellen Ausstattungen von Bedeutung sind. Diese Bedeutungsunterschiede lassen sich mit Worten wie Historie, wirtschaftliche Verflechtung, kulturelle Vielfalt, soziale Kompetenz etc. untersetzen.

Berlin-Brandenburg wird diese Entwicklungskorridore weiter entwickeln müssen, um eine höhere wirtschaftsstrukturelle Verflechtung mit Europa zu erreichen. Dabei sind die individuellen Entwicklungsziele für einen jeden Korridor zu identifizieren und zu untersetzen. Denn im globalen Wettbewerb sind immer weiterreichende regionale Kooperationsnetzwerke für Wirtschaft und Forschung notwendig, um Entwicklungsvorsprünge zu initiieren, sichern und wirtschaftlich umsetzen zu können. Vielfältigkeit der unterschiedlichen Netze genauso wie ihre jeweilige spezifische Kompetenz und Arbeitsfähigkeit stehen bei ihrer Entwicklung immer mehr Vordergrund.

Diese globale Anforderung stellt Verwaltung und Politik vor ganz neue Herausforderungen. Es gilt immer mehr, die eigene Region besser zu positionieren, indem man auch strategische Allianzen mit Partnern eingehen muss, die man vor noch nicht einmal einer Dekade nur als Mitwettbewerber wahrgenommen hat.

Der Norden

Einer dieser acht Entwicklungskorridore ist der so genannte Nord-Korridor, der die Region Berlin-Brandenburg mit den westlichen Teilen Skandinaviens verbindet. Der nördliche Korridor von Berlin-Brandenburg verläuft über Rostock, die Öresundregion (Kopenhagen-Malmö) und Göteborg nach Oslo. Er stellt damit eine Verbindung zwischen dem Ostseeraum



und Zentraleuropa her. Die entscheidenden Verbindungsglieder sind hierbei die Öresundregion und Berlin-Brandenburg.

Der westliche Ostseeraum gilt als der innovativste Raum in Europa und gehört zugleich zu den 10 wichtigen Innovationsregionen weltweit. Dem gesamten Ostseeraum werden zudem enorme quantitative wie qualitative Wachstumszuwächse prognostiziert. Andererseits fühlt sich Skandinavien immer noch von Kontinentaleuropa isoliert, weswegen Brückenprojekte, wie die nun möglicherweise vor dem Scheitern stehende Fehmarnbeltquerung, für die Skandinavier einen hohen symbolischen Wert besitzen, nämlich „dazugehören“ zu dürfen.

Mit gleicher Faszination begegnen die Skandinavier der Region Berlin und halten die Stadt für die kreativste und dynamischste Stadt Europas, sogar noch weit vor London. Dies schlägt sich auch im Flugaufkommen nieder, wo wir in den letzten zwei Jahren über 100 % Zuwachs zu verzeichnen hatten.

Das dies nicht nur eine Modeerscheinung ist, belegt die Tatsache, dass sich seit neuestem zahlreiche Dänen zusammen tun und hier ihre Wochenendwohnungen kaufen. Damit werden ehemals sehr enge Verbindungen zwischen Berlin-Brandenburg und Kopenhagen wieder aufgenommen, wie sie bis vor dem zweiten Weltkrieg existierten. (Wer weiß heute noch, dass der spätere preußische General Moltke in Kopenhagen zur Militärakademie gegangen ist und die Dänen zum Theaterbesuch an den Wochenenden nach Berlin kamen?)

So ironisch dies klingen mag, aber genau in dieser Angst, zwischen den großen

Nationen und in den großen Märkten verloren gehen zu können, liegt die Ursache für den skandinavischen Erfolg. Folgende Begriffe sind daher dort Tagesgebrauch: Innovation, Dynamik, Kompetenz, Wettbewerbsfähigkeit, Wohlstand, Lebensqualität. Um diese zu vergrößern und zu sichern, sind die Skandinavier in den letzten Jahren Resteuropa in weiten Schritten nach vorne entflohen, wie fast alle Indikatoren zeigen.

Die Länder Skandinaviens stehen im europäischen Innovationsindex an den führenden Stellen, noch weit vor Deutschland. Im globalen Vergleich der EU-Mitglieder werden sogar nur diesen Ländern eine genügende Vorbereitung auf die Globalisierung bescheinigt. Diese beruht allein auf deren Innovationsfähigkeit und ihrer hohen Produktivität, denn diese Länder haben noch höhere Lohnkosten und Steuern als wir.

Innovation ist im skandinavischen Sinne ein sehr viel weiterreichender Begriff als allgemein von uns angenommen. Der Begriff beinhaltet im skandinavischen Sinne neben konkreten bildungs-, forschungs- und wirtschaftsnahen Aspekten eine hohe kulturelle und soziale Komponente. Diese in eine gesellschaftliche Innovationskultur zu integrieren fällt den Skandinaviern deswegen viel leichter, weil ihnen dabei eine traditionell breite informelle Kommunikationskultur behilflich ist, deren „Du“ nur oberflächlich ein äußeres Anzeichen dafür ist.

COINCO

Die o.g. Hintergründe beschreiben bereits die inhaltlichen Ziele des INTERREG-Projektes COINCO, um diese spezifischen Qualitäten und perspektivischen Dimensionen einer erfolgreichen Zusammenarbeit zur Entwicklung des Nord-Korridores zu nutzen. Der Name COINCO ist somit das Programm selbst: „Corridor for Innovation and Cooperation“.

1. Korridor:

Die Einschränkung, „nur“ einen Korridorraum zu entwickeln, verschafft Freiheiten durch eine eindeutige Positionierung im Wettbewerb zu anderen Räumen: Wir wollen excellent sein.



- 2. Innovation: Innovationsfähigkeiten sind die wichtigsten Elemente zukünftiger wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklung in und für Europa.
- 3. Kooperation: Die Fähigkeit, grenzübergreifende Kooperationsfelder zu identifizieren und umzusetzen, sind wichtigste Faktoren für Dynamik, Wirtschaftswachstum und kulturelle Entwicklung.

Die COINCO-Region

Im COINCO-Raum befinden sich insgesamt 12 Millionen Einwohner. Der Korridorraum besitzt dabei eine besondere Eigenheit:

Drei Hauptstadregionen, die sich in nationaler Grenzlage befinden und deswegen mit grenzübergreifenden regionalen Kooperationen begonnen haben oder derzeit beginnen, kooperieren in diesem Korridorraum, um sich von nationalen Randlagen zu befreien und als internationale Zentrallagen positionieren zu können.

Dies sind:

- die GO-Region (Göteborg-Oslo / im Entstehen / Sekretariat eingerichtet)
- die Öresundregion (Kopenhagen-Malmö) / existiert und gehört heute zu den 10 wichtigsten Innovationsregionen weltweit)
- die Oderregion (Berlin-Brandenburg und die westlichen Wojewodschaften / am Beginn).

Insgesamt sind auf der skandinavischen Seite 16 Kommunen im COINCO-Projekt versammelt, die sich zuvor in der „Scandinavian Arena“ zusammengeschlossen haben. Ein politischer Zusammenschluss

der Bürgermeister zur Entwicklung des skandinavischen Teils des Korridorraumes. Um den Prozess der politischen Meinungsbildung zu beschleunigen, wurde das COINCO-Projekt mit dem Ziel einer ratgebenden Funktion für die Politik initiiert. Dementsprechend ist auch der Aufbau des Projektes konzipiert: Dialog- und prozessorientiert sowie - sehr wichtig - ergebnisoffen. Die Skandinavier haben gelernt, Fragen identifizieren zu wollen, deren Beantwortung noch nicht gesichert ist. Das ist mit anderen Worten nichts anderes, als die Trends von morgen eher zu identifizieren und zu besetzen als Mitwettbewerber.

Mehrere glückliche Umstände führten dann zur Erweiterung des Projektes bis nach Berlin-Brandenburg und zu weiteren Zielstellungen, die näher zu verfolgen durch eine großzügige Unterstützung des Projektes durch das Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung möglich wurde. Als Projektpartner hat sich die Investitionsbank des Landes Brandenburg zur Verfügung gestellt, womit eine für die Verwaltungen und anderen Einrichtungen von Berlin und Brandenburg leichte, flexible und unbürokratische Teilnahme am Projekt sichergestellt wurde. Dies ist wichtig, damit wir den skandinavischen Way of Life, der durch viel informelle Gespräche und großer Prozessoffenheit geprägt ist, soweit wie möglich auch im deutschen Teil des Projektes beibehalten können.

Themen

In der Arbeitsteilung mit dem Leadpartner Kopenhagen werden somit zwei Strategien verfolgt:

- Entwicklung eines Leitbildes zur Entwicklung des Korridors bis 2020
- Besetzung von Schlüsselthemen im Bereich Innovation mit dem Ziel kurzfristiger Initiierung.

Insgesamt wurden acht Themenschwerpunkte identifiziert, die von Tourismus bis Energie reichen. Drei dieser Themen werden zugleich durch besondere Initiativen detailliert. Die Auswahl dieser Themen richtet sich dabei nach fünf Kriterien:

- überproportionales Potenzial im Korridorraum
- innovationsrelevant
- querschnittsorientiert
- förderrelevant für die EU-Förderperiode ab 2007
- persönliches Interesse der Akteure.

Die Themen sind:
Energie + Mobilität
Korridorpotenzial:

- Verkehrstechnik (Automotive/Flugzeugindustrie/Schiffbau/Bahntechnik)
- Energie: „klassische“ Rohstoffe (Öl, Gas, Kohle.) Weltführerschaft „neue“ Energietechnologien, „neue“ Rohstoffe für Bioenergy (Forst- und Landwirtschaft)

Fokus: Smart Mobility + Bioenergy

Security Industries

Korridorpotenzial:

- höchste IT-Kompetenz in EU
- Sensortechnik
- Visual Design

Fokus: Entwicklung des ersten europäischen Clusters in diesem neuen Sektor, der erstmals ab 2007 durch die EU gefördert wird.

Creative Industries

Korridorpotenzial:

- höchste IT-Kompetenz in EU
- höchste Kreativität im Bereich Kultur / Medien / Design etc.
- mit Berlin und Kopenhagen zwei führende europäische Städte im Bereich Lifestyle

Fokus: Derzeit in Klärung / wahrscheinlich Urban Connectivity

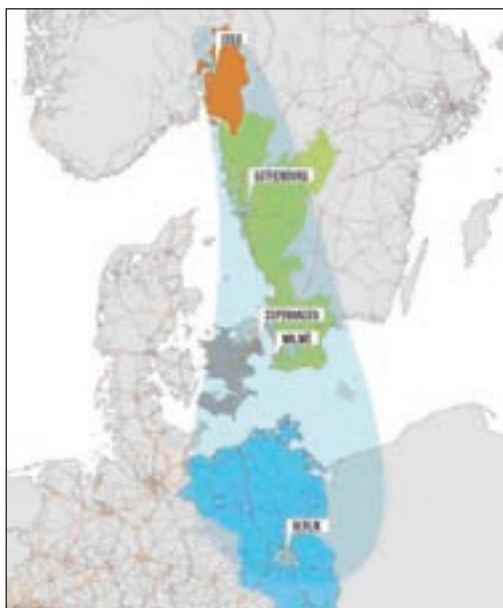
Weitere strategische Bedeutung von COINCO

Mit COINCO haben Berlin-Brandenburg und die Neuen Bundesländer die Option erhalten, die ost-westlich verlaufenden paneuropäischen Korridorräume durch einen zentraleuropäischen Nord-Süd-Korridorraum zu ergänzen, der von Oslo bis zur Adria und weiter verläuft. Diese Option hat bereits eine starke Relevanz im jetzigen Projekt erreicht, u.a. wurde deswegen bereits eine erste internationale Nord-Süd-Konferenz im Rahmen von COINCO durchgeführt. Eine weitere soll in Rostock folgen.

Die nächsten Schritte

- bis Oktober 2006 arbeiten die sog. Thematic Working Groups für die Leitbildentwicklung
- die drei speziellen Innovationsthemen sind oder werden durch Expertisen und Fachkonferenzen untersetzt
- das Projekt wird in Brüssel vorgestellt
- die sog. Berlin-Konferenz ist für Anfang September geplant
- am 17. November findet das Bürgermeistertreffen der COINCO-Partner in Berlin-Brandenburg statt,
- die Abschlusskonferenz für COINCO 1 ist für März 2007 geplant.

Alle wichtigen Daten sowie der Newsletter sind unter www.coinco.nu zu finden. ■





EU-Strukturfondsförderung 2007-2013 Vorbereitungsstand und Ausblick aus Sicht des MIR

Michael Gonswa

Die laufende EU-Strukturfondsförderperiode 2000 – 2006 geht ihrem Ende entgegen. Was wurde bislang erreicht? Mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) werden derzeit die Programme Brachflächensanierung, Zukunft im Stadtteil 2000 (ZiS), SPNV-Förderung, Landesstraßenbau sowie Braunkohlesanierung umgesetzt, wobei für die Bereiche ZiS und Braunkohlesanierung zusätzlich Mittel des Europäischen Sozialfonds (ESF) für sozial flankierende Vorhaben eingesteuert werden. Diesen EU-Mittel-gespeisten Interventionen ist eine gute bis sehr gute Programmumsetzung zu bescheinigen, die endgültige Programmaussteuerung wird im Zeitraum bis 2008 gesichert.

Seit ca. 1 ½ Jahren laufen Aktivitäten, die sich auf die Vorbereitung der neuen Förderperiode 2007–2013 konzentrieren. Ab 2007 gelten auf den unterschiedlichen förderpolitischen Handlungsebenen veränderte Rahmenbedingungen. So existiert mit der Erweiterung der Europäischen Union von 15 auf 25 Mitgliedsstaaten ein erheblich vergrößertes Fördergebiet, was zu Veränderungen bei den finanziellen Dotierungen innerhalb dieses Territoriums führt, d. h. eine annähernd gleiche Summe der Strukturfondsmittel verteilt sich auf mehr Mitgliedsstaaten. Hinzu kommt das Problem des „Statistischen Effekts“, d. h. Regionen die sich bislang unter der Grenze von 75 % des BIP-Durchschnitts der EU befanden, überschreiten diese und werden damit rechnerisch „reicher“.

Brandenburg wird für den Zeitraum 2007–2013 noch in vollem Umfang zu den sog. „Konvergenz“-Gebieten (ehemals Ziel-1) gehören, jedoch wird nur das Gebiet Brandenburg - Nordost von Fördermitteln analog zur jetzigen Periode profitieren können. Vor dem Hintergrund des erwähnten „Statistischen Effekts“ wird die Region Brandenburg-Südwest eine „Phasing out“(Übergangs)-Förderung erhalten, die – beginnend ab 2007 bis 2013 - linear abgesenkt wird.

Den Hintergrund für den perspektivischen Fördermitteleinsatz bilden die Ziele der

Lissabon- und Göteborg-Agenda zur Stärkung von Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum, Innovation sowie Umweltschutz und nachhaltiger Entwicklung. Die Strukturfondsförderung erfolgt weiterhin mit den Fonds EFRE und ESF, für den Bereich Landwirtschaft existiert mit dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) ein eigenständiges Finanzierungsinstrument.

Städtische Themen werden vollständig in die Strukturfondsprogramme integriert und führen thematisch die Gemeinschaftsinitiative URBAN fort.

Eine Grundlage für die Vorbereitung der zukünftigen Strukturfondsförderung stellt die „Analyse zur sozioökonomischen Lage im Land Brandenburg - Handlungsempfehlungen zum Einsatz der EU-Strukturfonds 2007–2013“ dar, deren Erstellung im Auftrage des Landes im Jahre 2005 durch ein externes Gutachterteam vorgenommen wurde. Darin werden auch die für das MIR relevanten Bereiche wie Stadtentwicklung, Verkehr und Braunkohlesanierung bewertet.

Die inhaltliche Umsetzung der nachhaltigen Stadtentwicklung stellt ein zentrales Element in der strategischen Planung des Ministeriums dar. Anknüpfend an die positiven Erfahrungen bei der Umsetzung der Gemeinschaftsinitiativen URBAN I und II sowie des EFRE- und ESF-gespeisten Programms „Zukunft im Stadtteil - ZiS 2000“ im Land Brandenburg liegen die fachlichen Schwerpunkte der zukünftigen Politik für die Städte in der konsequenten Orientierung auf die Entwicklung der Innenstädte, auf die Stärkung der Städte als „Lebensorte“ der Menschen, als Wirtschaftsstandorte und als Basis für Wissen, in der konsequenten Fortführung des Stadtumbaus sowie in der Ausrichtung der Wohnungspolitik auf familiengerechtes Wohnen und Wohnen im Alter.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Förderpolitik des Landes ist eine Fokussierung auf regionale Wachstumskerne im Sinne von „Stärken stärken“ vorgesehen.

In diesen Regionalen Wachstumskernen wird die nachhaltige Stadtentwicklung unter Federführung des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung ressortübergreifend in integrativen Ansätzen fest verankert sein. Damit wird gewährleistet, dass eine Weiterführung des bewährten „Acquis URBAN“ und – in einem breiten thematischen Herangehen – Kernthemen wie Verkehr/Erreichbarkeit/ Mobilität, Verbesserung des Zugangs zu Dienstleistungen und Einrichtungen, natürliche und physische Umwelt und Kultur, möglich ist. So ist vorgesehen, in den als regionalen Wachstumskernen definierten Städten neben einer erhöhten Grundförderung aus nationalen Programmen, die dem MIR ab 2007 für nachhaltige Stadtentwicklung zur Verfügung stehenden Strukturfondsmittel als Spitzenförderung, insbesondere für Vorhaben mit innovativer wirtschaftlicher und wissensorientierter Ausrichtung, einzusetzen.

Die Förderintentionen werden sich daher u.a. auf

- die Stärkung der innerstädtischen Strukturen,
- die Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Missstände, die Reaktivierung und Renaturierung von Brachflächen,
- die Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse im Zusammenhang mit der angestrebten Standortaufwertung und Umweltverbesserung
- den Umbau und die Ertüchtigung der sozial, kulturellen, bildungs- und freizeitbezogenen Infrastrukturversorgung konzentrieren.

Damit können und werden im Land Brandenburg die städtischen Gebiete im Rahmen des Strukturwandels einen bedeutenden Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung und Integration leisten. Auch in diesem Zusammenhang gehen die zukünftigen Intentionen der Förderpolitik im Land Brandenburg mit den Vorstellungen der EU-Kommission konform.

Ein weiteres zentrales Element der strategischen Aktivitäten des MIR bildet der



Bereich Verkehr mit dessen stärkerer Ausrichtung auf eine nachhaltige Förderung der verkehrlichen und wirtschaftsnahen Infrastruktur. Schwerpunkte bei der Programmgestaltung sollen dabei die Anbindung und Umfeldentwicklung des Flughafens BBI im Rahmen eines integrierten Gesamtkonzeptes, die Anbindung der regionalen Wachstumskerne an das überregionale Verkehrsnetz, der Ausbau der Verkehrsanbindungen Richtung Osten sowie die Entwicklung neuer Formen der Mobilität in den dünn besiedelten Gegenden des Landes sein.

Ausgehend davon wird in Abstimmung mit anderen Ressorts eine Fokussierung auf folgende Bereiche angestrebt:

- Förderung der Straßenverkehrsinfrastruktur (einschl. Brückenbau, Radwege)
- Erhöhung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV),
- Schaffung, Modernisierung und Umgestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen zum SPNV,

- Weiterentwicklung und bedarfsgerechte Erschließung von Logistikzentren und Umschlagpunkten.

Weiterhin beabsichtigt das MIR, im Bereich der touristischen Infrastruktur u.a. bei der Entwicklung des Lausitzer Seenlandes Akzente zu setzen.

Zum Redaktionsschluss lagen noch keine Aussagen darüber vor, in welcher Größenordnung Strukturfondsmittel dem Land Brandenburg in der nächsten Förderperiode zur Verfügung stehen werden.

In einem partnerschaftlichen Abstimmungsprozess unter Federführung des Ministerium für Wirtschaft, in den alle Ressorts sowie die Wirtschafts- und Sozialpartner einbezogen sind, wird bis Ende August durch einen externen Gutachter ein Operationelles Programm für den EFRE erarbeitet, dass danach bei der EU-Kommission zur Genehmigung eingereicht wird. Teil dieses Abstimmungs-

prozesses wird für das MIR auch die Einbeziehung des ESF sein, um – u.a. im Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung – die Flankierung sozialer Aspekte zu sichern.

Parallel zu den Vorbereitungen der Programme, die durch die „großen“ Strukturfonds gespeist werden, werden auch analoge Aktivitäten zur Fortsetzung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit anlaufen. So beabsichtigt das MIR, auch im Rahmen der nächsten Förderperiode im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit (ehemals INTERREG - Förderung) im grenznahen Raum mit einem breiten Förderspektrum zu partizipieren (Straße, Wasser, Schiene, Stadtentwicklung in den Doppelstädten an der deutsch-polnischen Grenze).

Die Transnationale Raumentwicklung – derzeit Strang III B in INTERREG (Koordination GL Berlin und Brandenburg) - soll dito in den Nachfolge-Programmen 2007 – 2013 fortgesetzt und weiterentwickelt werden. ■

Seenymphen sollen der Binnenschifffahrt in Europa helfen

Ellen Kray



Die Europäische Kommission hat zu Beginn des Jahres 2006 eine Mitteilung zur Förderung der Binnenschifffahrt angenommen, sie trägt den Namen „NAIADES“. Die Naiden sind nach der griechischen Mythologie eine Gruppe von Nymphen, sie bewohnen Quellen und Brunnen und lieben, wie alle Nymphen, Musik und Tanz. NAIADES steht hier für Navigation And Inland Waterway Action and Development in Europe (Europäisches Aktions- und Entwicklungsprogramm für die europäische Binnenschifffahrt).

Die EU-Kommission geht davon aus, dass der Güterverkehr in Europa bis 2015 um ein Drittel anwachsen werde, hauptsächlich auf der Straße. Es sei jedoch verkehrsinfrastruktur- und auch umweltschonend wichtig, dass neben der Schiene vor allem das noch weitgehend ungenutzte Potenzial der Binnenschifffahrt besser ausgeschöpft werde. Das Aktionsprogramm gilt für den Zeitraum 2006-2013, es enthält Maßnahmen unterschiedlicher Art, darunter die Harmonisierung von Vorschriften, strategische Fördermaßnahmen sowie besondere Unterstützungs- und Koordinierungsmaßnahmen und umfasst fünf strategische Bereiche einer umfas-

senden Binnenschifffahrtspolitik: Markt, Flotte, Arbeitsplätze und Fachwissen, Image sowie Infrastrukturausbau.

1. Markt: Schaffung günstiger Bedingungen für Binnenschifffahrtsunternehmen und Erschließung neuer Märkte

Als Herausforderung für die Entwicklung der Binnenschifffahrt nennt die Kommission unter anderem den Kapitalbedarf von Kleinunternehmen, um ihre Flotte auf den neuesten technischen Stand zu bringen bzw. zu halten, um umweltschonend größere Frachtmengen transportieren zu können. Es soll geklärt werden, wie der Zugang zu Kapital erleichtert werden kann und wie mit Staatshilfen neue Märkte zu erschließen sind.

2. Flotte: Anreize für die Modernisierung der Flotte und Innovationen

Die Kommission will prüfen, wie mit Investitionshilfen die Flotte der rund 7600 Unternehmen innerhalb der EU modernisiert werden kann. Vor allem die Entwicklung und Förderung des Einsatzes innovativer Schiffsbaukonzepte, die Förderung des Einsatzes umweltfreundlicher Motoren und



erneuerbarer Energien sowie die Entwicklung von Nachrüstkonzepten für bestehende Schiffe werden angestrebt.

3. Arbeitsplätze und Fachwissen: Schaffung attraktiver Bedingungen für neue Arbeitskräfte und Förderung der Fachkenntnisse

Wegen der als wenig attraktiv angesehenen Arbeitsbedingungen mangelt es dem Sektor an Fachkräften. Zur Verbesserung sollen u.a. Anreize zur Erhöhung der Mobilitätsbereitschaft der Arbeitnehmer geschaffen, eine engere Zusammenarbeit in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen organisiert und (Aus-)Bildungseinrichtungen erhalten werden.

4. Verbesserung des Images

Durch ein europäisches Netzwerk von nationalen Kontaktstellen soll die Binnenschifffahrt EU-weit gefördert werden und als reale Alternative zum Straßengüterverkehr wahrgenommen werden. Als Maßnahmen werden vorgeschlagen: Unterstützung und Koordinierung von Werbemaßnahmen, die Trendforschung und Beobachtung aktueller Entwicklungen auf dem Binnenschifffahrtmarkt sowie die Einrichtung nationaler Förder- und Entwicklungsstrukturen.

5. Infrastrukturausbau

Die Kommission schlägt vor, einen

europäischen Entwicklungsplan für die Infrastruktur der Binnenschifffahrt aufzustellen. Dieser soll über die bereits im Programm der transeuropäischen Netze beschlossenen Projekte hinausgehen und die Unterhaltung und den Ausbau des europäischen Binnenschifffahrtsnetzes, die Förderung der Entwicklung von Umschlaganlagen sowie die Ansiedlung von Industriestandorten in der Nähe von Wasserstraßen zum Inhalt haben.

Die EU-Kommission geht davon aus, dass die Verfügbarkeit kostengünstiger Binnenschiffsverkehrsdienste ein entscheidender Standortfaktor für die europäische Industrie darstellt und zur Erhaltung industrieller Arbeitsplätze erheblich beiträgt. Die Förderung der Binnenschifffahrt steht nach der Strategieplanung der Europäischen Kommission unter den Prioritäten für das Jahr 2007. Allein in Deutschland hängen heute nach Angaben des Forums Binnenschifffahrt und Logistik rund 400.000 Arbeitsplätze von der Binnenschifffahrt und damit verbundenen Unternehmen ab.

Die Erarbeitung der Mitteilung zu NAIA-DES erfolgte in einem Diskussions- und Konsultationsprozess auf Basis eines Gutachtens vom März 2004 mit dem Titel „PINE - Prospects of Inland Navigation within the enlarged Europe“ (Perspekti-



ven der Binnenschifffahrt im erweiterten Europa). Der Veröffentlichung des Gutachtens folgte ein workshop am 24. und 25.02.2005 in Brüssel und ein Konsultationsverfahren im Sommer 2005. Das Programm wird in einem Arbeitsdokument der Dienststellen der Kommission näher beschrieben. Mehr unter http://europa.eu.int/comm/transport/iw/prospect/index_de.htm

Die in dem Programm vorgesehenen Maßnahmen werden nach den Beratungen im Rat und dem Parlament genauer spezifiziert. Es sind Schlussfolgerungen des Rates der Europäischen Union für den Juni 2006 geplant, im Europäischen Parlament ist der Ausschuss für Transport und Tourismus befasst, Corien Wortmann-Kool (EVP, NL) ist als Berichterstatterin benannt. ■

Entwicklung und Finanzierung der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN T) – Stand und Perspektiven

Joachim Schneider

TEN-Verkehrsnetze: Ein altes europäisches Thema aber ein junges europäisches Aufgabengebiet

Die Definition und Umsetzung der transeuropäischen Netze ist ein verhältnismäßig neues Aufgabengebiet der europäischen Union. Die Rechtsgrundlage wurde Anfang der 90er Jahre in Maastricht durch die Einfügung eines eigenen Titels „Transeuropäische Netze“ (für Verkehr, Energie und Telekommunikation) in den EG-Vertrag (Artikel 154-156) geschaffen. Seither wurden folgende Grundlagen zur planerischen Rahmensetzung und finanziellen Unterstützung erarbeitet:

1) Beschluss des Europäischen Rates in Essen 1994 über die damals 14 vorrangigen Vorhaben. Diese bestanden neben inzwischen abgeschlossenen

Einzelprojekten (z.B. Öresundbrücke und Flughafen Mailand Malpensa) aus 11 bis zu 1000 km langen Verkehrskorridoren, in der Regel für den Eisenbahnverkehr.

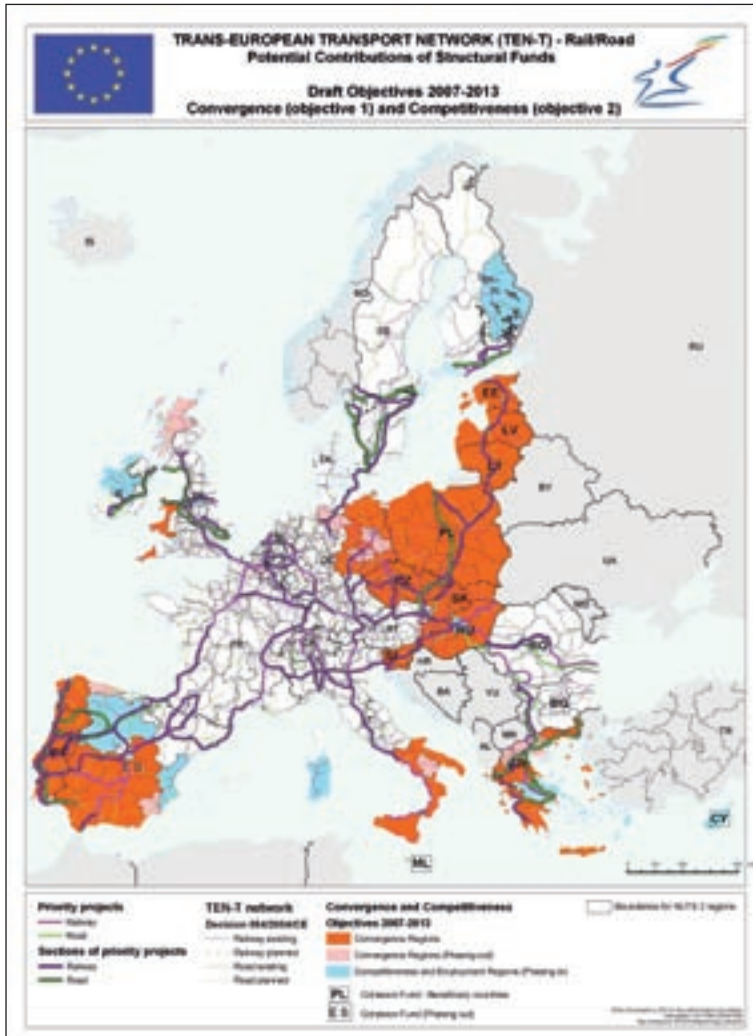
2) Verordnung des Rates zu den TEN-Finanzierungsregeln (außerhalb des Kohäsionsfonds und des regionalen Entwicklungsfonds). Diese Verordnung schafft einen ersten bescheidenen Haushaltsansatz um die Rechtsgrundlage des Artikels 155 des EG-Vertrags zur Finanzierung der Netze außerhalb des Kohäsionsfonds umzusetzen.

3) Entscheidung von Rat und Parlament aus 1996 über die TEN-Leitlinien, in der die zum TEN gehörenden Netze

in den einzelnen Mitgliedsstaaten definiert wurden.

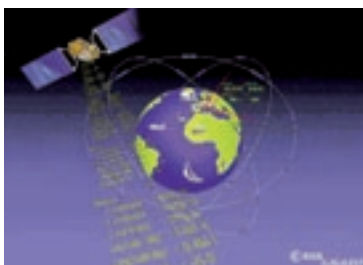
4) Verordnung von Rat und Parlament zur Änderung der TEN Finanzierungsverordnung mit Wirkung für die Haushaltsperiode 2000-2006.

5) Revision der TEN Leitlinien mit Benennung von 30 vorrangigen Vorhaben. Diese setzen sich aus den 14 bereits benannten Vorhaben (diese bereits 1994 benannten Vorhaben wurden allerdings z.T. verlängert – so wird das vorrangige Vorhaben 1, d.h. die Hochgeschwindigkeitsverbindung von Berlin nach Verona nun durch ganz Italien bis Palermo verlaufen) sowie 16 weiteren Vorhaben zusammen. Die 16 neuen Projekte sollen erstens



Strukturfondsförderkulisse für Prioritäre Projekte Straße/Schiene

den Realitäten der Erweiterung nach Osten Rechnung tragen und zweitens die Umsetzungschancen für weitere wesentliche dem internationalen Verkehr dienenden Verkehrskorridore, dienen. Dazu zählt z. B. das Satel-



Satellitennavigationsprojekt Galileo



Hochgeschwindigkeitsverbindungen

litennavigationsprojekt Galileo, das gesamte iberische Hochgeschwindigkeitsnetz, das bis 2020 eine Länge von fast 5.000 km haben soll und z. B. die Donau-Wasserstraßen mit den umstrittenen Kanalisierungsprojekten in Bayern und umfangreichen Stabilisierungsmaßnahmen im Verlauf von 2.000 km Wasserstraße. Ein erster Anlauf diese neuen Projekte zu definieren wurde bereits 2001 erfolglos durch die Kommission gestartet. Erst die vom früheren Verkehrskommissar Karel van Miert geleitete „High Level Group“ hat 2003 einen Konsens mit den Mitgliedsstaaten herbeigeführt und damit die Voraussetzung für den innerhalb von nur 9 Monaten zustande gekommenen gemeinsamen Beschluss von Rat und Parlament erbracht. Von den 30 vorrangigen Vorhaben bestehen 17 aus reinen Bahnkorridoren (in der Regel Hochgeschwindigkeit) und 5 aus gemischten multimodalen Korridoren bzw. aus Straßen/Schienenprojekten. Dieser Schwerpunkt soll Voraussetzungen

für die Umsetzung des im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik definierten politischen Ziels eines ausgewogenen Anteils aller Verkehrsträger schaffen.

- 6) Parallel dazu wurde auch die TEN-Finanzierungsverordnung erneut geändert. Wesentliches Ziel dabei war es, den bisher sehr geringen Kofinanzierungsanteil von bis zu 10 % der Baukosten auf bis zu 20 % im Einzelfall zu erhöhen. Davon sollten in erster Linie grenzüberschreitende Abschnitte der vorrangigen Vorhaben, profitieren. Die faktischen Umsetzungsmöglichkeiten dieser Regel wurden aber nicht durch eine Erhöhung des entsprechenden Budgets untersetzt.
- 7) Ein großer Schritt zur Erhöhung der Aktionsfähigkeit der Gemeinschaft durch Verfüpfung der Finanzmittel für das TEN-Budget von vier auf 20 Mrd. € wurde im Rahmen der Haushaltsplanung 2007-2013 im Juli 2004 vorgeschlagen. Tatsächlich hat der unter britischer Präsidentschaft zustande gekommene Haushaltskompromiss vom Dezember 2005 dem aber nicht entsprochen. Nach sehr ermutigenden Vorzeichen durch die unter italienischer Präsidentschaft Ende 2003 beschlossene Wachstumsinitiative hatte sich die politische Konjunktur in der Zwischenzeit zugunsten anderer Themen geändert. Der einfachen Kompromissformel zufolge sollten Investitionen in „Köpfe“ und nicht in „Beton“ erfolgen. Das Haushaltvolumen wird sich daher wahrscheinlich weniger als verdoppeln. Damit kann weder der Rückgang der öffentlichen Investitionsmittel in den Mitgliedsstaaten aufgefangen, noch ein wirklich starker Impuls zur Stimulierung von Privatinvestitionen gegeben werden.

Konzentration versus Effizienzsteigerung

Obwohl von 1996 bis 2003 europaweit ca. 220 Mrd. € in die TEN-Verkehrsnetze investiert wurden (etwa ein Drittel davon für vorrangige Vorhaben), stehen noch mehr als 600 Mrd. € Investitionen in das bis 2020 zu realisierende Netz aus, davon alleine mehr als 150 Mrd. für die bis 2013 zu realisierenden vorrangigen Vorhaben.

Nach den internen Schätzungen werden etwa 70 Mrd. € davon in Ländern oder Regionen zu investieren sein, denen erhebliche europäische Transferleistungen



durch Kohäsionsfonds oder Ziel 1-Mittel der Regionalen Entwicklungsfonds zu Gute kommen siehe Karte. Bei Konzentration auf die TEN-Prioritäten könnten die aus den Strukturfonds transferierten Mittel dafür ausreichen (insgesamt gehen wir von fast 50 Mrd. € aus den Strukturfonds für die TEN-Verkehrsnetze aus). Für die deutliche Mehrheit von über 80 Mrd. € Investitionsumfang sowie für nicht prioritäre Projekte (bis zu 200 Mrd. € bis 2013) wird das TEN-Budget die einzige Quelle europäischer Kofinanzierung darstellen.

Die Steuerungsmöglichkeiten auf europäischer Ebene sind außerhalb o.g. Strukturfondsregionen daher sehr eingeschränkt. Sie sollen durch zwei parallele Strategien verbessert werden: Konzentration der direkten Zuschüsse auf wenige Projekte und Erhöhung der Hebelwirkung der Fördermittel durch Unterstützung von „Public-Private-Partnerships“, PPP.

Ein Element des Kommissionsbudgetvorschlages vom Juli 2004 bestand darin, den Förderanteil auf bis zu 30 % bei den inländischen Abschnitten der prioritären Projekte und auf bis zu 50 % bei den grenzüberschreitenden Abschnitten aufzustocken. Selbst wenn eine solche prozentuale Aufstockung nach der Kürzung des Haushaltsvolumens nicht mehr realistisch erscheint, gibt es Überlegungen die TEN-Mittel auf die grenzüberschreitenden Abschnitte (und deren Anbindungen an die nationalen Netze) zu konzentrieren.

Eine strikte Umsetzung dieses Konzentrationsgedankens hätte im deutschen Fall beispielsweise zur Folge, dass das nationale Operationelle Programm Verkehr für die Ziel 1 EFRE-Mittel sich neben kleineren Maßnahmen auf die Hochgeschwindigkeitsverbindung Erfurt-Nürnberg konzentrieren müsste. Auch das würde allerdings eine nationale Kofinanzierungsleistung von mindestens 25 % voraussetzen.

Konzentration hätte also durchaus die Folge, dass aus europäischer Sicht Projekte wirkungsvoll vorangetrieben werden könnten aber den Nachteil, dass davon unabhängige nationale Prioritäten sich auf die nationalen Mittel beschränken müssten.

Parallel wurden daher zusätzliche Förderinstrumente für die Unterstützung von PPP vorgeschlagen bzw. während der immer noch andauernden ersten Lesung durch Arbeitsorgane des ECOFIN-Rats gefordert.

Mit dem „Garantieinstrument“ soll die betriebliche Startphase von Konzessionsmodellen (in denen der private Betreiber das Entgelt für die Benutzung der Infrastruktur erhält) abgesichert werden. Mit der noch aufzunehmenden Förderung von „Verfügbarkeitsentgelten“ sollen PPP's unterstützt werden, die vollständig privat finanziert wurden und nicht über Mautentgelte, sondern durch staatliche Entgelte in Abhängigkeit von der vertraglich definierten Qualität der Infrastrukturleistung bezahlt werden.

Beide Instrumente sollen dabei aktuellen Marktentwicklungen Rechnung tragen. Tatsächlich nimmt EU-weit der Anteil der Projekte stark zu, die nicht mehr durch staatliche Einrichtungen oder Unternehmen errichtet und betrieben werden, sondern im Rahmen eines langfristigen, in der Regel 25 bis 50 Jahre dauernden Vertrages von privaten Konsortien gebaut, betrieben und in Stand gehalten werden. Erst nach Ablauf dieser „Lebenszyklus“-Phase geht das Projekt an den Staat über, der es dann selbst betreiben oder erneut ausschreiben kann. Dieses Vorgehen wird in Deutschland inzwischen in einigen Ländern erfolgreich im staatlichen Hochbau genutzt, kaum jedoch bisher im Straßenbau und noch gar nicht bei Schienenverkehrsprojekten. In anderen Ländern, beispielsweise in Großbritannien, Frankreich und Spanien, sind PPP's jedoch entweder bereits zum Regelfall geworden (im Straßenbau) oder als Regelfall konzipiert und ausgeschrieben (Schieneninfrastruktur). Die Vorteile solcher Lösungen liegen in deutlicher Beschleunigung der Projektumsetzung und in Kostensenkungen im „Lebenszyklus“ von bis zu 20 %.

Angesichts der erheblichen Interessen zur Umsetzung und Verstärkung von PPP's ist damit zu rechnen, dass die für das Garantieinstrument vorgesehenen Haushaltsmittel trotz der starken Budgetkürzungen im vorgesehenen Umfang und auf der Basis einer echten Partnerschaft mit der europäischen Investitionsbank aufrechterhalten werden. Zudem wird sehr wahrscheinlich eine zusätzliche Förderung von Verfügbarkeitsentgelten vom Rat aufgrund der Konzeption der Kommission und mit Einverständnis des Parlaments im Gesetzgebungsvorgang in den kommenden Monaten eingebracht.

Wie fügt Brandenburg sich ein?

Die Nordhälfte des Landes ist „Konvergenz“-Ziel des regionalen Entwicklungsfonds (EFRE Ziel 1). Daher besteht die Möglichkeit, EFRE-Mittel für den Ausbau der TEN-Infrastruktur des Landes zu

nutzen. Dies könnte für die Wasserstraßenverbindung Elbe-Oder, den Autobahnausbau in den nördlichen Teilen des Landes, die Bahnverbindung nach Rostock usw. genutzt werden. Angesichts der Bundeskompetenz und der finanziellen Verpflichtungen auf Bundesebene wäre es in diesen Fällen sinnvoll für ein starkes Bundesprogramm Verkehr zu sorgen, in das diese Projekte aufgenommen werden.

Auch im Südtel des Landes werden EFRE-Mittel im Rahmen der „phasing out“-Ziele für Verkehrsinfrastruktur eingeplant werden. Dazu könnte z. B. die Bahnverbindung über Cottbus Richtung Polen oder die Bahnanbindung des nun ja wohl definitiven zukünftigen Großflughafens BBI oder die dem Güterverkehr dienende Bahnstrecke über Falkenberg Richtung Knappenrode und Horka nach Polen dienen.

Selbstverständlich muss bei derartigen Überlegungen zur Aufstockung des Bundesprogramms der potenzielle Konflikt mit dem einzigen vorrangigen TEN-Vorhaben in den neuen Ländern (Schienenhochgeschwindigkeit Berlin-Erfurt-Nürnberg-München-Brenner-Italien) bedacht werden.

Aus dem TEN-Budget könnten insbesondere Mittel zum Ausbau grenzüberschreitender Verkehrskorridore reklamiert werden. Gelingt es dafür attraktive Projekte zu benennen und den Bund zu überzeugen, sind 20 %-Förderraten nicht undenkbar. Dies könnte z. B. dem grenzüberschreitenden Autobahnausbau Richtung Stettin, aber auch der Bahnbrücke über die Oder bei Frankfurt(Oder) und dem Ausbau der Bahnverbindung nach Stettin zu Gute kommen. Im oben genannten Sinne werden aus EU-Sicht besonders solche Anträge attraktiv, die durch Ausschreibung von PPP's den Nachweis einer Minimierung von Lebenszykluskosten erbringen. Für die bereits genannte Bahnverbindung von den Nordseehäfen durch Brandenburg über Sachsen nach Polen wird das besonders von Sachsen konkret angedacht.

In allen Fällen wird Brandenburg versuchen müssen, den Bund von den eigenen Investitionsabsichten zu überzeugen und vor allem dort auch finanzielle Mittel einzubinden. Erfahrungsgemäß kann die Einbindung von Europaabgeordneten sowie anderen politischen Gremien in dieser Projektwerbung hilfreich sein. ■