



Die Zusammenarbeit Brandenburgs mit seinen polnischen Partnern seit dem 1. Mai 2004.

Bernd Freistedt

Am 1. Mai 2004 wurde aus der bis dahin trennenden deutsch-polnischen Grenze am Rande der Europäischen Union mit all ihren negativen Erscheinungen eine verbindende EU-Binnengrenze. Historisch bedingte Belastungen des deutsch-polnischen Verhältnisses sind damit noch nicht überwunden. Befindlichkeiten unterschiedlichster Art treten immer wieder zutage. Wie viel menschliches Leid diese Grenze gesehen hat, ist auch mehr als 60 Jahre nach dem 2. Weltkrieg nicht in Vergessenheit geraten. Wenn man sich jedoch erinnert, wie wenig durchlässig die Grenze noch bis 1989 war, dann ist zu er-messen, wie viel seitdem - in letztendlich nur wenigen Jahren - erreicht wurde.

Brandenburg verbindet mit seinen Nachbarn mit einer Gesamtlänge von rund 250 km der längste Abschnitt der deutsch-polnischen Grenze. Als Land an der bisherigen EU-Außengrenze kann es auch weiterhin eine Brückenfunktion nach Mittel- und Osteuropa wahrnehmen. Diese selbst gesetzte Aufgabe auszufüllen, verfolgt das Land insbesondere durch eine intensive grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Polen. Dies entspricht auch der in der brandenburgischen Verfassung verankerten Staatszielbestimmung, wonach die Zusammenarbeit mit anderen Völkern, insbesondere mit dem polnischen Nachbarn, angestrebt wird. Diese Staatszielbestimmung zeichnet Brandenburg im Verhältnis zu allen anderen deutschen Ländern aus, die eine solche verfassungsrechtlich kodifizierte Bestimmung nicht kennen.

Die Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und Polen befindet sich zurzeit in einer Übergangsphase. Ihre Qualität wandelt sich von der Nachbarschaft entlang der EU-Außengrenze zur Partnerschaft in der EU. Seit Polen Mitglied der EU ist, eröffnen sich auch für unser Land viele neue Chancen für eine Zusammenarbeit.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit heißt für Brandenburg wegen seiner geografischen Lage in erster Linie Zusammenarbeit mit den polnischen Nachbarwojewodschaften **Lubuskie** (Lebuser

Land) und **Zachodniopomorskie** (Westpommern). Kontakte werden aber auch mit Regionen im polnischen Landesinneren, so vor allem mit der Wojewodschaft **Mazowieckie** (Masowien) mit Warschau im Zentrum sowie mit der Wojewodschaft **Wielkopolskie** (Großpolen) mit dem westpolnischen Wirtschaftszentrum Poznan (Posen) gepflegt. Diese beiden Regionen liegen unmittelbar an der großen Verkehrsachse, die das östliche und westliche Europa verbindet. Verbunden ist die Hauptstadtregion Berlin/Brandenburg zudem mit **Dolnośląskie** (Niederschlesien) mit seinem Zentrum Wroclaw (Breslau). Ergänzt um seine Kontakte zu **Podlaskie** (Podlachien) an der Ostgrenze Polens, pflegt Brandenburg mit insgesamt sechs die meisten Partnerschaften unter den deutschen Ländern nach Polen.

Mit den polnischen Partnern wurde seit der Gründung des Landes Brandenburg eine vielgestaltige, konstruktive grenzüberschreitende Zusammenarbeit entwickelt. Grundlage dafür bilden Gemeinsame Erklärungen über die Zusammenarbeit. Die Schwerpunkte liegen unter anderem in den Bereichen Wirtschaft und Infrastruktur, Landwirtschaft und Umweltschutz, Bildung und Wissenschaft, Innere Sicherheit und Justiz.

Im Hinblick auf die Ausgestaltung und Weiterentwicklung der Zusammenarbeit hat sich ein konkretes und projektbezogenes Arbeiten bewährt, das zukünftig noch verstärkt werden soll.

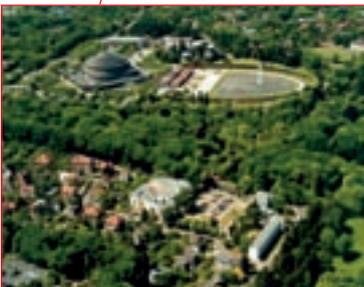
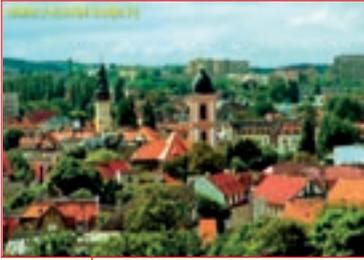
Brandenburg hat seit 1991 gemeinsam mit Zachodniopomorskie (Westpommern) den Vorsitz im Ausschuss für grenznahe Zusammenarbeit der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für grenznahe und interregionale Zusammenarbeit inne. Regionale Interessen können über diesen Weg den nationalen Regierungen übermittelt und erforderliches Regierungshandeln angemahnt werden.

Die brandenburgisch-polnische grenznahe Zusammenarbeit wird zu einem bedeutenden Teil durch das Wirken von Euroregionen unterstützt. Diese dem Cha-

rakter nach kommunalen Zweckverbände haben für das Zusammenwachsen unserer Völker, für die deutsch-polnische Verständigung einen unschätzbaren Wert. Die drei zwischen 1991 und 1995 gegründeten Euroregionen „PRO EUROPA VIADRINA“, „SPREE-NEISSE-BOBER“ und „POMERANIA“ sind maßgeblich an der Entwicklung von grenzüberschreitender Kooperation und von Begegnungen auf der kommunalen Ebene beteiligt. Sie bilden zugleich das Fördergebiet für die Umsetzung der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III A, die ein wichtiges Finanzierungsinstrument für die grenznahe Zusammenarbeit ist. Als Erfolg ist zu werten, dass es den Euroregionen insbesondere durch eigenständige Entscheidungen über die Förderung aus dem Fonds für kleine Projekte der EU-Gemeinschaftsinitiative gelungen ist, stabile grenzüberschreitende Beziehungen zu entwickeln. So können Begegnungen der Menschen in der Grenzregion unbürokratisch unterstützt werden. Dennoch bleibt ein abgestimmtes Agieren der deutschen und polnischen Seite für die Herausbildung einer gemeinsamen Identität als deutsch-polnische Grenzregion in den Euroregionen eine zentrale Herausforderung.

Echte Gemeinschaftsprojekte von kommunalen und regionalen Körperschaften (Bildung von Zweckverbänden und ähnlichen Instituten z. B. für den gemeinsamen Betrieb von Einrichtungen – Wasser- und Abwasserwerke u.a.) zu verwirklichen, fällt noch immer nicht überall leicht. Deutsch-polnische Gemeinschaftsprojekte setzen zudem einen zwischenstaatlichen Rechtsrahmen nach dem Beispiel des sog. „Karlsruher Abkommens“ voraus. Sein Fehlen behindert derzeit die Entwicklung der Zusammenarbeit in den Euroregionen an dieser Grenze.

Der EU-Beitritt Polens hat wesentliche, für jedermann sichtbare Verbesserungen gebracht: Das leidige Stauproblem an der Grenze gehört seit dem Wegfall der Zollkontrollen – abgesehen von zeitweilig weiterhin auftretenden LKW-Staus am Grenzübergang Frankfurt (Oder)/Swiecko





- endlich der Vergangenheit an. Nicht nur die Bewohner der Städte und Kommunen des Grenzgebietes sind darüber erleichtert, sondern auch Spediteure und nicht zuletzt die LKW-Fahrer, die in der Vergangenheit oftmals unter schwierigsten Bedingungen viele Stunden auf die Abfertigung warten mussten. Dass es gelungen ist, hier nach dem 1. Mai 2004 so rasch zu einer wesentlichen Entlastung zu kommen, ist letztlich auch auf die gute und enge Zusammenarbeit mit den polnischen Behörden zurückzuführen - ohne Vertrauen auf beiden Seiten kaum vorstellbar.

Eine wirkungsvolle grenzüberschreitende Zusammenarbeit setzt funktionierende Grenzübergänge in hinreichender Zahl voraus. Gemäß einem Abkommen von 1992 wurden mit dem Bau neuer Grenzübergänge bessere Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Verkehr geschaffen. Derzeit gibt es zwischen Brandenburg und Polen 2 Autobahn-, 9 Straßen-, 4 Eisenbahn- und 5 Flussübergänge. Angesichts des steigenden Aufkommens beim Personen- und Warenverkehr zwischen Polen und Deutschland, insbesondere seit der EU-Erweiterung sind weitere Grenzübergänge in der Planung. Neben dem Neu- und Ausbau von Straßen- und Schienenverbindungen sind es auch touristische Verbindungen wie Rad- und Wanderwege, Fährverbindungen, Fahrgastschiffahrt auf der Oder und regionale Flugverbindungen.

Der Personen- und Güterverkehr aus Deutschland nach Polen und von Polen nach Deutschland ist deutlich angestiegen. Und das lässt sich keineswegs nur

auf den sogenannten „Tanktourismus“ reduzieren, den es in dieser Form schon vor der EU-Erweiterung gegeben hat und den es übrigens nicht nur an der deutsch-polnischen, sondern z. B. auch an der bayrisch-österreichischen Grenze gibt.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit wird besonders effektiv, wenn sie von beiderseitigen Sprachkenntnissen begleitet wird. Brandenburg ist das Land mit der höchsten Zahl von polnischlernenden Schülern. Derzeit bieten 17 öffentliche und 4 private Schulen Polnischunterricht für ca. 1.500 Schülerinnen und Schüler an. Insgesamt ist es im Land Brandenburg gelungen, die Zahl der am Polnischunterricht teilnehmenden Schülerinnen und Schüler in den letzten Jahren um ca. 400, trotz allgemein sinkender Schülerzahlen, zu erhöhen. Diese Entwicklung ist positiv, auch wenn dies immer noch wenig ist im Vergleich mit der großen Zahl polnischer Schüler, die Deutsch als Fremdsprache lernen. Weitere Anstrengungen müssen jedoch unternommen werden, um Polnisch als zweite Fremdsprache in den Grenzregionen fest zu etablieren. Die Anzahl der Partnerschaften zu polnischen Schulen beläuft sich mittlerweile in Brandenburg auf über 230. Als wichtiger Förderer von Jugendbegegnungen hat sich das Deutsch-Polnische Jugendwerk, das 1991 nach dem Vorbild des Deutsch-Französischen Pendants gegründet wurde und seinen Sitz in Potsdam hat, etablieren können.

In diesem Zusammenhang ist auch das gemeinsame Forschen und Lernen von Deutschen und Polen an der „Europa-

Universität Viadrina“ und dem 1998 eröffneten Collegium Polonicum in Slubice von beispiellosem Wert. Von den ca. 4.200 Studenten der Viadrina kommen rund ein Drittel aus Polen.

Die unterschiedlichen Formen der Zusammenarbeit Brandenburgs mit Polen – hier ist nur eine exemplarische Darstellung möglich - haben in den vergangenen Jahren zur Schaffung eines tragfähigen und belastbaren Fundaments für die Beziehungen zwischen beiden Ländern beigetragen. Die besondere Polen-Kompetenz Brandenburgs ist in Deutschland bekannt und anerkannt. Breite und Intensität der Verbindungen mit den polnischen Nachbarn wurden insbesondere im jetzt zu Ende gehenden Deutsch-Polnischen Jahr deutlich. Die Weiterentwicklung der erfolgreichen Zusammenarbeit hängt neben der Unterstützung von nationaler Ebene maßgeblich von weiteren Initiativen nichtstaatlicher Akteure, wie Verbänden und Kultureinrichtungen, sowie Landkreisen und Kommunen ab.

Es kann letztlich konstatiert werden, dass die in den vergangenen 15 Jahren entwickelte vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den polnischen Partnern, nach dem Beitritt Polens zur EU, eine Fortsetzung unter nunmehr noch günstigeren Voraussetzungen erfährt.

Der bislang eingeschlagene Weg wird weiter beschritten. Mit den Partnern in Lubuskie, Zachodniopomorskie, Wielkopolskie, Mazowieckie, Dolnoslaskie und Podlaskie besteht Einvernehmen im Handeln und in den gemeinsamen Zielen. ■

Grenzüberschreitende Straßenverbindungen zwischen Brandenburg und Polen

Bettina Gransow

Die wirtschaftliche Entwicklung der Grenzregion und die im Hinblick auf die EU- Osterweiterung entstehenden neuen Wirtschaftsverbindungen müssen durch eine leistungsfähige, moderne und verkehrssichere Straßeninfrastruktur unterstützt werden.

I. Derzeitige Situation

Zur Bewältigung des grenzüberschreitenden Verkehrs stehen neben dem in Mecklenburg-Vorpommern liegenden Straßengrenzübergang BAB 11 (Berlin-Stettin), Pomellen Autobahn - Kolbitzow

(Kolbaskowo) in Brandenburg derzeit elf Straßengrenzübergänge zur Verfügung (siehe Karte):

Im Rahmen der deutsch-polnischen Expertenkommission für Grenzübergänge am 30./31.03.2004 in Polen wurde von der deutschen Seite vorgeschlagen, (bis auf den Grenzübergang Mescherin-Greifenhagen) generell alle Grenzübergänge für Warenverkehr mit Lastkraftwagen bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen zu erweitern. Die polnische Seite hat diesem Vorschlag für Rosow,

B 2	Rosow – Rosow (Rosowek)
B 113	Mescherin – Greifenhagen (Gryfino)
B 166	Schwedt – Nieder-Kräinig (Krajnik Dolny)
B 158	Hohenwutzen – Niederwutzen (Osinow Dolny)
B 1	Küstrin-Kietz – Küstrin (Kostrzyn)
B 5	Frankfurt (Oder) –Slubice
BAB 12	Frankfurt (Oder) – Schwetig (Swiecko)
kommunal	Guben – Guben (Gubin)
B 112	Guben – Gubinchen (Gubinek)
kommunal	Forst – Skaren (Zasieki)
BAB 15	Forst – Erlenholz (Olszyna)



und Forst zugestimmt. Die Vereinbarung über diese Nutzungserweiterungen ist inzwischen nach erfolgtem Notenwechsel mit der polnischen Seite offiziell in Kraft getreten. Für Hohenwutzen (Erweiterung auch für Busse geplant) hat die polnische Seite ebenfalls zugestimmt, der Notenaustausch ist eingeleitet.

Damit hat Brandenburg im Durchschnitt alle 21 Kilometer einen Straßengrenzübergang zu Polen. Für das derzeitige Verkehrsaufkommen reichen die Kapazitäten also vollkommen aus.

II. Bundesverkehrswegeplan 2003 / Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

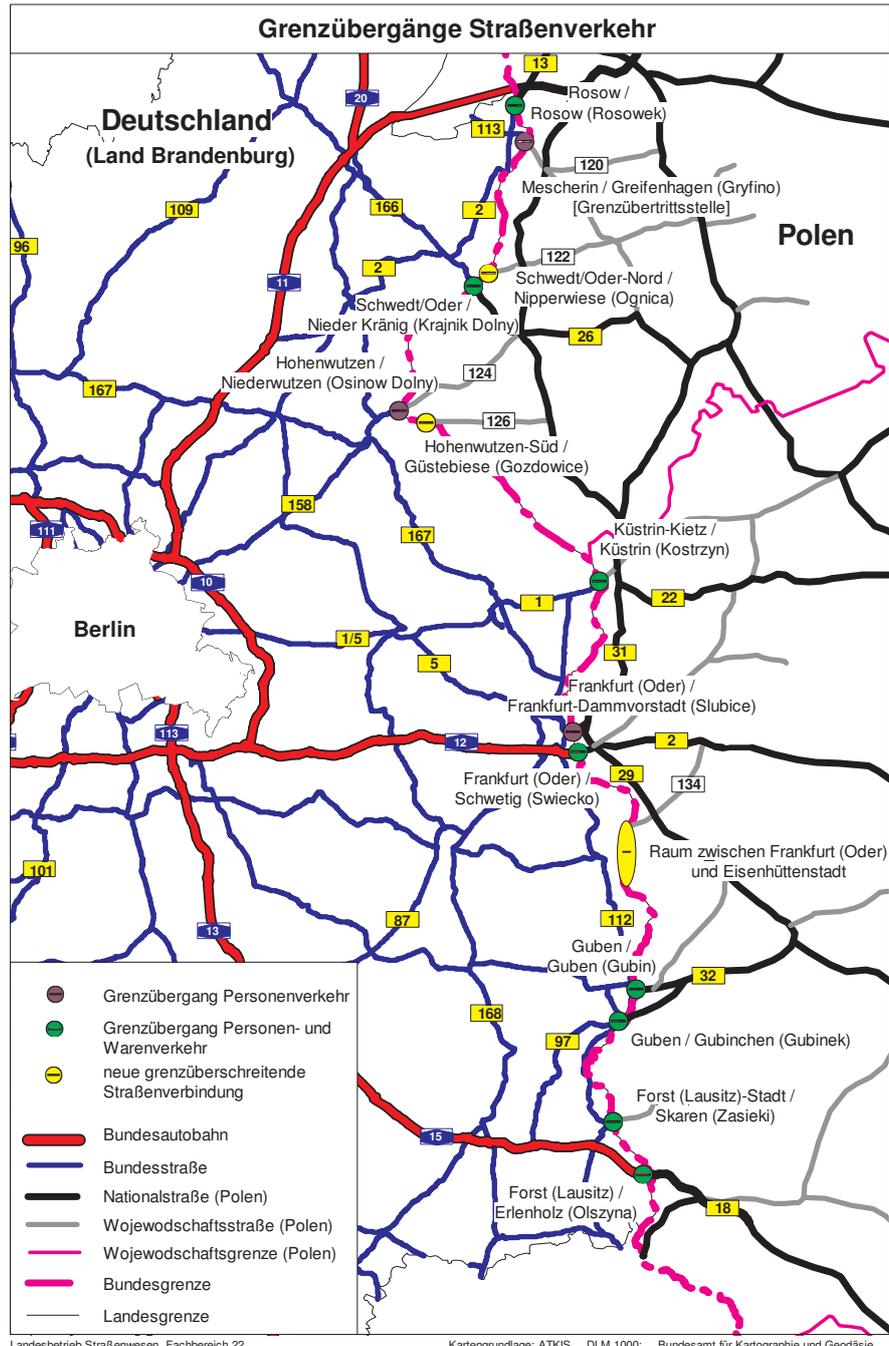
Durch den Wegfall der aufwändigen Kontroll- und Abfertigungsvorgänge an den bestehenden Grenzübergängen haben die für den Fernverkehr maßgebenden Verkehrsachsen, die Bundesautobahnen 11, 12 und 13/15, gegenüber den zu erwartenden Verkehrsbelastungen erhebliche Leistungsreserven.

Die Sanierung der A 11 wird im Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck (AD) Schwanebeck und dem AD Kreuz Uckermark bis Ende 2007 abgeschlossen.

Die Autobahn 12 entspricht in ihrer Gesamtheit nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Sie wurde daher in den vergangenen Jahren bereits teilweise grundhaft ausgebaut. In den nächsten Jahren wird der abschnittsweise grundhafte Ausbau fortgesetzt. Pro Richtungsfahrbahnen stehen dann zwei Fahrstreifen und ein Standstreifen zur Verfügung. Gleichwohl hat das Land im Hinblick auf die EU-Osterweiterung den sechsstreifigen Ausbau der A 12 zur Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen angemeldet. Der Bund hat hier „weiteren Bedarf“ anerkannt.

Die Zufahrtsstraßen zu den übrigen Grenzübergängen verlaufen auf polnischer wie auf brandenburgischer Seite z.T. durch Ortschaften, die durch den Verkehr bereits heute teilweise stark belastet sind. Ein weiterer Ausbau dieser Zufahrtsstraßen vor Ort, welcher zur Aufnahme der zu erwartenden Verkehrsbelastungen erforderlich wird, ist sowohl aus ökologischen, als auch aus städtebaulichen Gründen nicht vertretbar.

Zur Entlastung dieser Grenzübergänge hält das Land Brandenburg langfristig neue grenzüberschreitende Straßen über die Oder für erforderlich und hat sich dementsprechend intensiv für die Aufnahme dieser Verbindungen in den



neuen Bundesverkehrswegeplan bzw. in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen eingesetzt:

1. Die neue grenzüberschreitende Straße im Raum nördlich Schwedt/Oder ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf enthalten
2. Auch für die neue grenzüberschreitende Straße im Raum zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt ist Vordringlicher Bedarf anerkannt
3. Als langfristige Perspektive für eine neue grenzüberschreitende Straße im Raum südlich Hohenwutzen ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen Weiterer Bedarf anerkannt. Aufgrund

dieser Einordnung des Vorhabens in den Weiteren Bedarf erfolgen derzeit keine Planungen.

III. Kommunale Planungen

Darüber hinaus gibt es auf kommunaler Ebene verschiedene Wünsche zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen.

Hierzu haben sich das Land, die Landkreise und Kommunen entlang der deutsch-polnischen Grenze zu einem Gesamtkonzept verständigt, welches die Vorstellung zur Schaffung neuer bzw. Wiederherstellung alter Brücken über



Oder und Neiße (inklusive Prioritätensetzung) enthält. Die Wünsche hat das MIR zusammengestellt und mit der polnischen Seite abgestimmt.

Prioritätenliste:

- 1. Kategorie: Vorrangig zu befördernde Verbindungen
D. h. Aufnahme in Anlage 2 zum Abkommen zwischen der Regierung der BRD und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs vom 6. November 1992; Unterstützung des Landes bei Beantragung von Fördermitteln (INTERREG III A usw.)
- 2. Kategorie: Derzeit nicht weiter zu befördernde Verbindungen

Im Rahmen der deutsch-polnischen Expertenkommission für Grenzübergänge am 11./12. Mai 2005 hat das MIR die Prioritätenliste eingebracht und angekündigt, dass für die Maßnahmen der Kategorie 1 zu gegebener Zeit die Aufnahme in das Grenzabkommen beantragt werden soll. Die polnische Seite begrüßte diese Initiative des MIR ausdrücklich.

Die ersten vier Maßnahmen der 1. Kategorie sind inzwischen ein gutes Stück vorangekommen.

a) Grenzbrücke für Fußgänger und Radfahrer bei Guben - Gubin

Im Rahmen der deutsch-polnischen Expertenkommission für Grenzübergänge (s. o.) verständigten sich beide Delegationen im Grundsatz darauf, für Fußgänger und Radfahrer eine grenzüberschreitende Verbindung von Guben auf die Theaterinsel in der Neiße einzurichten. Der zur Aufnahme des künftigen Grenzübergangs Guben – Gubin in die Anlage 2 des Abkommens vom 6. November 1992 zwischen der Regierung der BRD und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs erforderliche Notenaustausch ist eingeleitet.

Die kommunale Ebene wie auch die Landesregierung vertreten jedoch einvernehmlich die Auffassung, dass die Errichtung eines neuen Grenzübergangs nur wenige hundert Meter neben dem bereits bestehenden Grenzübergang Guben – Gubin zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zu rechtfertigen ist. Daher soll die Brücke unter Inanspruchnahme der noch verfügbaren EU-Fördergelder (INTERREG III A) im Jahr 2006/2007 errichtet werden. Der künftige Übergang wird jedoch bis zum vollständigen Inkrafttreten des Schengen-

Acquis für die Republik Polen nur bei Vorliegen besonderer Anlässe geöffnet.

b) Wiedererrichtung der im 2. Weltkrieg zerstörten Neißebrücke zwischen Coschen und Zytowan am Stromkilometer 7,1

Ein weiteres Projekt der Prioritätenliste der Vorstellungen und Wünsche der Landräte zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene ist die Wiedererrichtung der im 2. Weltkrieg zerstörten Neißebrücke zwischen Coschen und Zytowan am Stromkilometer 7,1, für die sich der Landrat des Landkreises Oder-Spree, Herr Zalenga, engagiert einsetzt.

Im Rahmen der deutsch-polnischen Expertenkommission für Grenzübergänge am 11./12. Mai 2005 wurde das Projekt erörtert. Inzwischen besteht Einigkeit auf deutscher und polnischer Seite, dass die Grenzbrücke Coschen – Zytowan als Straßenbrücke für Warenverkehr bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen zugelassen werden soll. Das Ministerium des Innern hat beim Bundesministerium des Innern die Ergänzung der Anlage 2 des deutsch-polnischen Abkommens über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs vom 19.11.1992 um das Projekt beantragt. Mit einer Realisierung des Bauvorhabens ist erst nach dem vollständigen Inkrafttreten des Schengen-Acquis für die Republik Polen zu rechnen.

c) Fährverbindung Güstebieser Loose - Gozdowice

Auch hier ist das Verfahren zum Notenaustausch zur Aufnahme der Fährverbindung in die Anlage 2 des deutsch-polnischen Abkommens eingeleitet. Nach erfolgtem Notenwechsel und Aufnahme in das genannte Abkommen können die entsprechenden Förderanträge für den Ausbau der Infrastruktur und den Bau der Fähre bearbeitet sowie die bau- und schiffahrtsrechtlichen Genehmigungen erteilt werden.

d) Rad- und Fußgängerbrücke Zelz – Siedlec

Für dieses Projekt hat das Ministerium des Innern beim Bundesministerium des Innern (BMI) die Ergänzung der Anlage 2 des deutsch-polnischen Abkommens über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs vom 19.11.1992 beantragt.

Für den Bau der Brücke über die Neiße wurden Fördermittel aus der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG III A beantragt. Es ist beabsichtigt, sich im Rahmen der nächsten deutsch-polnischen Expertenkommission für Grenzübergänge (voraussichtlich im Mai 2006) abschließend zu der Maßnahme zu verständigen, um danach Maßnahmen zur Einleitung des Notenaustauschs über die Errichtung der Grenzübertrittsstelle in Angriff zu nehmen. ■

Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene (17.10.2005)

1. Kategorie (vorrangig zu befördernde Verbindungen)	
Guben – Gubin (Theaterinsel)	Fußgängerbrücke
Coschen - Zytowan	Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr –7,5 Tonnen
Güstebieser Loose-Gozdowice	Fährverbindung
Zelz - Siedlec	Rad- und Fußgängerverbindung
Forst - Zasieki	Rad- und Fußgängerverbindung
Ratzdorf - Kosarzyn	Rad- und Fußgängerverbindung
Neurüdnitz- Stara Rudnica	Rad- und Fußgängerverbindung (alternativ: Fährverbindung)
Górzyca - Lebus	Fährverbindung
Nowy Lubusz – Lebus	Fährverbindung
nachrichtlich, da hier keine Neuaufnahme in Grenzabkommen erforderlich ist:	
Stadtbrücke Frankfurt (Oder)	ÖPNV-Verbindung
2. Kategorie (derzeit nicht weiter zu befördernde Verbindungen)	
Kienitz (Groß Neuendorf) – Porzecze	Fährverbindung
Eisenhüttenstadt – Kłopot	Rad-und Fußgängerverbindung
Pusack - Zarki Wielkie	Rad-und Fußgängerverbindung
Ziltendorf - Urad	Fährverbindung
Gross Gastrose – Sadzarzewice	Rad-und Fußgängerverbindung
Briesnig - Strzegów	Rad-und Fußgängerverbindung
Frankfurt(Oder) Nord	Straßenverbindung
Wiesenu-Kunice	Rad-und Fußgängerverbindung



Moderner Schienenstrang soll Bundeshauptstadt und westpolnisches Zentrum Gorzów miteinander verbinden

Karl-Heinz Boßan



Gründung der IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV

In zwanzig Jahren, so zeigt eine Studie von Fachleuten unter anderem der TU Berlin, der BTU Cottbus und mehrerer Verkehrsunternehmen, sollen alle wichtigen europäischen Zentren durch Schnellverbindungen innerhalb von drei Stunden erreichbar sein. Der Großraum Berlin soll sich binnen einer Stunde durchqueren lassen. Das gleiche gilt für die Verbindungen zwischen Berlin und den zentralen Punkten Brandenburgs. Verkehrsbroker werden als Dienstleister eines neuen Verkehrszeitalters Warenströme und Personenbeförderung optimieren. Straße, Schiene und Luftweg sind effizient vernetzt und über ein zentrales Informations-, Steuerungs- und Buchungssystem nutzbar.

Es ist eine Vision, aber keine Utopie - Bahnverbindungen, die einen schnellen und wirtschaftlich effizienten Transport von Personen und Gütern zwischen den Wirtschaftsräumen Berlin, Gorzow, Zielona Gora, Poznan, Wroclaw und Szczecin ermöglichen, gehören zur unverzichtbaren Infrastruktur einer Region im Zentrum der erweiterten Europäischen Union. Der derzeitige Zustand ist ein Anachronismus, der den Bedürfnissen von Millionen Menschen zuwiderläuft, die wirtschaftliche Entwicklung bremst und die vom Bundesverkehrsministerium geforderte gerechte Verteilung der anschwellenden Verkehrsströme auf die unterschiedlichen Verkehrsträger behindert.

Bei der sogenannten „Ostbahn“ bedeutet das: Die bisher eingleisige Trasse muss ausgebaut und modernisiert werden. Die Schienenverbindungen müssen zweigleisig für Geschwindigkeiten über 100 Stundenkilometern durchgängig ausgelegt sein. Die Bahnhöfe an der gesamten Strecke sollten so umgestaltet werden,

dass sie zugleich zu Ortszentren und Tourismusstützpunkten werden. Damit entstehen neue Arbeitsplätze. Im Bereich der Schienentrasse werden Impulse für die Bauwirtschaft geliefert und Arbeitsplätze im Gleis- und Signalbau gesichert sowie Innovationen im Bereich der verkehrlichen Infrastrukturentwicklung gefördert.

Um das anspruchsvolle Ziel zu erreichen, wollen interessierte deutsche und polnische Teilnehmer der 21. Internationalen Ostbrandenburger Verkehrsgespräche in Frankfurt (Oder) die Gründung der IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV noch im Jahr 2006 realisieren.

Mobilität ist die Quelle wirtschaftlicher Entwicklung. Wenn es uns gelingt, die prosperierenden Zentren so zu verbinden, dass sie innerhalb von eineinhalb Stunden per Zug erreichbar sind, erwächst daraus ein deutlicher Schub für die wirtschaftliche Dynamik, von dem alle Beteiligten profitieren. Zusätzliche Bedeutung gewinnt das Ostbahn-Projekt durch die mögliche Anbindung an den Flughafen Schönefeld und durch seine Modellfunktion für das infrastrukturelle Zusammenwachsen der Europäischen Union mit den mittel- und osteuropäischen Beitrittsländern.

Zu den fachlichen Beratern des Projekts Ostbahn gehört unter anderem Professor Hans-Christoph Thiel, der bereits bei den 11. Internationalen Ostbrandenburger Verkehrsgesprächen in Frankfurt (Oder) zum Thema: Im Osten was Neues – Marktgerechter Ausbau der Ostbahn Berlin – Gorzow sprach. Die Gründungsvorbereitungen für die Interessengemeinschaft sind im vollem Gange und finden besondere Unterstützung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, den Berliner Senat, die Stadtverwaltung von Gorzow und durch das Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie. Aktiv beteiligen sich auch die deutschen und polnischen Bürgermeister, deren Orte an der Strecke liegen, der Landrat des

Landkreises Märkisch Oderland und der Stadtpräsident von Gorzów. Interessierte Firmen und Tourismusverbände haben ihr Interesse angemeldet. Die Bahnen und die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind einbezogen.

Die Satzung ist in Abstimmung mit RA Zakhorka vom EWIV - Informationszentrum in Sindelfingen erarbeitet worden und wird gegenwärtig von den deutschen und polnischen Gründungsmitgliedern nochmals entsprechend ihrer Interessenslage geprüft. Der Name der EWIV (Europäische wirtschaftliche Interessensvereinigung) lautet: IGOB Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin-Gorzów EWIV. Der Sitz der EWIV wird Frankfurt (Oder) in der Bundesrepublik Deutschland sein.

Die EWIV verfolgt den Zweck, die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Gorzów Wielkopolski zu reaktivieren und für die Entwicklung dieser Bahnstrecke zu arbeiten sowie die wirtschaftliche Tätigkeit der Mitglieder und anderer Investoren im Hinblick auf die Entwicklung der Bahnstrecke Berlin-Gorzów zu erleichtern und zu entwickeln. In diesem Sinne ist auch Unternehmensgegenstand die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Mitglieder. Gegenstand sind aber nur Tätigkeiten, die keiner besonderen Erlaubnis bedürfen. Dieser Zielsetzung entsprechend soll folgendes umgesetzt bzw. gefördert werden:

- Werbung bei zuständigen Behörden um die Unterstützung und Entscheidungen zur Aufnahme der Eisenbahnverbindung in der Relation Berlin-Gorzów, zum Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Gorzów und Schaffung einer günstigen Atmosphäre für ihren Betrieb durch gutes Investitionsklima im direkten Einzugsgebiet der Strecke.
- Austausch von Gütern und Personen auf dieser Bahnstrecke.
- Belebung der Eisenbahnstrecke für die wirtschaftliche Entwicklung beiderseits der Grenze.
- Entwicklung von touristischen Angeboten im eisenbahnnahen Gebiet.
- Diskussion um Verkehrs- und Logistik-



- Lösungen unter Umweltaspekten.
 - Zusammenarbeit mit profilierten Logistik-Experten.
 - Initiierung, Propagierung und Schaffung von modernen wirtschaftlich-sozialen Lösungen im Raum entlang der Bahnstrecke Berlin-Gorzów, als europäische Modelllösung für hoch entwickelte Zusammenarbeit von Grenzräumen, die mit gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen verbunden sind.
 - Initiierung und Organisation von wissenschaftlichen Verbindungen im Interesse des Aufbaus und der Entwicklung einer modernen Wirtschaftsstruktur in Ostbrandenburg und im westpolnischen Grenzgebiet in Verbindung mit einer modernen Bahn-
 - verbindung Berlin-Gorzów.
 - Einwerbung von Geldmitteln und Ausrüstungen zur Finanzierung der Aufgabenstellung und Übertragung der Projektrealisierung (inkl. der Mittel) auf Unternehmen der Region.
 - Unterstützung der praktischen Anwendungen der Erkenntnisse durch Zusammenführung von Wissenschaft und Praxis.
 - Beratung und Unterstützung der zuständigen Behörden auf beiden Seiten der Grenze.
 - Zusammenwirken mit deutschen und polnischen Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen und Unternehmen.
- Ferner ist Gegenstand der EWIV der systematische europäische und internationale Erfahrungsaustausch, die Erbringung einschlägiger Gutachten, die Abhaltung von Konferenzen, insbesondere Fachveranstaltungen in der Region, Seminaren und ähnlichen Veranstaltungen, sowie die Erstellung bzw. Förderung von Publikationen und deren Vertrieb in jeder Form. Die EWIV ist nicht auf wirtschaftlichen Gewinn ausgerichtet.
- Weitere Informationen unter:
www.iovg.de;
www.libertas-institut.com;

Trilaterale Arbeitsgruppe „Wirtschaft und Verkehr“ Berlin-Brandenburg-Zachodniopomorskie (Westpommern)

Bettina Gransow

Im Sinne des gemeinsamen Auftretens der Länder Berlin und Brandenburg als Hauptstadtregion haben das Ministerium für Wirtschaft (MW) und die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen (SenWiArbFrau) im September 2004 die bisher in beiden Ländern jeweils separat bestehenden Arbeitsgruppen mit der Wojewodschaft Zachodniopomorskie zusammengeführt. Diese Zusammenlegung fand auch die Zustimmung der polnischen Seite.

Da die nun gemeinsame Arbeitsgruppe, wie zuvor von Berliner Seite bereits praktiziert, neben wirtschaftlichen Fragen auch Probleme der Verkehrspolitik behandeln sollte, wurde das MIR gebeten, einen Ver-

treter des Hauses als ständiges Mitglied dieser Arbeitsgruppe zu benennen. Weitere Vertreter aus den unterschiedlichen Fachbereichen des Hauses MIR werden je nach Thema als Gäste geladen. Berlin ist ebenfalls mit durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vertreten.

Ihrer Bedeutung für die Region entsprechend bilden Fragen der Entwicklung der Infrastruktur im gemeinsamen Grenzraum einen wesentlichen Schwerpunkt der Tätigkeit dieser trilateralen Arbeitsgruppe. So fand z. B. am 14. April 2005 eine Tagung statt, auf der der Landesbetrieb für Straßenwesen zu Straßenverbindungen auf Brandenburger Seite und zu Grenzübergängen berichtete. Vorgestellt wurden

Bestand und Vorhaben zum Autobahn- und Straßennetz auf Brandenburger Seite mit Bezug zur Grenzregion. Einen Schwerpunkt bildete hier die „Oder-Lausitz-Straße“, die – frei von Ortsdurchfahrten – zwischen den Autobahnen 11 und 13 parallel zur polnischen Grenze verlaufen wird. Des Weiteren wurden bestehende und geplante Grenzübergänge zwischen Stettin und Frankfurt (Oder) vorgestellt.

Weitere Themen aus dem Bereich des MIR waren u. a. die Entwicklung der Binnenschifffahrt im Land Brandenburg (Ausbau der Häfen Schwedt und Eberswalde) sowie grenzüberschreitende Bahnverbindungen zwischen Brandenburg und Polen. ■



PVG Schwedt/Angermünde reagiert auf gestiegenen Mobilitätsbedarf beiderseits der Grenze – Schülerverkehr und Einkaufslinie im Stundentakt

Jürgen Crusius

Als richtungweisend und innovativ wurde vor zwei Jahren das Projekt der Personenverkehrsgesellschaft mbH Schwedt/Angermünde (PVG) durch Politik und Wirtschaft beurteilt, einen Linienverkehr zwischen den Städten Schwedt und Stettin einzurichten. Knapp zwei Monate vor dem Beitritt Polens zur Europäischen Union, nahm die Linie 470 ihren grenzüberschreitenden Verkehr auf. Diese Verbindung markierte das erste Ergebnis einer Vereinbarung zwischen der polnischen Wojewodschaft Lubuskie und dem Land Brandenburg, deren Inhalt unter anderem gemeinsame Verkehrskonzepte im grenznahen Raum ist. Mit diesem, zum Auto alternativen Angebot, reagierte die PVG auf den gestiegenen Mobilitätsbedarf beiderseits der Grenze.

Da der grenzüberschreitende Verkehr noch in den Kinderschuhen steckte, suchte sich die PVG kompetente Partner, die es unter anderem im Landesamt für Bau und Verkehr und dem polnischen Verkehrsunternehmen ALGA fand. Während das Landesamt in Hoppegarten bei dem Genehmigungsverfahren zur Erteilung der 3.-Staaten-Konzession sowie in allen Rechtsfragen das Unternehmen unterstützte, stellte das polnische Unternehmen zeitgleich den Konzessionsantrag in Warschau. Nach erfolgreichem Abschluss des Genehmigungsverfahrens stellten sich die beiden Partner Haltestellen zur Verfügung, die während des Linienverkehrs angefahren wurden. Mit entsprechenden Logos und Aushängen der Fahrpläne wurde die gegenseitige Betreuung der Haltestellen vereinbart.

Aufgrund intensiver Gespräche mit den deutschen sowie den polnischen Zollbehörden und dem Bundesgrenzschutz, konnten die Abfertigungszeiten auf ein Minimum reduziert werden. Dadurch ist ein reibungsloser und komplikationsloser Grenzübergang für die Fahrgäste gewährleistet.

Mit dem besonderen touristischen Angebot von Stadtführungen durch die polnische Hafenmetropole ist es der PVG gelungen, die große Nachfrage nach kul-

turellen Veranstaltungen und Höhepunkten zu befriedigen. Einmal monatlich, jeweils samstags, werden Stadtführungen angeboten, die sehr gut angenommen werden. Steigende Fahrgastzahlen verdeutlichen, dass besonders auf dem kulturellen Gebiet Handlungsbedarf besteht.

Doch nicht nur auf dem touristischen Sektor gab es Handlungsbedarf, sondern grenzüberschreitende Schulprojekte forderten die PVG zum Handeln auf. Mit Beginn des Schuljahres 2005/006 wurde das deutsch polnische Schulprojekt von Gartz nach Schwedt verlagert und somit erhöhte sich die Beförderungsnachfrage aus dem Raum Gryfino.



Haltestelle in Krajnik Dolny, polnische Schüler verlassen den Bus der PVG Schwedt/Angermünde.



Abgestimmte Fahrpläne zwischen PVG und PKS ermöglichen ein schnelles und unkompliziertes Umsteigen



Die Linie 492 bringt Schüler von Polen nach Schwedt zum Unterricht.



2 Jahre existiert die Linie 470 Schwedt-Szczecin. In Szczecin werden auch polnische Haltestellen angefahren, die durch den Partner PKS betreut werden. An den Haltestellen findet man das Logo der PVG und die aktuellen Fahrpläne.

In Kooperation mit dem Szczeciner Verkehrsunternehmen PKS wurde ein Linienverkehr zwischen Schwedt und dem Raum Gryfino eingerichtet. Mit der durch das Landesamt Bauen und Verkehr genehmigten EU-Konzession nahm die Linie 492 den Linienverkehr im grenznahen Raum auf und befördert polnische Schüler der Gesamtschule in Schwedt über die Grenze nach Krajnik Dolny. Dort übernimmt der polnische Partner PKS die Schüler in ihre eigenen Linienbusse und fährt sie zu den jeweiligen Wohnorten. Allmorgendlich wiederholt sich die Anfahrt. Die Busse von PKS bringen die Jugendlichen von ihren Wohnorten nach Krajnik Dolny, wo der PVG Bus schon auf sie wartet. Auch hier hat sich die Kooperation mit der polnischen Seite als sehr positiv erwiesen. Die Fahrpläne beider Unternehmen wurden so abgestimmt, dass eine Beförderung pünktlich zum und nach dem Unterricht erfolgt.

Für die Zukunft ist geplant, dass speziell für den Schülerverkehr ein Umsteigen entfällt. Dafür fährt der PKS-Bus die Schüler bis nach Schwedt und die PVG übernimmt am Nachmittag die Rückfahrt. Neben dem Schülerverkehr, fährt die Linie 492 im Stundentakt grenzübergreifend und hat sich zu einer speziellen Einkaufslinie profiliert.

Weitere Informationen unter: www.WirbewegenSie.de



Oderregion - eine europäische Region Raumentwicklung im deutsch-polnischen Grenzraum

Klaudia Förster

Auch auf dem Gebiet der Raumentwicklung findet die deutsch-polnische Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen, in verschiedenen Strukturen, räumlichen Zusammenhängen und Verantwortungen statt; Verwaltungszusammenarbeit bei der Abstimmung von Plänen und Vorhaben, politische und Fach-Arbeit in gemeinsamen Gremien und Projekten und gemeinsame Arbeit an Analysen und Leitbildern zur Entwicklung der Grenzregion sind die wesentlichen Ziele in einem langsamen Prozess der Normalisierung.

Im Ausschuss für Raumordnung der Deutsch-Polnischen Regierungskommission arbeiten die für Raumordnung zuständigen Stellen der Bundesregierung und der polnischen Regierung sowie der grenzanliegenden Länder und Wojewodschaften zusammen. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) vertritt hier die Länder Brandenburg und Berlin.

Die Ausschussmitglieder hatten bereits Mitte der 90-er Jahre einvernehmlich Raumordnerische Leitbilder für den deutsch-polnischen Grenzraum formuliert und Empfehlungen für die Abstimmung in Angelegenheiten der Raumordnung gegeben. Die Vorbereitung des Beitritts Polens zur EU, die zunehmenden Verflechtungen im Grenzraum, die von polnischer und

deutscher Seite gesehene Notwendigkeit der Strukturschwäche des Grenzraumes entgegenzuwirken und gemeinsame Potenziale zu erschließen, eröffneten in diesem Gremium eine Diskussion zum Verständnis eines gemeinsamen Grenzraumes, einer europäischen Region.

Es liegt im Interesse der Länder Brandenburg und Berlin und der angrenzenden Wojewodschaften den deutsch-polnischen Grenzraum langfristig zu einem infrastrukturell eng vernetzten und auf möglichst vielen Gebieten kooperierenden dynamischen Wirtschaftsraum zu entwickeln. Empfehlungen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit zur Entwicklung der Grenzraumes stützen dieses Anliegen. Für den durch die Zusammenarbeit mit Westpolen erfassten geografischen Raum hat sich zunehmend der Begriff „Oderregion“ herausgebildet und etabliert.

Gegenwärtig zeigt sich die Oderregion als strukturschwacher Raum mit geringer Bevölkerungsdichte einhergehend mit hoher Arbeitslosigkeit. Im grenznahen Bereich bietet die Region mittelfristig – mit Anstieg des Handels und des Tourismus – begrenzte Entwicklungsansätze. Die stärkeren wirtschaftlichen Potenziale sind hauptsächlich konzentriert auf die urbanen Räume wie Berlin, Stettin, Posen, Breslau. Jedoch hat mit dem EU-Beitritt Polens die Dynamik der Zusammenarbeit und der gemeinsamen Initiativen auf allen Gebieten des wirtschaftlichen und des gesellschaftlichen Lebens zugenommen. Hier gibt es eine Reihe von Initiativen und vor allem konkrete Vorhaben und Aktionen. Die Bandbreite geht dabei von der Verbesserung im Eisenbahnverkehr über die sehr schwierigen gemeinsamen Abstimmungen von grenzüberschreitenden Straßenplanungen bis zu der im April 2006 unter Federführung des Wirtschaftssenats und Beteiligung Brandenburgs vorbereiteten Oderkonferenz, von der Erarbeitung perspektivischer raumordnerischer Szenarien für den Grenzraum bis zum langwierigen Prozess der Konkretisierung von gemeinsamen raumordneri-

schen Leitbildern für den deutsch-polnischen Grenzraum.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau, und Stadtentwicklung (BMVS) und in Abstimmung mit den betroffenen Ländern und Wojewodschaften haben das Hamburgische Welt-Wirtschafts-Archiv und das Danziger Institut für Marktwirtschaft eine Studie zu „Räumlichen Entwicklungsperspektiven des erweiterten deutsch-polnischen Grenzraumes bis 2020“ erarbeitet, die gerade abgeschlossen wurde. Eine Zusammenfassung ist in Arbeit und wird voraussichtlich im Mai 2006 vom BMVS veröffentlicht und zur Verfügung stehen. Die gemeinsame Umsetzung dieses Vorhabens, die Einigung von polnischer und deutscher Seite auf ein einheitliches Vorgehen hat sich im letzten Jahr als zunehmend schwieriger werdender Prozess herausgestellt, da eine Vielzahl von Unwägbarkeiten, Interessen und Gegensätzen im Raum überwunden werden müssen.

Das polnische Infrastrukturministerium hat im Frühjahr 2005 eine nur auf den eigenen Grenzraum bezogene Analyse vorgestellt. Im April 2006 gab es einen Experten-Workshop zum deutschen Teil der Leitbilder geben. Besonders die Zusammenführung von deutschen und polnischen Analysen und einvernehmliche Zusammenfassungen bedürfen noch weiterer schwieriger und diplomatischer gemeinsamer Arbeit. Unabhängig davon wird die Praxis der gegenseitigen Abstimmung von Landesplänen und Wojewodschaftsplänen weitergeführt. Eine neue Herausforderung stellt dabei die Umsetzung der EU-Richtlinie 2001/42/EG dar, die eine strategischen Umweltprüfung für Pläne und Vorhaben der Raumordnung erfordern kann. Die einvernehmliche und für beide Seiten rechtssichere Abstimmung der Methodik des Prüfverfahrens sowie des Umfangs und der Art der grenzüberschreitenden Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung stehen dabei im Vordergrund. Als ein „Pilotprojekt“ wird zur Zeit das erste gemeinsame deutsch-polnische Raumordnungsverfahren mit Strategischer Umweltprüfung vorbereitet. ■





Deutsch-Polnisches interregionales Raumplanungsinformationssystem (P-D PLIS)

Detlef Herz

Seit dem Beitritt Polens zur Europäischen Union im Mai 2004 gibt es an der Deutsch-Polnischen Grenze noch vielfältigere raumwirksame Beziehungen über diese Grenze hinweg als zuvor. Gemäß Raumordnungsgesetz sind der Gesamt-raum der Bundesrepublik und seine Teilräume durch zusammenfassende, übergeordnete Raumordnungspläne der Länder und durch Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Die raumwirksamen grenzüberschreitenden Beziehungen sind also auch dementsprechend anzupassen.

Die Organe der Wojewodschaftsselbstverwaltung erarbeiten gemäß polnischem Gesetz über Planung und Raumwirtschaft den Raumbewirtschaftungsplan der Wojewodschaft. Sie führen Analysen und Studien durch, erarbeiten Konzeptionen und Programme, die sich auf die Bereiche und Probleme der räumlichen Bewirtschaftung beziehen, auf welche die Arbeiten, den Notwendigkeiten und Zielen entsprechend, in diesem Bereich unternommen werden sollen.

Wenn sich nun Experten oder auch Nicht-Experten im Zusammenhang mit der Abstimmung ihrer Raumordnungs- oder anderen Pläne oder raumrelevanten Vorhaben mit der raumordnerischen Struktur des Nachbarstaates befassen müssen, diese also verstehen wollen, stehen sie vor mehreren Problemen. Einerseits ist auf deutscher Seite die Kenntnis der polnischen Sprache unzureichend verbreitet; auf polnischer Seite ist die deutsche Sprache zwar besser bekannt, modernen fachlichen Ansprüchen genügen auch diese Kenntnisse jedoch recht selten. Andererseits unterscheiden sich die fachlichen Verständnisse zu gleichen Themen (Flächenkategorien, Infrastrukturen, Schutzgebiete usw.), selbst wenn sie gleich bezeichnet werden. Darüber hinaus gibt es in dem einen Staat Planungs- und Bestandskategorien, die es in dem anderen Staat nicht gibt, weil sie einfach nicht Gegenstand der räumlichen oder Fachplanung sind. Trotzdem sind diese Kategorien für die jeweilige nationale,

Landes- oder Wojewodschaftsverwaltung oder Planungsinstitution wichtig.

Die Nutzung der, da wie hier weit verbreiteten englischen Sprache, hilft auch nur sehr wenig, da letztlich auch da wie hier insgesamt nur wenige Dokumente bzw. nur Zusammenfassungen u.ä. ins Englische übersetzt werden und bei weitem nicht alle notwendigerweise mit einer abzustimmenden Sache befassten Leute Englisch dann auch in der erforderlichen Tiefe beherrschen. Der traditionelle Weg, Verständigung zu erreichen, ist bekanntermaßen die professionelle Übersetzung von Planwerken (in textlicher und kartografischer Form), von Programmen und Konzeptionen oder auch von Bestandsdarstellungen. Dieser Weg ist erforderlich, um gesetzlich festgelegte Verfahren sicher und nachvollziehbar führen zu können. Für die tägliche Arbeit zur frühzeitigen und aktuellen Kenntnisnahme der bestehenden und geplanten räumlichen Strukturen ist die ausschließliche anlassweise professionelle Übersetzung o.g. Materialien jedoch wenig geeignet.

Die Probleme des unterschiedlichen Verständnisses zu den gleichen und erst recht zu verschiedenen Fachthemen und zu solchen, die im eigenen Gebiet nicht vorhanden, oder nicht von Bedeutung sind (oder scheinen), dem Nachbarn aber unverzichtbar sind, können durch ausschließliche professionelle, d.h. externe Übersetzungsleistungen nicht umfassend gelöst werden. Die zwischen den Staaten existierenden Fachverständnisprobleme existieren in abgeschwächter Form aber auch zwischen den Fachleuten aus den verschiedenen Bundesländern und zwischen den Fachleuten aus den verschiedenen Wojewodschaften aufgrund des föderalen Systems in Deutschland bzw. des Selbstverwaltungssystems in Polen.

Vor diesem Hintergrund haben die für Raumordnung (bzw. Raumplanung in Polen) zuständigen Behörden der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg, Sachsen sowie der Wojewodschaften Zachodniopomorskie (Westpommern), Lubuskie (Lebuser Land) und

Dolnośląskie (Niederschlesien) vereinbart, wesentliche raumrelevante Strukturen auf beiden Seiten der gesamten deutsch-polnischen Grenze einheitlich darzustellen. Diese Strukturen werden mittels eines geografischen Informationssystems (GIS) mit gleichen Signaturen zweisprachig abgebildet.

Zweck des Deutsch-Polnischen interregionalen Raumplanungsinformationssystems (P-D PLIS) ist es somit, zur Vereinfachung und Effizienzsteigerung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei raumbeanspruchenden Angelegenheiten beizutragen.

Aufgenommen werden die folgenden Gebiete:

- im Bundesland Mecklenburg-Vorpommern die Planungsregionen Vorpommern und Mecklenburgische Seenplatte
- im Bundesland Brandenburg die Regionen Uckermark-Barnim, Oderland-Spree und Lausitz-Spreewald
- das Land Berlin
- im Freistaat Sachsen die Region Oberlausitz-Niederschlesien
- in der Wojewodschaft Zachodniopomorskie die etwa in der westlichen Hälfte der Wojewodschaft liegenden Landkreise und kreisfreien Städte (einschließlich der Kreise Choszczno, Gryfice und Stargard Szczeciński)
- die Wojewodschaft Lubuskie komplett und
- in der Wojewodschaft Dolnośląskie ebenfalls die etwa in der westlichen Hälfte der Wojewodschaft liegenden Landkreise und kreisfreien Städte (einschließlich der Kreise Głogów, Jelenia Góra, Kamienna Góra, Legnica, Lubin, Lwówek Śląski, Wałbrzych und Złotoryja)

In diesem interregionalen Raumplanungsinformationssystem werden neben der Topografie und den administrativen Grenzen, Planungs- und Bestandskategorien aus den Bereichen der Siedlungsstruktur, der Bauflächenentwicklung, der Infrastruktur, der Wirtschaft, von Schutz- und Vorbehaltsgebieten, des Freiraums,



der Rohstoffsicherung mit den selben Kartenzeichen, einheitlichen Fachbegriffen unter einer einheitlichen grafischen Oberfläche veranschaulicht. Ergänzt werden die dargestellten Geometrien durch Metadaten und statistische Angaben zur Bevölkerungsstruktur. In Arbeitsgruppen der o.g. deutschen und polnischen Raumordnungsbehörden, in die auch die Regionalen Planungsgemeinschaften eingebunden sind, wurden ca. 50 Einzelthemen weitgehend inhaltlich-fachlich abgestimmt. Für eine Reihe weiterer Themen steht diese fachliche Endabstimmung noch bevor.

Durch die Nutzung eines modernen GIS wird neben einer bedarfsgerechten Gebiets- und Themenwahl eine relativ schnelle Aktualisierung über ein großes grenzüberschreitendes Gebiet für die Referenzmaßstäbe 1 : 100.000 und 1 : 250.000 ermöglicht. Derzeit läuft die Erstellung von GIS-Projekten in den Systemen ArcView 3.x und ArcGIS 9 als Test über Staatsgrenzen- und Bundesländergrenzen überschreitende Gebieten.

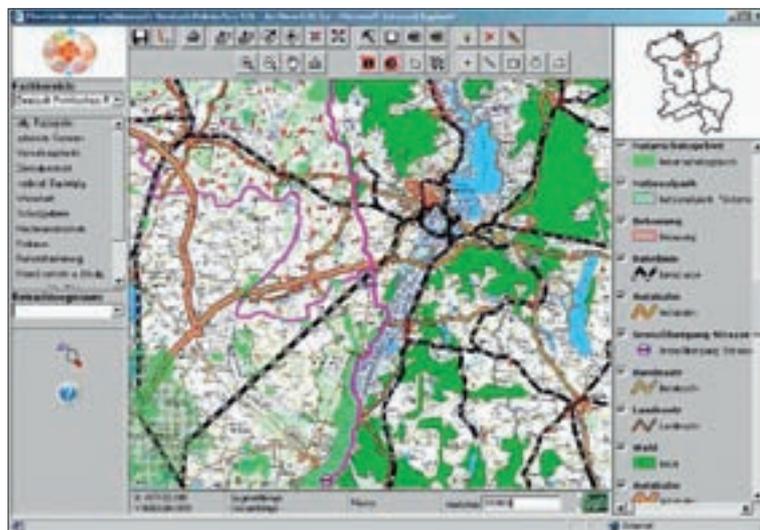


Daraus abgeleitet wurde auch eine Test-Internetversion.

Dieser Test soll im Frühjahr 2006 abgeschlossen werden und insbesondere Handlungsempfehlungen zu den folgenden technischen Problemen geben: Welche Datenformate sind geeignet und sollten verwendet werden? Durch wen sollten Konvertierungen vorgenommen werden? Welche Hintergrunddaten sollten verwendet werden? Welche Angaben zur Datenbeschreibung sind unumgänglich? Wie sollten die Daten verwaltet, aktualisiert und dokumentiert werden? Welche grafischen Ausprägungen sind geeignet? Wie kann die Zweisprachigkeit effektiv realisiert werden? Wie wird die inhaltli-

che Passfähigkeit (Konsistenz der Daten, Verständlichkeit und Vergleichbarkeit der Erläuterungen (Definitionen) und die geometrische Passfähigkeit gewährleistet?

Nach Fortschritten in diesen Fragen wird es gelingen, das Deutsch-Polnische interregionale Raumplanungsinformationssystem über das Gesamtgebiet bis Anfang 2007 zu erstellen. Dazu wird es weiterhin nötig sein, intensiv und kompromissbereit Staats-, Bundesländer- und Wojewodschaftsgrenzen, Sprachbarrieren und Fachverständnisprobleme zu überwinden, der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit die erforderliche Priorität beizumessen und dementsprechend Ressourcen bereit zu stellen. ■



„Aufgenommen werden die folgenden Gebiete: ...“

151. Schinkelwettbewerb 2006

Thema: „Frankfurt (Oder) und Slubice – die transnationale Stadt“

Dr. Renate Fritz-Haendeler

In diesem Jahr hat der traditionsreiche Architekten- und Ingenieurverein zu Berlin (AIV), der 1824 gegründet wurde, seinen 151. Schinkelwettbewerb einem europäischen Thema gewidmet. Nur zur Erinnerung. Der 1. Schinkelpreis wurde 1855 von Friedrich-Wilhelm IV ausgesetzt. Der Wettbewerb dient seitdem der Nachwuchsförderung. Gut 250 Jahre später sollten sich in Frankfurt (Oder) und Slubice an der Schnittstelle zwischen einem alten und einem neuen Mitgliedsland der Europäischen Union junge Architekten und Ingenieure in 9 Fachsparten Gedan-

ken machen, wie man faktisch und mental Ländergrenzen überbrücken kann. Keine einfache Aufgabe. Ingenieurtechnisch und architektonisch ist heute fast alles machbar. Doch geopolitische Erfahrungen und sozialpsychologische Vorbehalte lassen sich nicht einfach durch Erweiterungsbeschlüsse und technische Lösungen verdrängen. Trotz intensiver Bemühungen des AIV gab es leider keine polnischen Teilnehmer. Die Europa-Universität Viadrina mit Standbeinen beiderseits der Oder ist deshalb für den menschlichen Annäherungsprozess ein lebensprakti-

scher Vermittler. Die Themenstellung hat den Minister für Infrastruktur und Raumordnung 2006 wieder zur Verleihung eines Sonderpreises in der Fachsparte Städtebau in Höhe von 3.000 € bewegt.

Preisverleihung am 13. März 2006, dem 225. Geburtstag von Karl-Friedrich Schinkel

Die Preisverleihung durch die Stifter und Förderer des Schinkelwettbewerbs, den Bundesminister für Verkehr, Bauwesen und Stadtentwicklung, der Senatorin für Stadtentwicklung des Landes Berlin, den



Infrastrukturminister des Landes Brandenburg sowie einer Reihe von privaten Unternehmen, Stiftungen, Verbänden und Vereinen fand wie jedes Jahr an Schinkels Geburtstag in einem sehr festlichen musikalischen Rahmen statt. Eingereicht wurden insgesamt 86 Arbeiten.

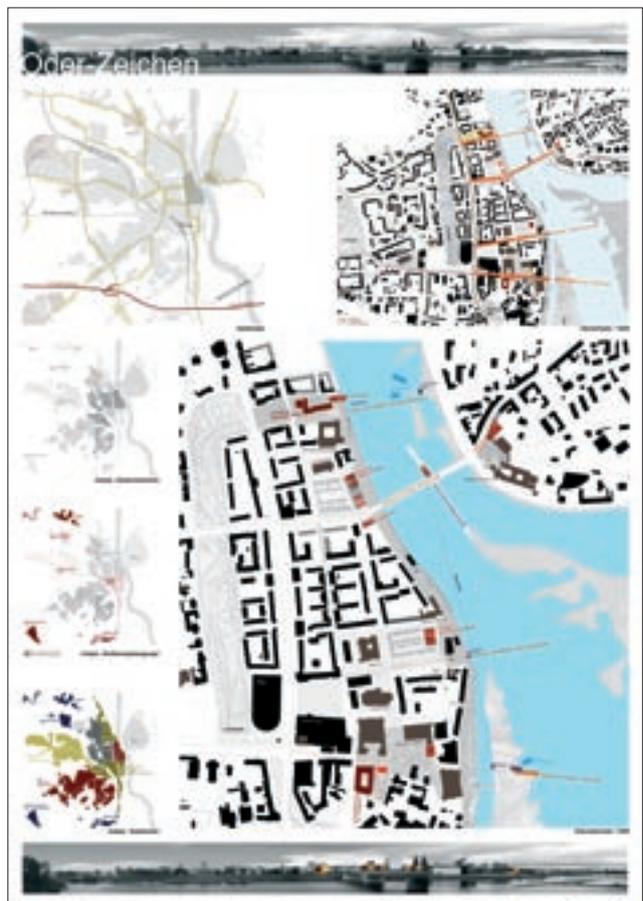
In der Fachsparte Städtebau überzeugte die sensible Arbeit der beiden Studenten Bastian Krahl und Ingmar Pohlmann von der Bauhaus-Universität Weimar die Jury und den Schinkelausschuss ganz besonders. Sie erhielten den „Schinkelpreis Städtebau“ und zugleich den „Brandenburgischen Sonderpreis Städtebau“. Als beste Arbeit insgesamt sprach der Schinkelausschuss ihnen auch noch das Reisestipendium nach Italien der Hans-Joachim-Pysall-Stiftung zu. Prämiert wurde die sorgfältige, den Entwurf bestimmende Stadtstrukturanalyse. Durch 4 Querverbindungen mit kreativen, die Innenstadt qualifizierenden Projekten wird die Frankfurter Innenstadt wieder und von Slubice aus sichtbar mit dem Fluss vernetzt. Der Entwurf regt zum wechselseitigen Blick auf die Stadtpanoramen an (Niederschrift der Jury).

Während der 1. Preis kreativ und vorsichtig mit dem Perspektivenwechsel spielt, setzt die mit dem Anerkennungspreis

ausgezeichnete Arbeit der drei Studenten Thorsten Margenburg, Marko Nothdurft, Benjamin Schultze von der Technischen Universität Hannover mit dem thematischen Wortspiel „Über-Oder-Brücken“ auf Annäherung durch vielfältige Bewegung. An zwei städtebaulich sinnfälligen Orten am Fluss, dem Universitätscampus und dem „Theater des Lachens“ werden von der Frankfurter Seite her zusätzlich zur vorhandenen Brücke zwei weitere

Fußgängerbrücken angeboten, um Spaziergänger zu einem Seitenwechsel auf einen neuen Uferrundweg zulocken (Niederschrift der Jury).

Beide Städtebauentwürfe geben der Stadt Frankfurt wie der Stadt Slubice und der Europauniversität Viadrina im Jubiläumsjahr 2006 beim Umbau der Innenstadt viele wichtige Denkanstöße. ■





EUROPA – bei der Internationalen Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land in guten Händen

Klaus Weymanns

Die Europäische Union (EU) ist ein wirtschaftlicher und politischer Zusammenschluss, der bis zur EU-Osterweiterung 15 westeuropäische Staaten umfasste und seit 1. Mai 2004 auf (zunächst) 25 Mitgliedsstaaten erweitert wurde. Soweit die nüchterne Beschreibung des Status quo.

Diese lässt aber das Entscheidende vermissen: Den Europagedanken – die europäische Philosophie! Danach sollen sich Menschen verschiedener Nationalitäten näher kommen, Grenzen (auch die in den Köpfen) überwunden und eine gesamt-europäische Identität geschaffen werden. Eine Herausforderung mit epochaler Dimension, der nur durch die direkte Begegnung und das Kennenlernen von Menschen unterschiedlichster Herkunft sowie dem daraus wachsenden gegenseitigen Vertrauen gerecht zu werden ist.

Die IBA ist ein positives Beispiel für eine Umsetzung im vorgenannten Sinne. Hier gehen die einer Bauausstellung obliegenden Innovationen und Aktivitäten mit den von der IBA von Beginn an auf den Weg gebrachten europäischen Initiativen eine erfolgreiche Symbiose ein. Der grenzübergreifende europäische Aspekt steht immer mit im Focus der IBA.

Die internationale Arbeit der IBA

Die Arbeit der IBA (siehe auch MIR AKTUELL 2/2005: Schwerpunktthema IBA Fürst-Pückler-Land) ist international ausgerichtet. Und international ist auch die Region, in der und für die sie arbeitet. Es treffen kulturelle Unterschiede, teils durch Klischees geprägte Vorbehalte und sprachliche Barrieren aufeinander. Die Grenzen sind bekannt, die gemeinsamen Chancen der kulturellen Vielfalt dagegen nur wenig.

Hier setzt die IBA an!

Die IBA schlägt Brücken

Zwei der neun Landschaftsinseln (das geplante Projektgebiet der IBA gliedert sich in 24 verschiedene Projekte, welche sich thematisch und flächenmäßig in neun Teilgebiete einordnen – ein Zentrum, sieben Landschaftsinseln und eine Europainsel)

liegen grenzübergreifend, teils in Deutschland, teils in Polen: Die Europainsel Guben-Gubin und die Insel Fürst-Pückler-Kulturlandschaft um Bad Muskau. Hier wurde die Neiße einst von Fürst Pückler als gestalterisches Element in den Muskauer Park einbezogen und trennt heute den polnischen von dem deutschen Teil. Mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gelingt es der IBA zunehmend, neue Brücken zwischen den Parkhälften und damit zwischen Nachbarn zu schlagen.



Bad Muskau Grenzbrücke

Auch an anderer Stelle baut die IBA Brücken über Länder- und Verwaltungsgrenzen hinweg. So arbeitet sie in mehreren Projekten mit europäischen Partnern zusammen:

REKULA

In dem von der EU geförderten INTERREG-III-B-Projekt zur Restrukturierung von Kulturlandschaften (REKULA) entwickelt die IBA als Leadpartner mit ihren Partnern in Polen (Oberschlesien) und Italien (Venetien) Strategien zum Umgang mit industriell geprägten Kulturlandschaften.

IdeQua

Identität und Qualität (IdeQua) stehen im Mittelpunkt dieses INTERREG-III-B-Projektes zur Tourismusförderung. Die IBA arbeitet hier mit 17 internationalen Partnern aus sechs mittelost- und südosteuropäischen Ländern zusammen. Schwerpunkte der Arbeit liegen in der Stärkung der regionalen Identität durch eine Aufwertung und Vermarktung vorhandener touristischer Potenziale und in der Schaffung von Qualitätsstandards.

All diesen Projekten gemeinsam ist der internationale Erfahrungsaustausch und die Bildung von Netzwerken. Von diesem Austausch profitieren auch andere Akteure der Region. Nicht zu vergessen: Durch ihre fachliche Unterstützung hilft die IBA bei der Erschließung von EU-Fördermitteln und macht die regionalen Entscheidungsträger „fit für Europa“.

Europa in der Lausitz 2006

Die zweite Halbzeit der IBA (2006 – 2010) wird geprägt durch sogenannte Themenjahre. Den Auftakt bildet das IBA-Europajahr 2006 (2007: Neue Energie; 2008: Neues Wasser; 2009: Neues Land; 2010: Abschlusspräsentation).

Der Chef der Staatskanzlei, Herr Clemens Appel, hat am 31. März 2006 in Vertretung des erkrankten Ministerpräsidenten gemeinsam mit den Botschaftern der IBA-Partnerländer den Markt Europäischer Kulturen auf den IBA-Terrassen eröffnet. Gleichzeitig wurde ein Ausblick auf die siebenmonatige kulturelle und kulinarische Reise durch Europa ge-



Eröffnung des Markts Europäischer Kulturen



ben. Dabei spielen die IBA-Terrassen in Großräschen wieder die zentrale Rolle als Anlauf- und Infopunkt sowie als Ausstellungs- und Tagungsort.

Hier finden eine Reihe anspruchsvoller internationaler Kulturfeste statt, zu der die IBA alle Partner und Interessenten herzlich einlädt. Insgesamt werden von April bis Oktober 2006 Vertreter aus sieben europäischen Ländern bei der IBA Fürst-Pückler-Land zu Gast sein. Es wird einen „Markt der europäischen Kulturen“ geben, der mit Bildern, Ideen, Geschichten, Spielen, Kommentaren und Berichten das europäische Anliegen zum Ausdruck bringt. Die Besucher können in einem Bistro kulinarische Angebote aus einzelnen Partnerländern genießen. Zudem lädt eine Ausstellung und Installation über das ganze Jahr ein, die Strecke von der Ostsee über die deutschen Mittelgebirge, die Donau, die Karpaten, den Balkan, das Schwarze Meer, die Rhodopen bis hin zur Ägäis selbst zu erkunden.



Nicht zuletzt bietet die IBA Fürst-Pückler-Land auf den IBA-Terrassen eine Plattform für alle, die sich in den Prozess des Strukturwandels mit zunehmender europäischer Kooperation einbringen wollen – auch für Unternehmen und Institutionen der Region. Die IBA ruft alle Interessierten auf, dieses Programm zu unterstützen und zu bereichern.

Veranstaltungen, Termine

Auf den IBA-Terrassen können die Besucher monatlich eintauchen in das Leben der Länder Polen (April), Italien (Mai), Tschechien (Juni), Ungarn (Juli), Rumänien (August), Bulgarien (September) und Griechenland (Oktober). Insbesondere während dieser Zeit werden die IBA-Terrassen die Plattform sein für die Begeg-

nung von Menschen unterschiedlichster Nationalitäten und so einen Beitrag zur Völkerverständigung und damit zum Zusammenwachsen Europas leisten. Innerhalb der einzelnen länderspezifischen Monate ist als Höhepunkt jeweils ein Kulturfest geplant:

6. April 2006

„Deutschland – Land der Ideen“

Im Rahmen der Kampagne „Deutschland – Land der Ideen“ präsentiert die IBA die Ausstellung „Bewegtes Land“ und bietet eine Theaterinszenierung, Konzerte und Touren an. Die Kampagne will die internationale Aufmerksamkeit durch die Fußball-WM in Deutschland nutzen und gleichzeitig auf die Stärke des Standortes Deutschland mit dem Einfallreichtum, der schöpferischen Leidenschaft und dem visionären Denken der Deutschen hinweisen. Hierfür wird an 365 Tagen im Jahr auf einen besonderen Ort in Deutschland hingewiesen.

6. Mai 2006

Italienisches Fest

Venezianisches Fest mit Musik von klassisch bis modern, von Rondo Veneziano bis süditalienischem Folk, Theater Commedia dell' arte, inklusive kulinarischen Ausflügen nach Italien mit italienischen Spitzenköchen, auf dem Markt europäischer Kulturen typische italienische Produkte – alles zu Pasta, Pesto, Pizza, venezianischen Masken u. v. m., Präsentation der Partnerregion mit Bildern aus Venedig und Treviso.



3. Juni 2006

Tschechisches Fest

Deutsch-tschechischer Jazz im Liegestuhl am Abend, am Tage U Fleku – pur natürlich tschechisches Bier und böhmische Spezialitäten und die berühmte Damenblaskapelle „Viktorky“ aus Prag, auf dem Markt das berühmte tschechische Glas, Schmuck aus Turnov und Präsentation der Partnerregion aus Turnov, für die kleinen Besucher das Kinderkino u. a. mit den Prager Marionetten „Hurvinek und Spejbl“.

8. Juli 2006

Ungarisches Fest

Balaton & Puszta, ein ungarisches Reiterfest mit Showeinlagen in der Grube, mit typischer ungarischer Hirtenmusik und Tanz, Sonne und Strand gratis, Stände mit Schafskäse, ungarischem Gulasch und Wein entlang der Promenade, geführte Touren auf dem Pferd für Groß und Klein, in der kulinarischen Reihe Vorstellung typisch ungarischer Speisen von Meisterhand zubereitet, dazu auf dem europäischen Markt Präsentation der Partnerregion vom Balaton und viele ungarische Produkte, bekannt aus so manchem Urlaub.

5. August 2006

Rumänisches Fest

Ein transsilvanisches Nachtspektakel und die Frage „Wer war Dracula wirklich“, Produkte und Spezialitäten aus Rumänien auf dem Markt europäischer Kulturen, Präsentation der Partnerregion aus Siebenbürgen und Fortführung der kulinarischen Reise durch Europa mit typisch rumänischen Köstlichkeiten.

3. September 2006

Bulgarisches Fest

OpenAir-Filmfest mit einem bulgarischen Film des Cottbuser Festivals und anschließendem Tanzfest von folkloristisch bis modern, Präsentation der Partnerregion, Produkte und Spezialitäten aus Bulgarien auf dem europäischen Markt, Verkostung bulgarischer Weine und Präsentation bulgarischer Kochkunst.

7. Oktober 2006

Griechisches Fest

Der Höhepunkt der kulinarischen Reise durch Europa mit einem griechischen Koch und griechischem Wein. Am Abend werden Sagen und Mythen von Odysseus bis Medea die IBA-Terrassen einnehmen, Präsentation der Partnerregion von der Insel Kreta, griechischer Tanz, regionale Produkte aus Bamos, kretianische Spezialitäten u. a. der typische Raki, u. v. m.

Motto

Das Motto des Europajahres 2006, das den Ansatz und die Philosophie der IBA in besonderer Weise deutlich macht: „Neues Europa – die sich an ihrem östlichen Rand erweiternde EU mit ihren neuen Beziehungen und Möglichkeiten für die Lausitz: Trennendes überwinden, Gemeinsames entdecken zum gegenseitigen Vorteil.“

Wie gesagt – Europa ist bei der IBA in guten Händen!

Weitere Informationen unter: www.iba-see.de



Cottbus und seine 9 Partnerstädte

Kristina Neumann

Städtepartnerschaften bieten die Möglichkeit, Bürgerinnen und Bürger verschiedener Nationalitäten einander näher zu bringen. Dabei können Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede im Miteinander ausgemacht werden, die zu gegenseitigem Verständnis und gegenseitiger Achtung führen können.

Diese Form der internationalen Arbeit von Kommunen soll vom Engagement der Menschen in Vereinen, Schulen, Kulturhäusern, Kirchen und Kindertagesstätten beispielsweise, getragen werden. Der Erfahrungsaustausch von „Verwaltung“ spielt ebenfalls eine nicht unerhebliche Rolle in der Partnerschaftsarbeit. „Wenig Politourismus – vielfältige Kontakte vorrangig auf den Gebieten der Kinder- und Jugendarbeit“, so lautet der Auftrag der Oberbürgermeisterin Karin Rätzel an alle Akteure, die für die Gestaltung der Zusammenarbeit von Cottbus mit neun Partnerstädten verantwortlich sind.

In Cottbus wird der Kooperation mit den ost- und mitteleuropäischen Zwillingstädten Lipezk (Russland) seit 1974, Kosice (Slowakei) seit 1978, Targovishte (Bulgarien) seit 1975 und vor allem Zielona Gora (Polen) seit 1975 große Aufmerksamkeit geschenkt. Städtepartnerschaftliche Kontakte verbindet die Stadt auch mit Montreuil (Frankreich) seit 1959, Grosseto (Italien) seit 1967 und Nuneaton & Bedworth (Großbritannien) seit 1995 sowie mit den deutschen Kommunen Saarbrücken seit 1987 und Gelsenkirchen seit 1995.

In den Zeiten knapper kommunaler Kassen müssen Prioritäten gesetzt werden. Die Stadt sieht die Zukunft ihrer interkommunalen Zusammenarbeit insbesondere in der „projektbezogenen“ Partnerschaft. Dabei sind auch je nach Thematik zeitlich begrenzte Partnerschaften für einzelne Projekte denkbar.

Das Niveau der Zusammenarbeit mit den Städten ist durchaus unterschiedlich. Es hängt nicht nur davon ab, was „Verwaltung“ dabei leisten kann, sondern ist erheblich vom Interesse und Engagement

privater und öffentlicher Einrichtungen sowie von Privatpersonen abhängig. Dabei spielen finanzielle Rahmenbedingungen, persönliche Kontakte, Sprachbarrieren und auch die räumliche Entfernung an sich eine wichtige Rolle.

So bestehen regelmäßige Kontakte des Cottbuser Steenbeck-Gymnasiums zur „Zakladna Skola“ im slowakischen Kosice. In jedem Jahr trifft man sich entweder in Cottbus oder in Kosice.

Die Brandenburgische Freundschaftsgesellschaft Cottbus wird in 2006 erstmalig wieder nach einer Pause einen Jugendaustausch mit Lipezk in Russland und in Cottbus organisieren. Das Kinder- und Jugendtheater „Piccolo“ ist zum VII. Internationalen Theaterfestival für Kinder ins bulgarische Targovishte, Anfang Mai 2006, eingeladen worden.

Dies hat sicherlich auch damit zu tun, dass sich beide Städte in der komfortablen Situation befinden, Mitglied der Euroregion „Spree-Neiße-Bober“ zu sein. So bestehen Finanzierungsmöglichkeiten zur Gestaltung und Unterstützung der Partnerschaft aus der EU-Gemeinschaftsinitiative INTERREG. Diese finanziellen Mittel trugen und tragen –vorerst bis zum Ende der Förderperiode 2006– wesentlich dazu bei, dass sich eine unwahrscheinliche Bandbreite in der soziokulturellen Zusammenarbeit beider Städte entwickelt hat.

Nicht nur das auf der so genannten Arbeitsebene in den Stadtverwaltungen beinahe täglich Verbindungen per Email oder Telefon bestehen, so gibt es ungefähr 10 Schulpartnerschaften, Kontakte auf Basis von Selbsthilfegruppen wie „Frauen nach Krebs“, „Multiple Sklerose“



Besuch aus Targovishte

Mit diesen drei Städten fanden auch direkte Kontakte im letzten dreiviertel Jahr durch Repräsentanten der Verwaltungen statt.

Cottbus und Zielona Gora in der Euroregion „Spree Neiße Bober“

Deutlich vielfältiger und öfter sind die Kontakte von Cottbus nach Zielona Gora in Polen.

oder Förderschulen, regelmäßige sportliche Wettkämpfe wie den Staffellauf „Von Rathaus zu Rathaus“ im Juli jedes Jahres oder Fußballturniere, gemeinsame Konzerte von Oberkirche und Philharmonie Zielona Gora, Jugendbegegnungen, aber auch Erfahrungsaustausche der Verwaltungen, z. B. zum Thema „Bildung“, „Umwelt“ und „städtische Arbeits-tagen“ 2005.



Verwaltungsmitarbeiter lernen jeweilig die Sprache des Partners. Zurzeit lernt die Führungsriege um die Stadtpräsidentin Bozena Ronowicz in Zielona Gora die deutsche Sprache.

2006, im Festjahr „850 Jahre Cottbus“ wird es auch wieder mehrere gemeinsame Projekte geben. Die, übrigens jedes Jahr, zusammengefasst in einer Jahresvereinbarung aus Anlass des Weinfestes in Zielona Gora, als Willensbekundung beider Städte durch die Cottbuser Oberbürgermeisterin, Karin Rätzel und die Präsidentin von Zielona Gora, Bozena Ronowicz, unterschrieben wird (www.Cottbus.de).



Unterzeichnung Jahresvereinbarung durch OB Katrin Rätzel und Stadtpräsidentin Bozena Ronowicz

Zielona Gora wird zum Beispiel den historischen Festumzug am 18.06.2006 in Cottbus mitgestalten, dass Europafest an der Spree am Wochenende 15./16. Juli 2006 unterstützen und sich an der „Fanfaronade“ und Classic-Veranstaltung im Sommer im Stadion der Freundschaft sowie am „Deutsch-Polnischen Schülerfußballturnier“ 23.06.2006 in Cottbus beteiligen. Auch auf den jährlichen Staffellauf „Von Rathaus zu Rathaus“ am 8. Juli freuen sich viele Lauffreunde. Nicht ungenannt sollen die vielen Begegnungen der Schülerinnen und Schüler sowie Lehrer aus den Partnerschulen bleiben, sowie die Camps, die vom Frühjahr bis zum Herbst im Begegnungszentrum Przylep bei Zielona Gora durch Selbsthilfegrup-

pen, Jugendamt, Deutsch-Polnischen-Verein geplant sind.

Vielen Partnern ist diese Zusammenarbeit zur Herzenssache geworden. Es wird nicht immer gleich zuerst gefragt „Wie kann ich das finanzieren?“

Cottbus und Montreuil

So soll auch die trinationale Zusammenarbeit Cottbus, Zielona Gora mit dem Pariser Vorort Montreuil wieder belebt werden. Montreuil und Cottbus gehören zu den Partnerstädten, die zu den ersten aus Frankreich und der damaligen DDR gezählt werden können.

Nachdem es in den Neunzigern etwas ruhig um die Städtepartnerschaft wurde, haben die Cottbuser Oberbürgermeisterin Karin Rätzel und der Montreuiler Bürgermeister Jean-Pierre Brard im Januar dieses Jahres vereinbart, die Zusammenarbeit projektbezogen zu aktivieren.

Wichtig ist hier, dass die Möglichkeiten des Deutsch-Französischen Jugendwerkes (DFJW) durch die Vorhabenträger wie Schulen, Sportvereine, Jugendclubs genutzt werden. Vorerst konnten im März 2006 durch das Cottbuser Humboldt-Gymnasium 15 Schülerinnen und Schüler mit Betreuern aus Montreuil begrüßt werden, die gemeinsam mit Schülern aus Zielona Gora an einem „Trommelprojekt“ im Cottbuser Glad-House beteiligt waren. Dieses Projekt war ein großer Erfolg. Die Kinder und Jugendlichen hatten große Freude bei der Projektarbeit.

Im März dieses Jahres konnte die Oberbürgermeisterin, Karin Rätzel, ihre Amtskollegin aus Saarbrücken begrüßen. An-



Karin Rätzel in Montreuil

lass war das Bundesligaspiel FC Energie Cottbus – FC Saarbrücken.

Wie man sieht, es ist doch ein recht großes und vor allem vielseitiges Feld städtepartnerschaftlicher Zusammenarbeit zu bestellen.

Oberbürgermeisterin Karin Rätzel möchte Repräsentanten aus allen Partnerstädten in diesem für Cottbus so wichtigem Jubiläumsjahr „850 Jahre“ begrüßen dürfen. Dazu hat sie Oberbürgermeister, Bürgermeister oder Stadtpräsidenten zum Stadtfest im Juni 2006, eingeladen. An diesem Wochenende wird man gemeinsam am historischen Umzug teilnehmen, aber auch über Vorstellungen und Ideen der mittelfristigen Zusammenarbeit nachdenken und beraten.

Um dieses wichtige Städtetreffen erfolgreich zu gestalten, richtet sich nun das Augenmerk auf die zahlreichen Details einer guten Vorbereitung. Vielleicht sieht man sich an diesem ereignisreichen Wochenende, an dem sich Cottbus auch international präsentieren wird?

Wir freuen uns auf ihren Besuch! ■



Deutsch-französisches „Trommelprojekt“ im Cottbuser Glad-House





Gemeinsam stärker! Berlin und Brandenburg auf dem Weg zu einem gemeinsamen Leitbild

Dr. Gerald Leue, Corinna Elsing



Global Cities in Europa

Berlin und Brandenburg ergänzen sich und sind gemeinsam stärker. Mit dieser Erkenntnis gehen die beiden Länder einen großen Schritt aufeinander zu. Eine Wahrnehmung, die sich in den Köpfen von Investoren und Besuchern aus aller Welt schon längst durchgesetzt hat - für sie ist Berlin-Brandenburg eine Region. Es ist also nur konsequent, wenn Berlin und Brandenburg nun diese Stärken bündeln und erstmals ein gemeinsames Leitbild formulieren wollen, um sich als Europäische Metropolregion zu positionieren.

Das Leitbild soll sich in seiner Wirkung dabei sowohl nach innen wie auch nach außen richten: Nach innen soll es der Selbstverständigung der Region dienen und gemeinsame Zukunftsperspektiven aufzeigen. Nach außen soll es die Stärken und Potenziale deutlich machen und so für den Standort Berlin-Brandenburg werben.

Grundlage für den Leitbildprozess war eine Verständigung der beiden Länderchefs Matthias Platzeck und Klaus Wowereit im Juni 2005, ein Leitbild für die Entwicklung des Gesamtgebietes in einem breiten öffentlichen Diskurs zu erarbeiten und die Landesplanung neu aufzustellen. Mit der Federführung des

Prozesses wurde die Gemeinsame Landesplanungsabteilung beauftragt, die inhaltlich und organisatorisch von der „Planungsgruppe 4“ unterstützt wird.

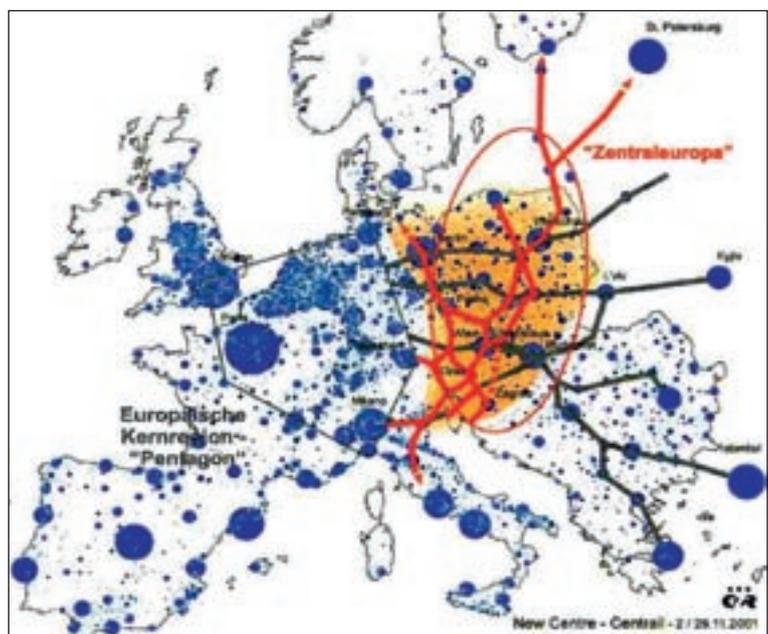
In einer seit November 2005 tagenden, ressortübergreifenden Arbeitsgruppe beider Länder wurden die Inhalte und Ziele eines Leitbildes intensiv diskutiert und ein erster Arbeitsentwurf in Form von Eckpunkten für ein Leitbild der Europäischen Metropolregion erarbeitet. Dieser Entwurf steht zur Zeit zur Diskussion. Auf der eigens für den Prozess der Leitbildentwicklung geschalteten Internetseite steht dieser Arbeitsentwurf als Download zur Verfügung. Ebenso können Anregungen und Stellungnahmen über die Internetseite in den laufenden Prozess der Leitbildformulierung eingebracht werden.

Nach einer Auftaktveranstaltung mit Fachpublikum im Dezember 2005 fanden in diesem Jahr zwei öffentliche Fachkonferenzen statt, die jeweils mit rund 300 Teilnehmern gut besucht waren.

Am 2. und 3. März 2006 wurde auf der Fachkonferenz „Berlin-Brandenburg in Europa“ in Berlin mit Vertreterinnen

und Vertretern der europäischen Metropolregionen London, Mailand, der Öresundregion (Kopenhagen und Malmö), Wien und Warschau sowie mit Vertretern unserer Region diskutiert, wo wir heute im Wettbewerb der Europäischen Metropolregionen stehen und was wir von anderen Metropolregionen lernen können. Moderiert wurde die Veranstaltung durch Prof. Dr. Rudolf Schäfer, TU Berlin.

Durch die Beiträge wurde deutlich, dass jede der genannten Metropolregionen eigene Schwerpunkte setzt, die entscheidend sind für eine erfolgreiche Entwicklung der jeweiligen Region. So betonten z. B. die Vertreter aus London die Bedeutung ethnischer Vielfalt und kreativer Milieus für die Entwicklung von London als „global city“. Die Vertreter aus Mailand wiesen auf die Bedeutung einer hohen Lebensqualität und gut ausgebauten Infrastruktur sowie auf die Kooperation von kleinen und mittleren Unternehmen mit den Hochschulen hin. Für die Öresundregion wurde die Kooperation von Wissenschaft und Forschung, Industrie und Politik als entscheidender Erfolgsfaktor genannt. Wien positioniert sich mit der informell organisierten, län-



„Zentraleuropa“ und die 4 europäischen Kernregionen „Pentagon“



derübergreifenden Kooperation „centrope“ als Partner der Wachstumsmärkte in Mittel- und Osteuropa. Im Netz der europäischen Metropolregionen ist Warschau ein möglicher Partner.

Jedoch gab es zwei Aspekte, die durchgängig von allen Referenten als Grundlage für eine erfolgreiche Entwicklung einer Region genannt wurden:

1. Die Bedeutung von Wissen und Kreativität. Beste Ausbildung, Forschung und Wissenschaft sind die wichtigsten Standortfaktoren. Weltoffenheit, Kultur und das Image als „Region in Bewegung“ sowie die Kreativwirtschaft (Design, Werbung, Text, Mode, Film...) sind Anziehungspunkt für dynamische, hoch gebildete junge Menschen aus aller Welt und für die „kreative Klasse“.
2. Die Bedeutung von Kommunikation und Kooperation in der Region. Nur wenn alle in der Region - auf gleicher Augenhöhe - miteinander kommunizieren und kooperieren, wenn wir uns als Einheit verstehen, können wir uns gemeinsam stark nach außen aufstellen.

Am 31. März 2006 wurden in Potsdam auf der Fachkonferenz „Wissen, Wirtschaft und Infrastruktur“ die Stärken der Region diskutiert und die Frage gestellt, wie die Synergien zwischen Wissenschaft und Wirtschaft ausgebaut werden können. Einmütig wurde hier von den Referentinnen und Referenten aus der Region konstatiert, dass die Stärke der Region im Wesentlichen in der dichten Forschungslandschaft, der hohen Kreativität sowie dem großen Wert von Kultur und Freizeit liegt, die eine hohe

Lebensqualität ermöglichen und somit ein wichtiger Standortfaktor sind. Mit dem Blick auf die Wachstumsmärkte in Eurasien und China und eine „Industrie von übermorgen“ hat die Region Berlin-Brandenburg gute Chancen. Es wurde jedoch auch betont, dass es sehr unterschiedliche Stärken und Spezifika, aber auch Problemlagen innerhalb der Region gibt. Diese sind für die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit der Region jedoch entscheidend.

Ein übergeordnetes, profilbildendes Leitbild kann diesen Unterschieden nur bedingt differenziert Rechnung tragen. Daher ist es in einem zweiten Schritt nicht nur notwendig das Leitbild zu diskutieren und kommunizieren, sondern es auch zu regionalisieren.

Bereits ab April 2006 wird es daher gemeinsam mit dem Städte- und Gemeindebund sowie dem Landkreistag in Brandenburg fünf sog. Regionaldialoge

geben, bei denen sich gezielt die kommunale und regionale Ebene intensiv in den Leitbildprozess einbringen kann, aber auch bereits erste regionale Vorstellungen dargelegt werden sollen.

Die bisherigen Veranstaltungen und Diskussionen haben gezeigt, dass die Region auf dem richtigen Weg ist. Sie haben aber auch gezeigt, dass es kein kurzer und leichter Weg sein wird, dass sich Berlin und Brandenburg auch als eine Region „fühlen“. Es wird daher darauf ankommen über die Landesregierungen hinaus Mitstreiter zu finden, die nicht nur gemeinsame Ziele formulieren, sondern diese auch kommunizieren und konkret an der Umsetzung, und damit an der Gestaltung einer gemeinsamen Zukunft für Berlin und Brandenburg mitwirken.

Weitere Informationen zum Leitbild und den Veranstaltungen finden Sie im Internet unter: www.metropolregion-berlin-brandenburg.de



Teilnehmer der Fachkonferenz „Berlin-Brandenburg in Europa“

Demografischer Wandel – Wie gehen andere europäische Länder damit um?

Ines Göbel

Ein einfacher Blick in die Bevölkerungsstatistiken unserer europäischen Nachbarn zeigt, dass auch dort der demografische Wandel mehr und mehr zu beobachten ist. Deshalb hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg im Herbst letzten Jahres ein Gutachten bei der Regionomica GmbH in Auftrag gegeben, in dem Erfahrungen und Lösungsansätze anderer europäischer Länder im Umgang mit den Herausforderungen des demografischen Wandels zusammengetragen werden

sollten. Ziel war es, interessante und innovative Projekte in den Bereichenverkehrliche Infrastruktur, Stadtentwicklung und Wohnen – speziell der Umgang mit Leerstandsdaten – sowie Raumentwicklung und Daseinsvorsorge zu finden. Dabei wurde der Schwerpunkt der Analyse vor allem auf jene Länder und Regionen gelegt, die derzeit vergleichbare Entwicklungen durchlaufen, wie Brandenburg.

Erste Ergebnisse zeigten allerdings, dass der demografische Wandel und

seine Auswirkungen in den untersuchten Ländern primär in anderen Politikfeldern – insbesondere Arbeitsmarktpolitik und Gesundheits- und Sozialwesen – diskutiert werden. Speziell im Bereich Stadtentwicklung und Wohnen wurde deutlich, dass die geführte Debatte über die „Schrumpfung der Städte“ und Rückbaumaßnahmen von Wohnbereichen eine eher deutsche Diskussion ist.

Dagegen sind in verschiedenen europäischen Regionen bereits eine Reihe



unterschiedlicher Ansätze im Verkehrsbereich verwirklicht worden. Einige Projekte, wie z. B. Rufbussysteme, werden auch schon in Brandenburg realisiert, andere Beispiele dagegen beinhalten neue Ansätze.

In der schweizerischen Region Burgdorf wurde beispielsweise vor einigen Jahren ein neues Mitnahmesystem entwickelt, mit dem der Individualverkehr und der öffentliche Nahverkehr miteinander verknüpft werden. An mehreren Standorten in der Region wurden so genannte Carlos-Haltestellen aufgestellt. An diesen kann man als Benutzer über ein Terminal sein gewünschtes Fahrziel eingeben, dass dann auf einem für Autofahrer gut sichtbaren Display erscheint. Ein Autofahrer mit dem gleichen Ziel kann nun anhalten und die Person mitnehmen. Bezahlt wird mittels eines Gutscheins, der an der Haltesäule erhältlich ist und dem Fahrer vor Fahrtantritt ausgehändigt wird. An bestimmten Stellen können diese dann gegen Bargeld eingelöst werden. Erste Studien haben bereits ergeben, dass die Carlos-Haltestellen nicht nur sehr kostengünstig im Betrieb sind, sondern auch ohne Weiteres als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr in ländlichen Regionen eingesetzt werden können. Eine Ausweitung der Haltestellenstandorte ist von den Betreibern somit schon geplant.



bekannt geben, dass er dort wartet. Die Bestellung wird an den Busfahrer der regulär betriebenen Buslinie weitergeleitet, der daraufhin die sonst nicht angefahrte Haltestelle ansteuert. Aufgrund der gesammelten Erfahrungen und auch positiven Reaktionen der Fahrgäste sind

nun schon 38 BEHA-Points im Wiener Umland in Betrieb.

Diese und andere Beispiele zeigen, dass teilweise sehr spezifische und regional bezogene Lösungsansätze gefunden werden.

Insgesamt konnten aus der Analyse der Projekte und Erfahrungen in den Vergleichsregionen durchaus wertvolle Hinweise für Brandenburg abgeleitet werden. Zum einen wurde deutlich, dass Brandenburg im Rückbau und der Umnutzung von leer stehenden Wohneinheiten viel mehr Praxiserfahrung vorzuweisen hat als andere europäische Regionen. Diese Vorreiterposition auf europäischer Ebene sollte auch als solche genutzt und stärker vermarktet werden. Des Weiteren gewinnen Bürgerbeteiligung und ehrenamtliche Tätigkeiten angesichts des demografischen Wandels zunehmend an Bedeutung, indem einige Aufgaben – wie z. B. die Fahrdienste bei bedarfsgesteuerten Verkehrsprojekten – von freiwilligen Helfern übernommen werden. Bei der Entwicklung und Umsetzung von Anpassungsstrategien ist die lokale Bevölkerung somit vermehrt in den Umgestaltungsprozess mit einzubinden. Weitere wichtige Beobachtungen waren die sehr gut funktionierende ressort- und sektorübergreifende Zusammenarbeit mehrerer Politikfelder bei der Umsetzung der einzelnen Projekte, die wachsende Bedeutung von gezielten Werbe- und Informationsmaßnahmen im Rahmen der Projektumsetzung sowie die mögliche finanzielle Unterstützung der Projekte durch europäische Förder- und Forschungskooperationen.

Für weitere Informationen: www.regionomica.de

Als „expert national détaché“ (END) in Brüssel

Joachim Schneider

Nicht das Ende ist gemeint. Es geht um einen längeren Aufenthalt bei der Kommission in Brüssel. Als „expert national détaché“, d.h. als „abgeordneter nationaler Sachverständiger“.

Nach drei Jahren kann ich eine Zwischenbilanz ziehen. Die Zwischenbilanz besteht aus übertragbaren und rein persönlichen Erfahrungen. Auch letztere werden in der einen oder anderen Form allerdings auch von anderen Kollegen gemacht.

In der Praxis wird ein END sofort in die Arbeitsstruktur der Kommission eingefügt. ENDs machen etwa 10 % des Personalkörpers im höheren Dienst der Kommission aus, d.h. sie sind essentiell für die Arbeitsleistung der Kommission. Der Unterschied zu den regulären „Kommissionsbeamten“ ist rein formaler Natur und wird „außen“ (d.h. in Rat und Parlament sowie bei den Partnern in den Mitgliedsstaaten) nicht wahrgenommen. Im Unterschied zu den regulären Beamten (von denen viele der bis Ende der neunzi-

ger Jahre Eingestellten und praktisch alle seither Eingestellten den berüchtigten „Concours“ zu durchlaufen hatten) haben ENDs z. B. kein förmliches Vertragsverhältnis mit der Kommission, was an vielen Stellen zu Sonderbehandlungen führt. Im Unterschied zu den Kommissionsbeamten sind wir von Karriereentwicklungsmöglichkeiten ausgeschlossen. So erhalten wir keine Bewertung im Rahmen des jährlichen „Career Development Review“ (CDR), in deren Folge in der Regel eine Aufstufung bzw. Höherdotierung nach



wenigen Jahren stattfindet. Ebenfalls im Unterschied zu den regulären Kommissionsbeamten sind wir je nach Generaldirektion stets dem Anfangsverdacht des parteiischen Verhaltens zugunsten des uns entsendenden Mitgliedslandes ausgesetzt. Besonders der frühere DG TREN Generaldirektor hatte aus der strengsten Kontrolle eventueller darauf beruhender Interessenkonflikte eine persönliche Mission gemacht.

In der Sache können z.T. sehr aufregende inhaltliche Verantwortungen übertragen werden. Diese Verantwortungen decken das Spektrum der Kommissionstätigkeiten ab und können in Gesetzesinitiativen, Vertragsüberprüfungen, konzeptionellen Aufgaben, Finanzmanagement und anderem bestehen. Die zeitliche Befristung führt in vielen Fällen zu einem besonderen Arbeitseinsatz der ENDS. So wollen sie doch einen Gesetzgebungsvorgang, für den sie verantwortlich sind bis zum Ende der komplizierten Mitentscheidungsstruktur begleiten. Oder sie wollen die Entscheidungen für Projekte, für deren finanzielle Unterstützung sie verantwortlich sind mit beeinflussen und sind dafür bereit sich auf den unterschiedlichsten Ebenen persönlich zu engagieren.

Ich selbst habe sehr viel Engagement in diese Berufsphase gesteckt. Mir wurden und sind im Direktorat Transeuropäische Netze (TEN) anspruchsvolle horizontale und geografische Aufgaben übertragen. Dabei gab es in einigen Bereichen Kontinuität, in anderen häufige Wechsel. Die Wechsel standen in der Regel in Verbindung mit Wechseln der Direktorenfunktion. In den drei Jahren habe ich drei Direktoren erlebt. Der dritte, der Deutsche Heinz Hilbrecht war dem (damaligen) MSVV aufgrund seiner Zuständigkeit für die Wettbewerbsordnung im Nahverkehr gut bekannt. Er ist aber inzwischen zum Direktor für konventionelle Energien ernannt worden, so dass der vierte, Edgar Thielmann, mein bisheriger Abteilungsleiter, die Aufgabe nun kommissarisch übernommen hat. Auf Kontinuität bedachte Leser mögen die nächsten beiden Absätze überspringen. Es besteht Schwindelgefahr.

Ich hatte einerseits „Projektmanagement“-Funktion für Förderentscheidungen des TEN-Budgets. Zunächst sowohl für Deutschland („non-rail“) wie für Österreich. Aufgrund der Befangenheitsannahme ist dieser Bereich im zweiten Jahr auf Österreich eingeschränkt worden. In dem Zusammenhang war ich persönlich für wesentliche Projekte des Transeuro-

päischen Netzes verantwortlich und nach außen auch sehr wahrnehmbar. Die wichtigste Aufgabe bestand in der Koordinierung der Vorbereitung der Entscheidung Italiens und Österreichs für die Durchführung eines so genannten Pilotstollens für den Brennerbasistunnel. Dabei handelt es sich um den mit 56 km längsten alpenquerenden Eisenbahntunnel auf dem stark frequentierten Alpentransitkorridor. Diese Aufgabe war sehr öffentlichkeitswirksam. Es kam dann Mitte 2005 auch zu dem Beschluss, mit dem Bau des 5 Meter breiten „Pilotstollens“ (Gesamtkosten 500 Mio. €) kaum noch umkehrbare Voraussetzungen für das größte Projekt des gesamten TEN-Netzes zu schaffen. Neben diesen geografischen (vertikalen) Aufgaben hatte ich in der Folge meiner in Kooperation mit der Kommission entstandenen Dissertation die Koordinierungsaufgabe für die Einbindung privater Investoren in die Umsetzung von TEN-Projekten im Rahmen von „Public Private Partnerships“ (PPP). Diese Aufgabe bestand und besteht in der Konzeption innovativer Finanzierungsinstrumente des TEN-Budgets, in der Kooperation mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) und in der Kommunikation mit den hoch motivierten privaten und öffentlichen Investitionsbanken, Investitionsfonds, Baufirmen und nationalen PPP-Zentren der Mitgliedsstaaten.

Aufgrund später vom Generaldirektor geltend gemachter Grundsatzbedenken gegen den Einsatz von ENDS im Finanzmanagement wurde ich kurz vor Jahresende 2005 in die TEN-Grundsatzabteilung versetzt. Mitsamt meiner Horizontalzuständigkeit für PPP. Mir wurde dort zusätzlich die Aufgabe übertragen, die Interessen der Generaldirektion TREN bei der Programmierung der Strukturfonds zu koordinieren und als Ansprechpartner für die DG REGIO zu fungieren. Um das richtige Gespür für die Anforderungen dieser Aufgabe zu entwickeln, habe ich darüber hinaus die Strukturfondsvorbereitung für die tschechische Republik übernommen, einem Land also dem erhebliche Kohäsions- und Regionale Entwicklungsfondsmittel für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu Gute kommen werden. Aus dieser Grundsatzabteilung wurde ich vor zwei Monaten nun wieder „informell“ zurückversetzt in die Abteilung TEN Projektmanagement weil dort in der Zwischenzeit erheblicher Personalmangel herrscht. Dabei habe ich sämtliche Aufgaben behalten und zusätzlich die des „desk officers“ für die TEN-Budgetmittel für Tschechien übernommen. Nur ein Kollege wird mir in Zukunft bei dieser Fülle von Aufgaben

helfen, um eine weitere Kraft kämpfe ich gerade. Die Hierarchie ist flach und jeder ist in jeder Hinsicht für seine Aufgaben allein verantwortlich.

Dass unter diesen beruflichen Anforderungen die Familie leidet, ist sicher nicht verwunderlich. Auch dies ist typisch für ENDS. Entweder bleibt die Familie zu Hause und hat dann als Teilfamilie zu existieren oder sie kommt mit und ist dann aber auch mit allen Konsequenzen des Lebens im Ausland konfrontiert. Arbeit für den (Ehe)partner lässt sich in der Regel so schnell nicht finden. Schule und/oder Kindergarten stellen die Kinder vor völlig neue Herausforderungen (die natürlich auch sehr bereichernd wirken können). Z. B. ist ein Mindestmaß Französisch für die Bewältigung des Alltags erforderlich. Unsere Tochter, die gerade zweieinhalb Jahre alt war, als sie hierhin kam, geht seitdem in einen belgischen französischsprachigen Kindergarten und spricht, z.T. zum Leidwesen, z.T. zur Freude und zum Stolz ihrer deutsch-amerikanischen Eltern nun französisch als erste Sprache.

Es gibt mannigfaltige Herausforderungen, die ich selbst, obwohl durchaus mit den Verhältnissen in Brüssel bekannt, z.T. unterschätzt habe, z. B. die Besonderheiten des belgischen Mietrechts, dem der Mieterschutz deutscher Provenienz weitgehend unbekannt ist.

Aber eine ganz zentrale Frage ist natürlich die, was uns alle nach Rückkehr in die Heimat, also in diesem Fall in Brandenburg erwartet. Wird die Zeit bei der Kommission eine sehr wertvolle und für mich und auch für uns als Familie essentielle und für sich alleine lohnende Berufs- und Lebensstation bleiben oder wird der Erfahrungsschatz zu Hause genutzt werden können? Illusionen sollte sich, glaube ich, kein END hingeben. Weder hinsichtlich seiner/ihrer Zeit in Brüssel noch hinsichtlich der Zeit danach. Aber missen möchte ich die Zeit hier nicht. ■





Brandenburg unterstützt Kroatien Ziel: Ein Vergabesystem nach EU-Standards

Mathias Mühle

Am 21. Februar 2003 hat Kroatien förmlich um die Aufnahme als Mitglied der EU nachgesucht. Der Aufnahmeantrag wurde durch den damaligen Regierungspräsidenten von Kroatien, Ivica Račan, anlässlich eines Staatsbesuches in Athen dem Premierminister von Griechenland, Costas Simitis, übergeben. Simitis nahm das kroatische Beitrittsgesuch seinerzeit im Rahmen der turnusgemäßen Ratspräsidentschaft Griechenlands für die EU entgegen.

Die eigentliche Aufnahme von Beitrittsverhandlungen zwischen der EU und Kroatien war für das Frühjahr 2005 geplant. Aufgrund unterschiedlicher Bewertungen in Hinblick auf die kroatischen Anstrengungen bei der Verfolgung und Überstellung des mutmaßlichen Kriegsverbrechers und ehemaligen Generals, Ante Gotovina, an das internationale Kriegsverbrechertribunal in Den Haag verzögerte sich die Aufnahme der Gespräche. Mittlerweile wurden die Beitrittsverhandlungen am 3. Oktober 2005 aufgenommen. Darüber hinaus wurde gegen Ende 2005 der flüchtige Ex-General Gotovina auf den Kanarischen Inseln gefasst und nach Den Haag überstellt. Dadurch wurde nicht nur die EU zufrieden gestellt, sondern auch die Kroatische Regierung in ihren früheren Aussagen nachträglich bestätigt, wonach sich der Gesuchte zuletzt nicht in Kroatien aufgehalten haben soll.

Seit der Aufnahme laufen die Beitrittsverhandlungen Kroatiens mit der EU ohne größere Verzögerungen oder Störungen. Am 20. Oktober 2005 wurde mit dem so genannten „screening“ begonnen, welches Mitte diesen Jahres abgeschlossen sein soll. Kroatien ist bemüht, diese Phase möglichst erfolgreich zu absolvieren, um den von der Regierung anvisierten Beitrittstermin zum 1. Januar 2009 nicht zu gefährden.

Twinning-Projekte als Instrumente zur Angleichung an die EU

Um den Beitrittsprozess Kroatiens zur EU zu unterstützen, wurden noch im Jahre 2003 erste sogenannte CARDS Twinning-Projekte in Angriff genommen, um

frühzeitig gute Voraussetzungen für eine zügige und erfolgreiche Durchführung der Beitrittsverhandlungen zu schaffen. Mittlerweile gibt es rund 20 solcher EU-Projekte in Zagreb und weitere werden folgen.

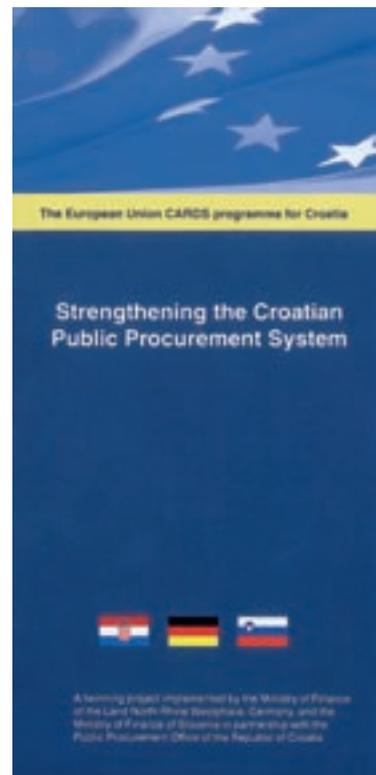
Twinning-Projekte sind aus der Sicht der EU ein wichtiges Instrument für die Vorbereitung und Begleitung von Staaten auf dem Weg zu einer Mitgliedschaft in der Gemeinschaft. Die Initiative für die Durchführung solcher Projekte wurde 1998 gestartet. Im Rahmen von Twinning-Projekten unterstützen erfahrene Verwaltungen der EU-Mitgliedsstaaten zielgerichtet Ministerien, Gerichte und sonstige Behörden von Kandidatenländern bei der Stärkung und Angleichung ihres Rechts- und Verwaltungssystems an EU-Rechts- und Verwaltungsstandards.

Seit 1998 wurden von der EU rund 1.000 Twinning-Projekte im Rahmen unterschiedlicher Programme finanziert oder vorbereitet. Deutschland hat sich in den vergangenen Jahren in mehr als 110 solcher Projekte engagiert. Eine Reihe deutscher Projekte wurde von Brandenburg entweder federführend gesteuert oder begleitend unterstützt. Damit ist die Bundesrepublik eine der führenden Nationen der EU bei der Durchführung von Twinning-Projekten. Deutschland und die entsprechenden Verwaltungen der Bundesländer leisten damit einen entscheidenden Beitrag bei der Entwicklung, Angleichung und Vertiefung der Beziehungen innerhalb der Gemeinschaft und zu neuen Beitrittskandidaten.

Das CARDS Project „Strengthening the Croatian Public Procurement System“

Aus Sicht der EU stellt der Bereich der Öffentlichen Auftragsvergabe einen wichtigen Baustein bei der Verwirklichung eines gemeinschaftlichen Binnenmarktes dar. Dementsprechend stellt die erfolgreiche Angleichung des nationalen Vergaberegimes an die jeweiligen aktuellen Vergaberichtlinien und Standards der EU einen von fünf zentralen Punkten bei der Prüfung der Beitrittsfähigkeit der Kandida-

tenländer dar. Zur Unterstützung wurden und werden daher bei allen Beitrittskandidaten ein oder mehrere Twinning-Projekte in diesem Bereich initiiert.



1. Auswahl der Projektpartner
Bereits 2003 wurde von der Kroatischen Regierung und der EU-Delegation in Zagreb die Ausschreibung für das CARDS Twinning-Projekt „Stärkung des Kroatischen Vergabesystems“ vorbereitet. Im Frühjahr 2004 konnte das Projekt dann europaweit öffentlich ausgeschrieben werden. Nach der Bewerbung von insgesamt acht Mitgliedsstaaten und einer Konkurrenzpräsentation in Zagreb wurde Deutschland mit Slowenien als Juniorpartner Mitte Juli 2004 ausgewählt und mit der Durchführung des Projektes beauftragt.

2. Die Projektpartner
Formal ist auf deutscher Seite das Bundeswirtschaftsministerium Träger des Projektes. Praktisch wird es allerdings vor allem durch Experten aus den Bundesländern



Nordrhein-Westfalen und Brandenburg betreut. So kommen der Projektleiter und einige Vergabeexperten aus dem nordrhein-westfälischen Finanzministerium. Der Löwenanteil der Experten wird aber durch die brandenburgische Landesregierung zur Verfügung gestellt. So ist etwa der so genannte Resident Twinning Adviser (Langzeitberater vor Ort) für die Projektdauer von 16 Monaten vom MIR nach Zagreb abgeordnet. Weitere Beschäftigte des MIR aus den Bereichen Vergaberecht, Innenrevision, Organisation oder Öffentlichkeitsarbeit sind in den vergangenen Monaten ebenso im Rahmen von sogenannten Kurzzeitmissionen in Zagreb zum Einsatz gekommen, wie auch Beschäftigte des MW. Darüber hinaus sind für die verbleibende Projektdauer Einsätze von Experten aus dem MdF oder dem MI sowie aus Behörden anderer Bundesländer (z. B. Berlin und Hessen) und dem Bund vorgesehen.



Der slowenische Experte Bogdan Kofol, sein brandenburger Kollege Georg Kaup und die Projektassistentin Katarina Posuda bei der stellvertretenden Bürgermeisterin von Bijelovar, Frau Kratzl.



Behördenschild des Vergabeamtes von Kroatien.

Der slowenische Juniorpartner stellt für das Projekt vornehmlich eine Reihe von Vergabe- und IT-Experten des dortigen Finanzministeriums zur Verfügung. Darüber hinaus decken die slowenischen Partner vor allem das Vergabe know-how für Institutionen der lokalen Ebene ab.

Das Projekt ist beim Vergabeamt der kroatischen Regierung angesiedelt, einer nachgeordneten Behörde des Finanzministeriums. Auf Betreiben der Weltbank und der EU-Kommission wurde das ent-

sprechende „Direktorat“ mit Hilfe eines Gründungsgesetzes Anfang 2003 aus dem Ministerium herausgelöst und als eigenständige Behörde in der Regierung verankert. Das Vergabeamt ist u.a. für die Vergabepolitik, die Fortentwicklung der Vergabegesetzgebung, Statistiken, Kontrollen und Schulungen zuständig. Gegenwärtig ist es eine Behörde mit 14 Beschäftigten, die nach deutschem Verständnis wohl immer noch als im Aufbau befindlich, angesehen werden muss.

3. Vorbereitung und Durchführung des Projektes

Nach Auswahl der Projektpartner wurde der Twinning-Arbeitsplan ab September 2004 ausgehandelt und ausgearbeitet. Begleitet wurde dieser Prozess von den Wünschen und Anmerkungen der EU-Delegation in Zagreb und der EU-Kommission in Brüssel. Am 15. Juni 2005 nahm das Projekt offiziell seine Arbeit auf.

4. Inhalt und Ziele des Projektes
Zielsetzung des Projektes ist es, Kroatien dabei zu unterstützen ein transparentes und wettbewerbliches Vergabesystem zu entwickeln und in der Praxis zu verankern. Gleichzeitig soll das neue Vergabesystem das gültige EU-Vergaberechtsregime in nationales Recht transformieren und in seiner Anwendung „best european practice“ entsprechen. Selbstverständlich soll mit den Projekteinhalten auch der Korruption entgegengewirkt und ein effizienterer Einsatz von Haushaltsmitteln gewährleistet werden.

Zur Erreichung dieser Ziele hat die EU dem Projekt ein Budget von 1 Mio. Euro bei einer voraussichtlichen Laufzeit von 16 Monaten zur Verfügung gestellt. Für die Projektarbeit sieht das Budget Mittel

in Höhe von 860.000 € vor. Der verbleibende Anteil von 140.000 € dient der Anschaffung von IT-Equipment und technischer Büroausstattung, um das Vergabeamt arbeitstechnisch in einen angemessenen gemeinschaftlichen Verwaltungsstandard zu versetzen.

Das Arbeitsprogramm des Projektes ist in drei Komponenten wie folgt aufgeteilt:

1. Stärkung der gesetzlichen, institutionellen und methodischen Rahmenbedingungen des Vergabewesens,
2. Förderung der Ausbildung von Vergabespezialisten,
3. Förderung des öffentlichen Bewusstseins über die Bedeutung der Öffentlichen Auftragsvergabe.

Diese Komponenten sind in 16 Aktivitäten unterteilt, in denen jeweils konkrete Resultate zu festgesetzten Terminen erstellt werden müssen. So sollen u.a. die folgenden Hauptergebnisse im Rahmen des Projektes erarbeitet werden:

- Entwurf eines neuen kroatischen Vergabegesetzes, welches das sogenannte EU-Legislativpaket zur Öffentlichen Auftragsvergabe in nationales Vergaberecht umsetzt,
- Durchführung von Organisationsuntersuchungen für Vergabeamt und Vergabestellen sowie Ausarbeitung von Organisationsentwicklungsplänen,
- Unterstützung beim Aufbau eines IT-Systems für das Vergabeamt,
- Ausarbeitung von einheitlichen Vergabemustern für Öffentliche Auftraggeber,
- Erstellung von zwei Vergabehandbüchern (für Auftragnehmer und Auftraggeber),
- Entwicklung eines nationalen Schu-



Blick auf die Altstadt von Zagreb



- Entwicklung eines PR-Konzepts und Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung von Vergabeangelegenheiten.

Diese nur auszugsweise Darstellung der zu erarbeitenden Ergebnisse macht deutlich, dass es sich bei dem Projekt um ein von der EU ziemlich eng gestricktes und recht ehrgeiziges Programm handelt. Wenn man dann noch berücksichtigt, dass in einem Projekt mit Partnern aus drei Ländern sehr unterschiedliche Vergabekennnisse und Erfahrungen, nicht immer vergleichbare Arbeitsgewohnheiten sowie uneinheitliche Motivationslagen aufeinander treffen können, wird vielleicht deutlich, dass das Gelingen eines sol-

ches Projektes von allen Partnern neben dem nötigen Fachwissen auch ein hohes Maß an Flexibilität und Improvisationstalent erfordert.

Fazit und Ausblick

Bei allen Schwierigkeiten, die bei der Bewerbung, Vorbereitung und Durchführung von solchen Projekten auftreten können, bleibt festzuhalten, dass die beteiligten Partner auf vielerlei Weise von den Erfahrungen der Projektarbeit profitieren können. Für die Experten aus den EU-Mitgliedsstaaten gilt fast durch die Bank, dass man von den Missionen in Beitrittskandidatenländern meist genauso viel mitnimmt, wie an Wissen und Erfahrungen eingebracht hat.

Für den Beitrittskandidaten gilt, dass seine Beschäftigten, unabhängig von den jeweiligen Resultaten, an neue und

unterschiedliche Arbeitsweisen sowie an ein internationales Umfeld herangeführt werden. Dies ist ein Wert, der mitunter erst nach geraumer Zeit erkannt und geschätzt wird.

Was den konkreten Stand des „kroatisch-brandenburgischen“ Projektes anbelangt bleibt festzuhalten, dass eine Reihe von Benchmarks bereits erfolgreich abgearbeitet worden sind. Die verbleibenden Ziele werden mit dem notwendigen Input aller Partner voraussichtlich bis zum Ende des Projekts auch erreicht. Gleichzeitig wird sich Kroatien und die EU aller Voraussicht nach darauf einstellen, dass dieses Projekt nicht das letzte seiner Art gewesen sein wird. Auch nach einem erfolgreichen Abschluss wird es in Kroatien noch genügend Baustellen im Bereich des Vergabewesens geben. ■

„Strengthening the Croatian Public Procurement System“ aus Sicht eines Kurzzeitexperten für Organisationsfragen

Rüdiger Schulz

Im Rahmen des Arbeitsprogramms des Projektes sollen auch Vorschläge für die Organisation des öffentlichen Vergabewesen entwickelt werden, um die institutionellen Rahmenbedingungen in Kroatien zu verbessern. Für diese Aufgabe steht ein Pool an „Kurzzeitexperten“ aus Deutschland und Slowenien zur Verfügung, die für Arbeitseinsätze von einem bis zu fünf Tagen nach Zagreb eingeflogen werden. Aufgrund des begrenzten Budget für diese Teilaufgabe kommt eine Zusammenarbeit mit Kurzzeitexperten des Juniorpartners Slowenien nur punktuell zum Tragen.

Obwohl die offizielle Projektsprache Englisch ist und daher auch alle Ergebnisse in Englisch vorzulegen sind, kann innerhalb des Projektes doch recht häufig auf die gewohnte Muttersprache zurückgegriffen werden. Bei den Kontakten mit kroatischen Gesprächspartnern wird in der Regel ein Dolmetscher hinzugezogen, da Englischkenntnisse auch in Führungspositionen nicht Standard sind. Dies verdoppelt praktisch die Gesprächsdauer und zwingt dazu, Fragen und Antworten präzise und knapp zu formulieren. Auch bei den Arbeitsbedingungen sind Abstriche gegenüber dem gewohnten Komfort einzuplanen. So kann es in Ausnahmefällen vorkommen, dass sich Kurzzeitexperten auch mal zu viert ein Büro

und zwei Computer kurzfristig teilen. Dies intensiviert zwangsläufig den fachlichen Austausch. Zudem behelfen sich die Experten in solchen Fällen mit ihren persönlichen Laptops. Seit diesem Jahr steht dem Vergabeamt, in dessen Räume das Twinning-Projekt untergebracht ist, auch ein Kopierer zur Verfügung, der ebenfalls aus Mitteln des Projektes finanziert wurde.

Erste Aufgabenstellung war es, einen Vorschlag zur Verbesserung der Organisation des Vergabeamtes zu unterbreiten. Diese oberste Regierungsbehörde wurde erst vor kurzem durch Ausgliederung der Zuständigkeit für das öffentliche Vergabewesen aus dem Finanzministerium gebildet und bestand zunächst lediglich aus 11 Personen. Hier galt es, einen Geschäftsverteilungsplan für die Behörde mit eindeutigen Zuständigkeiten und organisatorischer Untergliederung sowie einer Personalbedarfsplanung zu entwickeln. Ein entsprechender Vorschlag mit einem zweistufigen Entwicklungskonzept konnte dem Kabinett im letzten Jahr zugeleitet werden. Im Ergebnis ist für dieses Jahr eine Personalaufstockung auf 20 Beschäftigte vorgesehen. Eine erste Untergliederung der Behörde in drei Organisationseinheiten mit klar definierten Aufgabebereichen wurde bereits vorgenommen.

Zweiter Schwerpunkt des Aufgabenfeldes ist die Entwicklung von Vorschlägen für die Organisation der öffentlichen Vergabestellen in allen öffentlichen Verwaltungen und Einrichtungen. Das Vergabeamt möchte hierzu enge Vorgaben setzen. Vermutlich nicht nur, um auf diesem Weg einen Beitrag zur Korruptionsbekämpfung leisten zu können, sondern auch, um eine möglichst umfassende Kontrolle über das öffentliche Vergabewesen zu erhalten. Hierzu fehlt es jedoch, genauso wie in Deutschland, an einer gesetzlichen Ermächtigung. Darüber hinaus ist die Organisation des Beschaffungswesen nicht einheitlich zu regeln, da die verschiedenen öffentlichen Einrichtungen unterschiedliche Anforderungen an das Vergabewesen stellen. Insofern werden hierzu voraussichtlich lediglich beispielhafte Lösungsmöglichkeiten aufgrund von Erhebungen und Gesprächen mit verschiedenen Behörden und Einrichtungen aufgezeigt.

Für den Sommer ist geplant, in Schulungsmaßnahmen für Beschäftigte der Vergabestellen gewonnene Erkenntnisse über organisatorische Schwachstellen und Möglichkeiten ihrer Behebung breiter zu vermitteln. ■



Kommunalberatung in Rumänien Ein Erfahrungsbericht der asenticon AG

Klaas Vollbrecht

Im Rahmen von Twinning-Projekten gewährte das Land Brandenburg der Region Centru in Rumänien von Ende 2002 bis Anfang 2006 umfassende Unterstützung beim Aufbau der regionalen Entwicklungsagentur. Dabei kamen neben den jeweils über Jahre in der Region arbeitenden Langzeitberatern aus Brandenburg für einzelne Themen bzw. Aufgaben so genannte Kurzzeitberater als Experten zum Einsatz. Derartige themengebundene Beratungsaufgaben hat unser Unternehmen seit 2002 mehrfach übernommen.

Die asenticon AG ist ein unabhängiges Dienstleistungs- und Beratungsunternehmen mit Sitz in Potsdam. Wir arbeiten mit multidisziplinären Projektteams in den Geschäftsfeldern Unternehmensberatung, Projektmanagement, Immobilienmarketing und Interimmanagement. Dabei stehen für uns spezifische Kundenlösungen im Vordergrund, deren Realisierung wir regelmäßig über Jahre begleiten. Unsere Auftraggeber sind Gebietskörperschaften, Gesellschaften der öffentlichen Hand, private Investoren und Banken. Der Schwerpunkt unserer Tätigkeiten liegt in der Region Berlin-Brandenburg, wengleich wir zunehmend bundesweit Projekte betreuen. Auch in zwei Städten Polens haben wir für einen Investoren Dienstleistungen erbracht.

Durch unsere Einsätze als Kurzzeitberater haben wir einen Überblick über die Aufgaben gewonnen, vor denen die Verantwortlichen der Kreise und größeren Städte in der Region Centru stehen. Beispielsweise hinsichtlich der Infrastrukturentwicklung, der Förderung von Unternehmensansiedlungen und Gewerbegebieteentwicklungen sind die Interessen der verantwortlichen Kommunalvertreter denen in Brandenburg ähnlich. Allerdings unterscheiden sich die Rahmenbedingungen gravierend, sie sind verglichen mit Brandenburg in jeder Hinsicht komplizierter und unsicherer.

Komplizierte Aufgaben erfordern häufig die Inanspruchnahme externen Sachverständigen und externer Dienstleistungen.

Aus diesem Grunde haben wir uns schon frühzeitig entschlossen, in der Region Centru unsere Dienstleistungen den Kommunalvertretern anzubieten. Unternehmerische Zielstellung war von Beginn an, ein für den Markteintritt geeignetes Projekt zu akquirieren und anschließend eine Niederlassung aufzubauen. Ein solches Projekt wurde uns im Dezember 2002 durch den Präsidenten und die Vizepräsidenten des (Land-)Kreises Sibiu/ Hermannstadt vorgestellt. Der Kreis plante die Erweiterung und Modernisierung des kreiseigenen Flughafens. Er hatte dazu bereits eine erste vorbereitende Studie bei einem Unternehmen aus Bayern in Auftrag gegeben, die je zur Hälfte aus kommunalen Mitteln und aus Mitteln der bayrischen Staatsregierung vergütet wurde. Der Flughafen war in einem maroden Zustand, er wies nennenswerte Mängel in der Funktionalität und Sicherheit auf und war auf die mit dem angestrebten Beitritt Rumäniens zur Europäischen Union verbundene Übernahme europäischer Vorschriften sowie den stetig zunehmenden internationalen Flugverkehr überhaupt nicht eingerichtet.

Das besondere Interesse der Kreisvertreter galt deshalb einer Beratung bezüglich der Möglichkeiten der Finanzierung des Flughafenprojektes sowie einer Unterstützung des Kreisrates bei der Wahrnehmung seiner Bauherrenaufgaben durch externe Dienstleister. Asenticon verfügte über langjährige Erfahrungen bei der Übernahme von Bauherrenaufgaben als Projektmanager im Auftrag der öffentlichen Hand und in der Projektfinanzierung. Zudem waren wir mit der Lösung von immobilienrelevanten Aufgabenstellungen im Zusammenhang mit dem Ausbau eines Flughafens, nämlich des Flughafens Berlin-Schönefeld, durch ein mehrjähriges Auftragsverhältnis vertraut. Folglich haben wir dem Kreisrat unsere Dienstleistung angeboten. Dies blieb zunächst ohne Resonanz.

Im Juli 2004 kam Dynamik in das Flughafenprojekt. Inzwischen war die Bewerbung von Sibiu/Hermannstadt um die Ausrichtung der Kulturhauptstadt Euro-

pas erfolgreich. Aus der Kulturhauptstadt erwuchs enormer Zeitdruck, denn die Feierlichkeiten dazu sollen Anfang 2007 beginnen. Für die sichere und einigermaßen komfortable Bewältigung des mit der Kulturhauptstadt deutlich gestiegenen Flugaufkommens sind die Erweiterung und die Modernisierung des Flughafens maßgebliche Voraussetzungen. So wurden wir offenbar aufgrund der guten Erfahrungen mit den Vertretern des Landes Brandenburgs angesprochen, ob wir uns nicht auf eine entsprechende Ausschreibung von Beratungsleistungen für die Erweiterung und Modernisierung des Flughafens Sibiu/Hermannstadt bewerben wollten. Wir haben uns dazu entschlossen, allerdings aufgrund der flughafenspezifischen Inhalte und der entsprechenden rumänischen Zertifizierungsvorschriften in einer Bietergemeinschaft, bestehend aus der in Berlin niedergelassenen Dornier Consulting GmbH und asenticon.

Dann ging es mit dem Ausschreibungsverfahren Schlag auf Schlag:

- 30.03.2005 Vergabebekanntmachung im Rumänischen Amtsblatt
- 06.04.2005 Vergabebekanntmachung im EU-Ausschreibungsblatt und Erwerb einer 67-seitigen Ausschreibung in rumänischer Sprache
- 30.05.2005 Angebotsabgabe in rumänischer Sprache
- 02.06.2005 Angebotsprüfung und Entscheidung der Vergabekommission mit Zuschlag für die Bietergemeinschaft bestehend aus Dornier Consulting GmbH, asenticon und lokalen Partnern
- 22.06.2005 Unterschrift des Dienstleistungsvertrages

Erwähnenswert sind folgende Eindrücke aus dem Ausschreibungsverfahren: Selbst zertifizierte Übersetzer waren nicht in der Lage, den Ausschreibungstext zufrieden stellend ins Deutsche zu übersetzen. Übersetzungsbedingte Ungewissheiten, Missverständnisse und nicht präzise übersetzbares Fachvoka-



bular blieben fortan unsere ständigen Begleiter und brachten und bringen eine Reihe von Problemen mit sich. Aufgrund eines vom deutschen sehr verschiedenen Rechtssystems, muss sich ein Bewerber in kürzester Zeit auf völlig neue z. T. fremd anmutende Vergabeverfahren, Honorarordnungen und Gesetze einstellen. Vorher muss er aber noch die Schwierigkeit bewältigen, die für sein Projekt zutreffenden Vorschriften zu identifizieren und –in übersetzter Form– zu beschaffen. Die Projektarbeit muss unter enormem Termindruck erfolgen, um überhaupt eine Chance zu haben, den Flughafen Anfang 2007 in modernisiertem, erweitertem Zustand in Betrieb zu nehmen:

- 15.09.2005 Festlegung der favorisierten Ausbauvariante
- 23.09.2005 Vorstellung des Planungsstandes in den fachlich zuständigen Ministerien
- 07.12.2005 Übergabe des technischen Konzeptes an den Auftraggeber
- 23.12.2005 grundsätzliche Genehmigung des technischen Konzeptes durch die nationale Luftfahrtbehörde
- 09.01.2006 Vorstellung des vorläufigen Finanzkonzeptes
- 14.03.2006 Beschluss über das favorisierte Finanzierungskonzept
- 23.03.2006 Unterschrift eines Anschlussauftrages für das Finanzmanagement während der Realisierung

Folgende Umstände haben die bisherige Projektarbeit geprägt: Die topografischen und geologischen Verhältnisse am Flughafen sind außerordentlich ungünstig. Grundlegende Informationen wie geologische, hydrologische Fachgutachten gab es genauso wenig wie Verkehrsprognosen, Katasterunterlagen, Vermessungs- und Leitungspläne. Entsprechende Untersuchungen wurden in kürzester Zeit unter Regie der Bietergemeinschaft durchgeführt. Es war im Vorfeld des Projektstarts versäumt worden, Vorbereitungen für die Projektfinanzierung zu sichern. Naturgemäß reichen die kommunalen Mittel für ein derart großes Infrastrukturprojekt nicht aus. Formgerechte Anträge auf nationale Mittel oder Zuschüsse aus EU-Förderprogrammen waren nicht gestellt worden. Damit sind einerseits Mittel aus den EU-Fonds für Beitrittsländer nicht mehr verfügbar und andererseits Strukturfonds-Mittel der EU aus der Förderperiode 2007–2013 noch nicht beantragbar. Es ist nun unsere Aufgabe, bei der zeitgerechten Erschließung günstiger Finanzierungsquellen mitzuwirken.

Zusammenfassend können wir feststellen, dass wir in der bisherigen Projektarbeit ganz andere als die erwarteten Schwierigkeiten zu bewältigen hatten. Das liegt wohl vor allem an unserer fehlenden Kenntnis der rumänischen Sprache, an unterschiedlichen Mentalitäten und Erfahrungshorizonten. Andererseits sind wir entgegen einigen Vorurteilen gegenüber Rumänien, die gelegentlich in Deutschland zu hören sind, von unserem kommu-

nalen Auftraggeber stets vereinbarungsgemäß behandelt und vergütet worden. Noch ist nicht abschließend zu sagen, ob der Kreis Sibiu/Hermannstadt es schaffen wird, den Flughafen zur Kulturhauptstadt modernisiert und zumindest teilweise erweitert zu haben. Wir geben jedenfalls im Rahmen unseres Folgeauftrages unsere Unterstützung dazu. Unabhängig vom erreichten Ausbaugrad des Flughafens wird sich mit Sicherheit ein Besuch der Kulturhauptstadt Sibiu/Hermannstadt im Jahr 2007 lohnen. Das mittelalterlich geprägte und inzwischen sichtbar sanierte Stadtbild ist wunderschön, die Hermannstädter Bürger unabhängig ethnischer Zugehörigkeit sind ausgesprochen gastfreundlich. Zwei mit dem Flughafenprojekt nicht direkt zusammenhängende Daten sind noch nach zu tragen:

- 01.12.2005 Eintragung der neu gegründeten Tochtergesellschaft der asenticon AG in das Handelsregister in Sibiu/Hermannstadt und Anstellung der ersten rumänischen Mitarbeiterin
- 23.03.2006 Unterschrift Mietvertrag für Büroräume in Sibiu/Hermannstadt durch unsere rumänische Tochtergesellschaft asenticon SRL

Sie belegen, dass wir uns ernsthaft engagieren wollen und trotz aller Schwierigkeiten hoffen, uns im Bereich Projektmanagement am rumänischen Markt erfolgreich etablieren zu können. ■



Flughafen Sibiu/Hermannstadt





Als Kurzzeitexperte in Rumänien – Erfahrungen bei der Regionalentwicklung in Siebenbürgen

Wolf Beyer

Im Jahre 2003 wurde mir erstmals die Möglichkeit geboten, im Rahmen eines Twinning-Projektes als Kurzzeitexperte in Rumänien tätig zu werden. Twinning-Projekte sind von der EU finanzierte Partnerschaftsinitiativen der Europäischen Kommission in osteuropäischen Ländern zur Schaffung von Voraussetzungen für die Mitgliedschaft in der EU. Den Beitrittskandidaten soll damit geholfen werden, die vollständige Übernahme, Umsetzung und Durchsetzung des europäischen Rechts eigenständig zu bewältigen und die notwendigen Verwaltungsstrukturen aufzubauen. Während der Projektdauer (ein bis drei Jahre) ist ein Langzeitexperte (PAA) vor Ort im Einsatz. So genannte Kurzzeitexperten unterstützen ihn zeitweilig bei bestimmten Einzelaufgaben. Die hier beschriebenen Projekte wurden unter Verantwortung des Bundeswirtschaftsministeriums realisiert.

Meine Aufgabe als Kurzzeitexperte, die ich auch in einem Folgeprojekt 2005 fortsetzen konnte, bestand darin, in der Regionalen Entwicklungsagentur der Region Centru (RDA Centru) planerische Grundlagen für die Regionalentwicklung zu schaffen. Die Erfahrungen für eine solche Aufgabe hatte ich in der Brandenburger Landesverwaltung sammeln können, wo ich ab 1991 das Referat Raumbewachung im Landesumweltamt aufgebaut und bis zu meinem Übergang in den Ruhestand im Januar 2004 geleitet hatte. Natürlich war mir bewusst, dass die Ausgangsbedingungen in Rumänien wesentlich ungünstiger sein würden als sie nach der Wende in unserem Lande waren. Darin lag allerdings auch der Reiz der Aufgabe.

Die Regionalen Entwicklungsagenturen in den 8 Regionen Rumäniens sind am ehesten mit den Planungsstellen der Regionalen Planungsgemeinschaften im Land Brandenburg vergleichbar. Ihre Aufträge erhalten sie vom so genannten Regional Development Board, einem Gremium, das sich aus den Kreispräsidenten, Bürgermeistern und weiteren Mitgliedern zusammensetzt. Die Hauptaufgabe der Agenturen besteht in der Erarbeitung und Umsetzung eines Regionalen Entwick-

lungsplanes sowie in der Implementierung und Evaluierung von EU-geförderten Programmen und Projekten.

Die Region Centru ist weitgehend mit dem als Siebenbürgen oder Transsilvanien bekannten Gebiet identisch und mit 34.100 Quadratkilometern flächenmäßig etwas größer als das Land Brandenburg. Auch die Bevölkerungszahl entspricht mit etwa 2,5 Millionen Einwohnern der Größenordnung Brandenburgs. Die Region besteht aus 6 Kreisen, die auch die drei größten Städte Sibiu (Herrmannstadt, 168.000 EW), Brasov (Kronstadt, 311.000 EW) und Târgu Mureș (164.000 EW) einschließen. Eine ethnische Besonderheit der Region ist der überdurchschnittlich hohe Anteil der ungarischen Bevölkerung von fast 30 %, der im Kreis Covasna etwa 74 % und im Kreis Harghita sogar etwa 85 % erreicht. Ansonsten ist das Gebiet im Karpatenbogen geschichtlich stark von den Siebenbürger Sachsen geprägt, so dass man oft auf eine deutsche Vergangenheit trifft.

Voller Erwartung flog ich im April 2003 zum ersten Mal mit einer kleinen Propellermaschine von München aus nach Sibiu. Dann ging es mit dem Auto zum etwa 80 km entfernten Alba Iulia (Weißenburg, 72.000 EW), der Hauptstadt des Kreises Alba, wo die Agentur ihren Sitz hat. Sie war damals noch in einer Villa aus den 90er Jahren untergebracht, wo der damalige PAA (Heranführungsexperte oder Langzeitberater) Carl A. Heller mit seinem Assistenten Catalin Stanciu im Kellergeschoss untergebracht war. Dieser nicht sehr große Raum sollte nun auch für mich, weitere Kurzzeitexperten und Dolmetscher der Arbeitsplatz für jeweils eine Woche werden. Es brauchte schon gute Nerven, um bei mehreren Gesprächen und Telefonaten gleichzeitig klare Gedanken fassen zu können. Die Vorstellungsrunde bei den Kolleginnen und Kollegen zeigte, dass es sich fast durchweg um eine sehr junge Belegschaft handelte. Ich wurde sehr wohlwollend aufgenommen.

Die Ausstattung der Agentur mit Computern war damals noch sehr unzureichend, eine Vernetzung nicht vorhanden. Als ers-



Kirichenburg



Arbeitsraum in der Agentur

tes versuchte ich zu klären, welche Ausgangsbedingungen für den Aufbau einer aus meiner Sicht für die regionale Entwicklung wichtigen „Raumbewachung“ vorhanden waren. Das betraf in erster Linie den Stand der amtlichen Statistik als Datenbasis für regionale Analysen und die Grundlagen einer möglichst computergestützten Kartografie, um räumliche Zusammenhänge darstellen zu können.

Die ersten Konsultationen bei den Behörden des Kreises und der Stadt waren ermutigend. Die verfügbaren Statistiken waren fast ausschließlich in Papierform vorhanden, eine effektive digitale Verarbeitung also nicht möglich. Natürlich wurden die Daten ursprünglich digital erhoben, nach Aussagen des regionalen Statistikamtes aber durch das Nationale Amt für Statistik in einer Form zusammengefasst und an die nachgeordneten Behörden weitergegeben, die eine digitale Bearbeitung nicht zuließ. Das betraf insbesondere auch die Daten der Volks- und Berufszählung von 2002, die ansonsten eine gute Analysegrundlage gewesen wären. Eine Lösung dieses Problems war auf der örtlichen Ebene zunächst ohne Aussicht auf Erfolg.

Ebenfalls nicht sehr ermutigend war die Recherche zu den digitalen Kartengrundlagen. Konsultationen bei den kreislichen



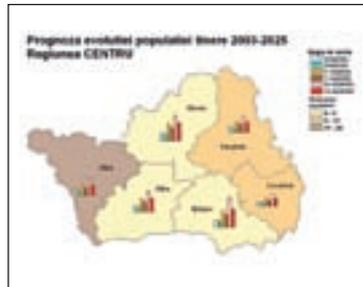
Katasterämtern zeigten, dass digitale Karten in den für eine Regionalplanung notwendigen Maßstäben nicht vorhanden waren. Die verfügbaren personellen Kapazitäten der Katasterämter waren damit beschäftigt, die Grundbücher zu digitalisieren, um damit die Grundlagen für die Klärung von Eigentumsverhältnissen zu schaffen. Es war klar, dass diese Aufgabe höchste Priorität haben musste. Allerdings gab es eine Reihe von Privatfirmen, die digitale Karten anboten. Offensichtlich war nach 1990 ein großer Teil der Fachkompetenz aus der Verwaltung in die Privatwirtschaft gegangen. Das Problem waren die Preise und auch die unterschiedlichen, sich im Einsatz befindenden Softwareprodukte.

Abgesehen von den technischen Schwierigkeiten erwies es sich zunächst als sehr wichtig, die Kolleginnen und Kollegen von der Notwendigkeit einer bildlichen Darstellung regionaler Entwicklungsprobleme durch thematische Karten zu überzeugen. Der bis dahin vorliegende Entwurf des Regionalen Entwicklungsplanes enthielt keine Karten. Die Stärken und Schwächen der Region wurden zwar verbal beschrieben, sie mussten aber wegen des fehlenden räumlichen Bezuges relativ allgemein bleiben.

Sehr hilfreich war dabei der frühe Besuch einer Delegation der Agentur in Potsdam. Hier konnten wir den rumänischen Kollegen sowohl das digitale Raumordnungskataster der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung als auch das Planungsinformationssystem des Referates Raumbewertung demonstrieren. Bei einem späteren Besuch war dann auch der Strukturatlas des Landes Brandenburg in Arbeit. Auf diese anschauliche Weise ist es uns gelungen, unsere rumänischen Partner vom Wert thematischer Karten in der räumlichen Planung zu überzeugen.

Bei meinem nächsten Einsatz im Jahre 2005 hatte sich eine Reihe von Rahmenbedingungen wesentlich verbessert. Langzeitexpertin war nun Dr. Birgit Schliwenz aus Potsdam, wiederum assistiert von Herrn Stanciu. Die Belegschaft hatte sich nicht nur enorm erweitert; ihr größter Teil war inzwischen in ein

modernisiertes Gebäude umgezogen, wo die Arbeitsbedingungen ein auch für deutsche Verhältnisse gutes Niveau erreicht hatten. Die Ausstattung mit Computern hatte sich entscheidend verbessert, ihre Vernetzung war abgeschlossen.



Beispiel für eine thematische Karte

Es stellte sich heraus, dass inzwischen auch eine Bevölkerungsprognose für alle Kreise Rumäniens vom Nationalen Amt für Statistik veröffentlicht worden war. Das war für mich der Anlass, ein Projekt zur Auswertung der Prognose für die Kreise der Region anzulegen. Die Idee fiel auch beim Generaldirektor der Agentur, Herrn Simion Cretu, auf fruchtbaren Boden und mit Frau Simona Braniste wurde eine kompetente Mitarbeiterin mit der Aufgabe betraut. Nach relativ kurzer Zeit konnte sowohl eine ausführliche Darstellung der Bevölkerungsentwicklung nach 1990 als auch ihrer künftigen Entwicklung bis zum Jahre 2025 nach Kreisen und ausgewählten Altersgruppen in Tabellen, Grafiken und digitalen Karten sowie einem entsprechenden Textteil vorgelegt werden. Der Erfolg des Projektes war erstaunlich. Den meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Agentur wurde bei einer Präsentation der Ergebnisse wahrscheinlich erstmalig deutlich, wie tiefgreifend der demografische Wandel in Rumänien und insbesondere in ihrer Region Centru sich vollzieht und weiter vollziehen wird. Er hat durchaus ähnliche Dimensionen und Konsequenzen wie in Ostdeutschland.

Darüber hinaus wurden den rumänischen Kolleginnen und Kollegen in der Agentur die gewachsenen eigenen Fähigkeiten und Darstellungsmittel bewusst. Sowohl durch Presseartikel als auch durch ein Interview im Nationalen Fernsehen zu dem Projekt wurde eine öffentliche Aufmerksamkeit erreicht, die sicherlich für die Agentur zusätzlich von Vorteil war.

Hinsichtlich der Verfügbarkeit statistischer Daten war gegenüber 2003 ein erheblicher Fortschritt festzustellen. Insbesondere war es gelungen, die Daten der Volks- und Berufszählung in digitaler Form vom Nationalen Statistikamt zu be-

kommen. Damit lag ein verlässlicher Datenbestand bis auf Gemeindeebene vor. Da inzwischen durch den Kurzzeitexperten Kollegen Torsten Naubert von der Regionalen Planungsstelle Teltow-Fläming in der Agentur die Grundlagen für die Herstellung thematischer Karten auf der Basis von Gemeindegrenzen geschaffen worden waren, konnte nun meine Idee von einem Atlas für die Region in Angriff genommen werden. Zunächst wurden aus der Vielzahl von verfügbaren Daten die sinnvollen Verknüpfungen zu Indikatoren und damit die Themen für den Atlas bestimmt. Dann erfolgte die Erarbeitung der ersten Musterkarten mit standardisierten Farbskalen. Schließlich konnte während meines letzten Einsatzes noch ein Musterkapitel mit der Beschreibung einer ausgewählten Karte fertig gestellt werden.

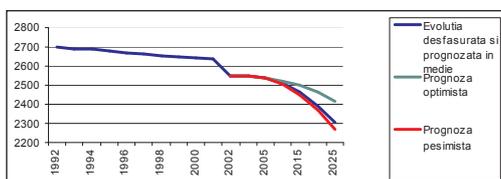
Die weitere Bearbeitung liegt nun in den Händen der Agentur. Ich hoffe, dass in absehbarer Zeit ein vollständiges Produkt vorliegen wird, das die Kompetenz der RDA Centru auch auf diesem Gebiet unter Beweis stellen kann.

Mit der Abschlusskonferenz des Twinning-Projektes im Februar diesen Jahres ist auch mein Einsatz in Rumänien beendet. Natürlich hätte ich noch viele Ideen, was in der Agentur als Grundlage für eine regionale Planung nach unserem Verständnis notwendig wäre. Dazu gehört beispielsweise ein digitales Raumordnungskataster, was allerdings unter den gegebenen Rahmenbedingungen ein sehr langfristiges Ziel wäre. Dennoch könnte man viele kleine Schritte auf dem Wege dahin schon jetzt tun.

Als Fazit kann ich für mich feststellen, dass es eine sehr angenehme Zusammenarbeit mit den rumänischen Kolleginnen und Kollegen war, die sehr dankbar die Erfahrungen übernommen haben, die wir ihnen anbieten konnten. Ich selbst habe viel dabei gelernt. Der Einblick in die Lebensumstände in Rumänien relativiert darüber hinaus eine ganze Reihe von Problemen, die wir in Deutschland zu haben meinen. ■



Abschlusskonferenz des Twinning-Projektes, Februar 2006



Bevölkerungsentwicklung in der Region Centru bis 2025



Brandenburgs Konversionserfahrungen finden Interesse beim russischem Verteidigungsministerium

Dr. Reinhard Weise

Ausgangslage

Die Konversion von ehemaligen militärisch genutzten Liegenschaften ist keineswegs nur eine Aufgabe, die seit mehr als 10 Jahren erfolgreich im Land Brandenburg durchgeführt wird. Die Abgabe von durch die Armee nicht mehr benötigten Militärstandorten und der Versuch, diese wieder für zivile Zwecke nutzbar zu machen, steht in der gesamten Bundesrepublik auf der Tagesordnung ebenso wie in Frankreich, Großbritannien, Österreich und weiteren Staaten Westeuropas und das bereits seit mehreren Jahren. Geschuldet ist das dem Ende der Teilung Europas einerseits und einer Veränderung der herkömmlichen Strukturen der bewaffneten Streitkräfte andererseits.

Die Erfahrungen, die auf dem Gebiet der Reintegration von Militärflächen in zivile Nachnutzungen im Land Brandenburg gesammelt werden konnten, sind allerdings einmalig in Deutschland, wenn nicht sogar in ganz Europa. Nirgendwo sonst stand plötzlich die Aufgabe rd. 100.000 ha aufgegebener Militärflächen, die über Jahrzehnte hinweg nach und nach einer militärischen Nutzung zugeführt worden waren, innerhalb eines kürzesten Zeitraumes für zivile Zwecke zu privatisieren.

Privatisierung bedeutet hierbei, sie zunächst zu verwalten, zu sichern, zu sanieren, bei Notwendigkeit marktgerecht zu entwickeln, zwischendurch zu vermieten, rückzubauen, die Eigentumsrechte zu klären und erst ganz am Schluss auch zu verkaufen. Ein ganzer Strauß von Problemfeldern ist dabei abzuklären und für jedes einzelne Grundstück der

optimale Prozess zu definieren. Dabei spielen Raumordnungsfragen, Planungsrecht, Eigentumsrecht, Bauzustand, Altlasten, Verwaltungsaufwendungen, Marktentwicklung, Entwicklungskosten, Marketing, Anbindung etc. eine Rolle.

Nur der Bund selbst stand Anfang der 90er Jahre vor einer vergleichbaren Herausforderung als der Abzug aller russischen Truppen aus Deutschland endgültig feststand. Er begegnete dieser Herausforderung erfolgreich mit einer Geschenkoftensive für alle russischen Militärliegenschaften an die neuen Bundesländer.

Der Brandenburger Weg

Die 1994 im Land Brandenburg erarbeitete und vom Parlament beschlossene Organisationsform für den Konversionsprozess, die Einrichtung eines revolvingierenden Fonds zur Finanzierung des Prozesses und die Gründung einer Managementgesellschaft zur Steuerung und Koordinierung aller anstehenden Aufgaben, ist auf Grund ihrer langjährigen Erfolgsgeschichte und der bisher erreichten Ergebnisse von großem Interesse auch für andere Staaten, die vor ähnlichen Problemen stehen.

Diese Erfahrungen umfassen nicht nur das Know-how, wie eine „Poor dog“-Liegenschaft erfolgreich an den Markt gebracht werden kann. Es betrifft ebenso das in den vergangenen Jahren in Brandenburg entstandene Netzwerk für eine weitgehend reibungsarme Abarbeitung von Konversionsproblemen wie auch die Existenz einer Vielzahl von Ingenieurbüros, Unternehmern, Gutachtern und

anderen Dienstleistern, die effizient und kostengünstig Spezialaufgaben im Konversionsprozess bearbeiten können.

Die EU unterstützt Russland

Auch Russland steht vor der Aufgabe, nach einer massiven Reduzierung seiner Truppenstärke und einer Umstrukturierung seiner Teilstreitkräfte Entscheidungen über die Schließung von überflüssigen Standorten und deren weiterer, Zukunft zu treffen. Das russische Verteidigungsministerium hatte deshalb Interesse signalisiert, Erfahrungen bei bereits vollzogenen ähnlichen Aufgaben aus Westeuropa mit in die eigenen Entscheidungsfindungen einbeziehen zu wollen.

Aus dem EU-Programm TACIS Russia National Action Programme 2003 wurden daraufhin Mittel bereitgestellt für das Projekt: „Überführung ehemaliger Militärgelände in die zivile Nutzung“. Ziel des Projektes ist es, das Verteidigungsministerium der Russischen Föderation bei der Ausarbeitung und Umsetzung einer Strategie zur Konversion ehemaliger Militärgelände zu unterstützen. Schwerpunkte bilden dabei Fragen der rechtlichen, vertraglichen und administrativen Grundlagen bei der umfassenden wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Revitalisierung der ehemaligen Militärgelände sowie die Ausbildung und Befähigung von Mitarbeitern der beteiligten russischen Partner.

Das Projekt wurde im Jahre 2004 entsprechend der EU-Regelungen in einem zweistufigen Verfahren ausgeschrieben, wobei die Ausschreibungsregelungen vorsahen, dass internationale Konsortien





en bevorzugt werden. Als Projektlaufzeit wurde die Zeit von Juni 2005 bis Dezember 2007 definiert und als Projektvolumen rd. 3 Millionen Euro aus dem TACIS-Programm bereitgestellt.

Die Brandenburgische Bodengesellschaft (BBG) bringt ihr Know how ein

Die Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und –verwertung mit Sitz in Wünsdorf (BBG) wurde nach der Veröffentlichung der Ausschreibungsunterlagen unter anderem von der Deutschen Gesellschaft für Technik und Zusammenarbeit (GTZ) gebeten, sich in einem gemeinsamen Konsortium um den Beratungsauftrag zu bewerben.

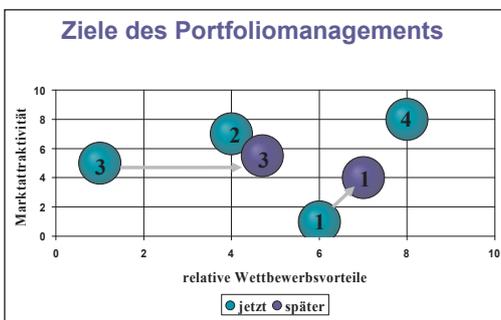
Gemeinsam mit der IABG und Meixner Ingenieure aus Österreich reichte sie neben 12 weiteren Konsortien ihre Unterlagen ein. In der Endrunde mit 5 anderen Bewerbern setzte sich Konsortium aus GTZ, BBG, IABG und Meixner durch.

Obwohl bei der BBG wohl die umfangreichsten und komplexesten Erfahrungen bei der Organisation einer zivilen Nachnutzung von Militärflächen liegen, wird sie sich nur eingeschränkt an dem Projekt beteiligen. Der Stufenplan des Finanzministeriums sieht die Auflösung des Unternehmens zum Ende des Jahres 2006 vor, so dass sich die BBG lediglich mit wenigen „Short Term Consultants“ an genau abgegrenzten Aufgabenstellungen beteiligen wird. Hierzu gehörte unter anderem eine Präsentation der Brandenburgischen Erfahrungen und der von der BBG genutzten Methoden und Vorgehensweisen bei der Verwaltung, Entwicklung und Vermarktung. Das erfolgte auf einer ersten großen Konferenz in Moskau in der Woche vom 12. bis 16. Dezember 2005 unter Teilnahme des russischen Verteidigungsministeriums, des Wirtschaftsministeriums, der staatlichen Liegenschaftsverwaltung und weiterer Behördenvertreter. Ausgiebig

wurden z. B. das Portfoliomanagementsystem der BBG, Marktanalysen, Marketingstrategien, die Anentwicklung von Grundstücken, der revolvierende Fonds dargestellt und diskutiert.

Obwohl das Projekt erst seit einem guten halben Jahr läuft, kann bereits jetzt festgestellt werden, dass es in Russland und in Westeuropa eine Reihe gleich gelagerter Probleme gibt, dass der gesamte Prozess in Russland aber weitaus schwieriger zu bewältigen sein wird. Das liegt an teilweise fehlenden rechtlichen Rahmenbedingungen, am noch sehr jungen Grundstücksrecht, an Zuständigkeitsfragen zwischen den verschiedenen Ministerien, an der parallel zu bewältigenden personellen Konversion, an den Entfernungen im Land, an einer anderen Marktsituation etc.

Wenn im Ergebnis des Projektes in Russland auch vieles völlig anders gemacht werden wird als in Brandenburg, das Einbringen von Erfahrungen aus Europa kann helfen, Entscheidungswege zu verkürzen, Fehlentwicklungen zu vermeiden und das Verständnis für gemeinsame Probleme zu schärfen. ■



Ab in Lübbens Mitte!

Bernd Warnecke/ Bettina Brandt

Die Neubebauung des Lübbener Marktplatzes ist das Modell einer gelungenen Partnerschaft von öffentlicher und privater Initiative

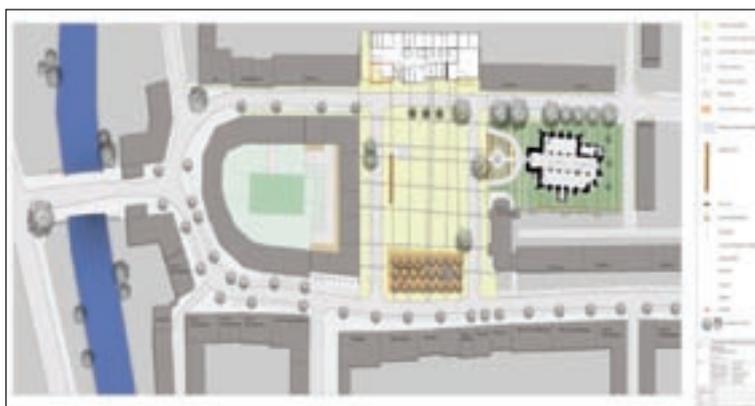
„Befiehl Du Deine Wege / und was Dein Herze kränkt / der allertreusten Pflege / des der den Himmel lenkt“, dichtete der Theologe Paul Gerhardt (1607 – 1676) in einem seiner bekannten Kirchenlieder. Wenn Lübben, wo Paul Gerhardt in seinen letzten Lebensjahren wirkte, im übernächsten Jahr dessen 400sten Geburtstag feiert, wird sich die Paul-Gerhard-Kirche in Lübben in einem völlig neu gestalteten Umfeld darstellen. Was Lübbens Herz „kränkte“, die kriegsbedingte Lücke inmitten des historischen Stadtzentrums, wird dann der Vergangenheit angehören. Mit der Fertigstellung des neu gestalteten Marktplatzes im nächsten Jahr wird neben der räumlichen Fassung auch die Platzfläche als neue Mitte der Stadt erlebbar sein – ein Meilenstein in der Stadterneuerung Lübbens. Inwieweit diese gelungene Stadtreparatur – getreu

dem Ratschlag von Paul Gerhardt – der himmlischen Lenkung zuzuschreiben ist, lässt sich schwerlich ermesen; zumindest hat die Stadt selbst in einem langjährigen Planungsprozess tatkräftig an der Realisierung mitgewirkt.

Rahmenbedingungen

Die Innenstadt von Lübben war durch

den 2. Weltkrieg zu 85 % zerstört. Die Wiederaufbautätigkeit konzentrierte sich im Wesentlichen auf die Schaffung von Mietwohnungsbau in Großblockbauweise und setzte sich mit maßstabssprengenden Bebauungsformen über die gewachsene, kleinräumliche Parzellenstruktur hinweg. Allein der Wiederaufbau im Bereich des ehemaligen Marktplatzes kam nicht zu-



Gestaltungskonzept für das Lübbener Zentrum



stande. Inmitten des historischen Stadtgrundrisses, wo sich einst der Marktplatz befand, klaffte eine große Lücke. Der Stadtraum zwischen der Paul-Gerhardt-Kirche und einem zweigeschossigen Kaufhauskomplex aus DDR-Zeiten gestaltete sich als asphaltierte, unbeleuchtete PKW-Stellplatzanlage.

Das Luftbild aus den Anfängen der Stadterneuerung Anfang der 1990er Jahre weist die großen Lücken im historischen Zentrum Lübbens aus. Seit 1993 kann die Stadterneuerung in dem förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet Innenstadt mit sehr guten Ergebnissen überzeugen, insbesondere, was den Bereich der Sanierung privater Wohn- und Geschäftshäuser, Einzeldenkmale und die Instandsetzung von öffentlichen Straßenräumen anbelangt. Im Vordergrund der Sanierung steht die funktionale Aufwertung der Innenstadt. Eines der wichtigsten Sanierungsziele ist die Neugestaltung des Lübbener Marktplatzes, ein Vorhaben, das für die Identität und Stärkung der Innenstadt von prioritärer Bedeutung ist.

Parallel zu den bisherigen Ergebnissen der Innenstadtaufwertung haben zwei wesentliche Entscheidungen die Stadtentwicklung von Lübben positiv beflügelt:

- der Kreisstadtstatus und
- die Anerkennung als staatlicher Erholungsort.

Konsensfindung für den Marktplatz

Die Konsensfindung innerhalb der Stadt über Art und Form der Neubebauung der historischen Mitte vollzog sich in einem mehrjährigen Entscheidungsfindungsprozess. Sowohl das Vorhaben eines privaten Investors Mitte der 1990er Jahre, als auch der Vorschlag, den Marktplatz mit einem Rathausneubau räumlich zu fassen, scheiterten oder fanden keine Akzeptanz.

Im nachhinein sollte sich als Vorteil erweisen, dass sich die Stadt die Entscheidung nicht leicht gemacht hat und die Vorschläge und Konzepte für diesen wichtigsten Ort der Stadt mit besonderer Sorgfalt abwog. Nach dem Beschluss, das Rathaus am nördlichen Platzrand in das ehemalige Postgebäude zu verlagern, waren neue Ideen für die Entwicklung des Standortes erforderlich. Hatte man bisher noch an der Absicht festgehalten, eine Neubebauung streng auf dem historischen Grundrissgefüge anzustreben, so führten neue planerische Überlegungen zur Aufgaben dieser Position. Auslöser war ein Entwurfseminar der BTU Cottbus, in dem



Luftbild Lübben 1935



Luftbild Lübben 1998

Ideen für eine kritische Rekonstruktion des Marktplatzes entwickelt wurden.

Die neuen Ideen lösten eine umfangreiche öffentliche Diskussion aus; schließlich fand der Vorschlag, auf die südliche (historische) Platzbebauung zu verzichten, mit einer Drehung dem Marktplatz eine Nord-Süd-Ausrichtung zu geben und mit der Verschiebung der Bebauungsgrenze um ca. 30 m nach Osten Platz für ein geschlossenes Bebauungsquartier zu schaffen, Zustimmung und Gefallen sowohl bei den Lübbener Bürgern als auch in den politischen Gremien.

Handlungsschritte

Der Vorzug der gefundenen Lösung bestand darin, dass durch die Zugriffsmöglichkeiten auf die Grundstücksflächen die Bebauungsmöglichkeit für den ersten Bauabschnitt gegeben war, der sowohl den Marktplatz als auch die westliche

Platzkante umfasste. Nachdem die Stadtverordneten im Mai 2001 dem Grundkonzept zugestimmt hatten, konnten die weiteren Schritte veranlasst werden.

Mit der Planung wurde Prof. Nagler beauftragt; mit ihm wurde nicht nur ein erfahrener Planer für das Projekt gewonnen, sondern ein engagierter Mitgestalter, der, gemeinsam mit der Stadt und dem Sanierungsträger BauGrund, den nun einsetzenden Planungsprozess maßgeblich mit steuerte.

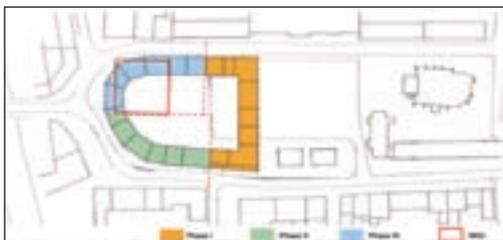
Die Stadt legte von Anfang an Wert auf einen dialogorientierten Prozess, bei dem die örtlichen Potentiale eng eingebunden sind. Dieser Ansatz hatte zur Konsequenz, dass nicht nach einem großen Investor gesucht wurde, sondern nach Wegen, über eine kleinparzellierte Blockbebauung ein Angebot für Lübbener Bürger zu schaffen, in der Innenstadt



- und hier an prominentester Stelle – zu investieren. Mit diesem Konzept sollte zugleich jene Kleinteiligkeit erreicht werden, die die Bebauung der Innenstädte auszeichnet und für eine vielfältige Nutzungsmischung sorgt.

In der Folge ergaben sich folgende Handlungs- und Realisierungsschritte:

- **Blockkonzept:** In einem Blockkonzept wurden Varianten für den Zuschnitt der zukünftigen Baugrundstücke ermittelt; insgesamt sind 18 Parzellen für eine dreigeschossige Bebauung vorgesehen (gewerbliche Nutzung im EG, Wohnen im 1.OG und im Dachgeschoß), für die drei Bauabschnitte gebildet sind. Zudem wurden die erforderlichen Stellplätze nachgewiesen.



Kleinparzelliertes Blockkonzept

- **Gestaltungsplan Marktplatz:** In einem Gestaltungskonzept für das neue Lübbener Zentrum wurde die Planung für die Neugestaltung des öffentlichen Raumes erarbeitet; das Blockkonzept ist integraler Bestandteil dieser Konzeption, die die Stadtverordnetenversammlung im April 2002 bestätigte.
- **Vermarktung:** Die acht Parzellen des ersten Bauabschnittes wurden daraufhin als zu bebauende Grundstücke öffentlich ausgeschrieben. Bemerkenswerterweise haben fast ausschließlich einheimische Bürger Interessenbekundungen eingereicht. Nach Auswertung der Gesprächsrunden mit den interessierten Bauherren erfolgte der endgültige Zuschnitt der einzelnen Grundstücke und der Verkauf an die Bauherren.



Entwurfswerkstatt



Blick auf das neu gestaltete Innenstadtquartier

- **Entwurfswerkstatt:** In zwei Entwurfswerkstätten, die im 2. Halbjahr 2003 stattfanden, wurden die Bebauungskonzepte mit den acht Bauherren und deren Planern diskutiert, aufeinander abgestimmt und qualifiziert.
- **Vertrag:** Die Veräußerung der Grundstücke erfolgte unter der Bedingung, dass die zukünftige Gestaltung der Neubebauung an die Vorgaben der Entwurfswerkstatt angepasst wird. Zur Besonderheit der Parzellierung zählt, dass zum einen private Grundstücksanteile, zum anderen aber im Blockinnenbereich eine – der Erschließung und dem Stellplatznachweis dienende - Gemeinschaftsfläche gebildet wird.
- **Realisierung:** Ende 2003 wurde mit dem Bau der ersten Gebäude begonnen, weitere folgten darauf. Inzwischen, im Sommer 2005, ist das achte und letzte Gebäude des ersten Bauabschnitts im Bau, so dass die Bebauungskante zum Marktplatz geschlossen hergestellt ist.
- **Weitere Bauabschnitte:** Zwischenzeitlich haben die Vorbereitungen des zweiten Bauabschnitts längst begonnen...

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor war der Weg, den den Planungsprozess im Austausch zwischen öffentlicher Hand, der privaten Wirtschaft und den Bürgern dialogorientiert zu führen. Zu den flankierenden öffentlichen Investitionen, welche die Stadt aus Mitteln der Städtebauförderung beisteuert, zählen die Neuanlage einer Ersatz-Pkw-Stellplatzanlage, die Neugestaltung des Marktplatzes sowie des Umfeldes der Paul-Gerhardt-Kirche. Im Zusammenwirken mit einem überzeugenden, von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Entwicklungskonzept sowie der transparenten und stringenten Verfahrenssteuerung schufen diese eine verlässliche Basis für private Investitionsentscheidungen, insbesondere der lokalen Akteure.

Das Konzept ist aufgegangen. Inwieweit das Lübbener Beispiel auch ein Modell für andere Städte sein kann, lässt sich am besten vor Ort beurteilen: Ab in Lübbens Mitte! ■

Das Konzept ist aufgegangen

Auch wenn sich in Lübbens Zentrum die Baukräne noch eine Weile drehen werden, der Zugewinn an stadträumlicher Qualität ist bereits jetzt erlebbar. In einer gelungenen Kombination zwischen Rekonstruktion und Moderne erhält die Stadt einen attraktiven Stadtmittelpunkt zurück, der die Innenstadt weiter stärkt.



Neue Arbeitshilfe zur Bebauungsplanung erschienen

Dr. Karl F. Möller

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) hat eine neue „Arbeitshilfe Bebauungsplanung“ herausgegeben. Die Arbeitshilfe wendet sich an alle, die mit der Aufstellung von Bebauungsplänen befasst sind, in erster Linie natürlich an die Plan aufstellenden Städte und Gemeinden.

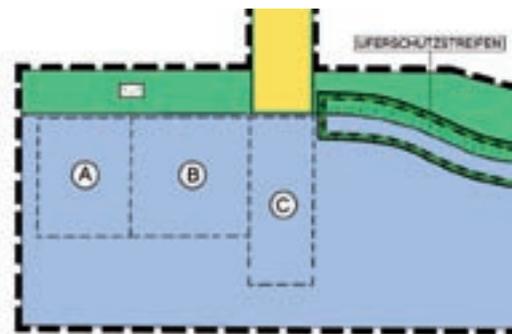
Es handelt sich um eine Sammlung praktischer Hinweise zur zeichnerischen und textlichen Bearbeitung von Bebauungsplänen. Ziel ist eine sachgerechte und künftig noch rechtssichere Handhabung des Planungsinstrumentes für alle Beteiligten. Die Arbeitshilfe soll Planungsfehler vermeiden helfen, als Richtschnur für eine einheitliche Anwendung des Planungsrechts im Land Brandenburg dienen und sie soll so die Beratungsarbeit des MIR unterstützen und optimieren.

Die Arbeitshilfe konzentriert sich auf planungsrechtliche Themenschwerpunkte,

die in der praktischen Anwendung erfahrungsgemäß Probleme bereiten. An der Auswahl dieser Schwerpunkte waren eine Anzahl von Städten und Gemeinden sowie Genehmigungsbehörden beteiligt. Aus deren Planungspraxis heraus wurden Themen benannt, für die ein größerer Klarstellungsbedarf gesehen wird oder die häufige Fehlerquellen bei der Rechtsprüfung darstellen.

Das Hauptaugenmerk liegt bei der Arbeitshilfe auf den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen. Anhand von Fallbeispielen (siehe Abbildung) werden verschiedene Festsetzungsvarianten veranschaulicht.

Die Arbeitshilfe, die künftig ergänzt und aktualisiert werden soll, steht auf der Internetseite des MIR zum Download zur Verfügung:
<http://www.mir.brandenburg.de/cms/media.php/2239/Arbeitshilfe%20Bebauungsplanung.pdf>



- Auf den Wasserflächen A und B / Auf den Wasserflächen mit der Zweckbestimmung „Bootsliegeplätze“ und „Bootsliegeplätze u. Bootshäuser“ sind (ortsfeste / schwimmende) Stege mit einer Länge von höchstens 30 m zulässig. Die Stege sind senkrecht zur Uferlinie anzulegen.
- Auf der Wasserfläche C / Auf der Wasserfläche mit der Zweckbestimmung „Anlegestelle“ ist ein Pier mit einer Anlegestelle für die Fahrgastschiffahrt zulässig. Bootsstege können ausnahmsweise zugelassen werden, wobei eine Nutzung als Dauerliegeplätze unzulässig ist.

Zuwendungen des Landes Brandenburg aus Konzessionsabgaben Lotto – Kurzbilanz 2005

Kathleen Niedrig

Dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg stehen jährlich Mittel aus der Konzessionsabgabe Lotto zur Verfügung. Anträge können sowohl von Städten und Gemeinden als auch von gemeinnützigen Vereinen gestellt werden, die allein finanziell nicht in der Lage sind, sinnvolle Projekte, die im Zuständigkeitsbereich des MIR liegen und nicht durch die klassischen Förderprogramme finanzierbar sind, zu realisieren. Unter den Zuständigkeitsbereich fallen Projekte aus dem Bereich der Stadtentwicklung, des Wohnens und Verkehrs sowie der Regionalplanung.

Mit Hilfe dieser Lottomittel konnte beispielsweise die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben und Festen/Festivals, die einen wirksamen Beitrag zur Belebung der Innenstädte und insbesondere der historischen Stadtkerne leisten, unterstützt und realisiert werden. Hier seien vor allem das Weberfest und das Rosenfest genannt, die jeweils vor historischer Kulisse stattfanden oder das Eisenbahnfest in Elstal. Sowohl die Feste als auch die Wettbewerbe (z. B. Entwurfsworkshop in Eberswalde) tragen zur Identifikation der Bürger mit Ihrer Stadt bei und fördern das

Engagement der Bürger bei der Mitgestaltung. Derartige Aktivitäten bilden einen Baustein zur Aufwertung der Innenstädte. Ebenso konnten mit Hilfe der Lottomittel Vereine bei kleineren Sanierungen Stadtbild prägender Bauten unterstützt werden, die außerhalb von Sanierungsgebieten liegen und somit keine Aufnahme in anderen Förderprogrammen finden konnten. Auch im Bereich der Verkehrssicherheit konnten Projekte mitfinanziert werden, die präventive Wirkung in verschiedenen Bereichen erzielen sollen (z. B. das Aufstellen spezifischer Hinweisschilder, Ausstattungen im Luftfahrtbereich).



Im vergangenen Jahr konnten 35 Zuwendungsbescheide für verschiedene Projekte aus dem Zuständigkeitsbereich des MIR überreicht werden. Besondere Schwerpunkte bei der Bewilligung standen nicht im Mittelpunkt. Die Gestaltungsmöglichkeiten nach den Grundsätzen zur Vergabe von Lottomitteln des MIR sind

entsprechend ausgeschöpft worden. Der Aspekt der Vielfältigkeit wurde dadurch eingehalten.

Ein großes Anliegen des MIR war es auch, mit Hilfe der Lottomittel Projekte zu unterstützen, die die Umsiedlungsproblematik in den Tagebaugebieten

aufbereiten, dokumentieren und auf verschiedenste Weise darstellen (u.a. auch mit künstlerischen Darbietungen). Nicht zuletzt unterstützte das MIR mit den Lottomitteln das Aktionsbündnis in Halbe sowie die Aktivitäten zum 60. Jahrestag der KZ-Befreiung. ■

Sommerakademie der BTU

Umgestaltung und Ausbau der Bahnhofsvorplätze - mehr als nur das!

Hans-Christoph Thiel

Eine landesweit vernetzte Struktur des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu schaffen, ist verkehrspolitischer Wille des Landes Brandenburg, von Anbeginn an im Nahverkehrsgesetz des Landes dokumentiert und wird unter anderem vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg im Auftrag von dessen Gesellschaftern veranlasst und betrieben. Es ist unstrittig, dass der Erfolg des ÖV im Wesentlichen auch von der Reisegeschwindigkeit im Vergleich zum Individualverkehr abhängig ist und dies im starken Maße von den Umstiegsbedin-

gungen an zahlreichen Verkehrsstationen beeinflusst wird. Deshalb fördert das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) gezielt die Umgestaltung und den Ausbau von Bahnhofsvorplätzen als fahrgastfreundliche barrierefreie Verkehrsanlage mit anspruchsvoller städtebaulicher Entwurfsqualität, einschließlich bedarfsgerechter Stellplätze für Fahrräder und Pkw (B+R/P+R).

Obwohl aus wirtschaftlicher Sicht in erster Linie die beteiligten Verkehrsunter-

nehmen Nutznießer der Umgestaltung und des Ausbaus der Verkehrsanlagen sind, wird der Prozess ausschließlich von kommunalen Planungs- und Bauträgern veranlasst und getragen. Der Erfolg jedes Einzelvorhabens wird dabei maßgeblich von korrespondierenden Vorhaben der betreffenden Verkehrslinie bzw. innerhalb eines Teilnetzes des ÖV bestimmt. Von besonderem Vorteil ist daher auch die Konzentration der Vorhaben auf nachfragestarke RegionalExpress- und Regionalbahn-Linien sowie auf Linien des Berliner



S-Bahn-Netzes in den angrenzenden Landkreisen Brandenburgs bzw. in Potsdam.

Aus den Erfahrungen mit dem 1995 angelaufenen Bahnhofsumfeldprogramm Brandenburgs hat das MIR seit 1999 für die fachliche Konsultation der Planungs- und Bauträger einen Fachausschuss etabliert, der im Zuge des Genehmigungsverfahrens zur Gewährung von Fördermitteln anzuhören ist und dessen zustimmendes Votum vorliegen muss. Die möglichst frühzeitige Konsultation der zuständigen Planungsstellen der Landkreise und kreisfreien Städte mit dem Fachausschuss unterstützt die Akteure, Planer und Träger öffentlicher Belange und trägt zu einem hohen Maß an verkehrsplanerischer und – soweit es sich um relevante öffentliche Räume handelt – auch städtebaulicher Qualität bei. Dies war bislang unter anderem bei einigen Verkehrsstationen an der RE 1-Linie zwischen Erkner und Frankfurt (Oder) auf angenehme Weise der Fall, so auch bei jenen der Heidekrautbahn zwischen Schönierlinde, Basdorf und Groß Schönebeck, entlang des Prignitz-Expresses (RE 6) zwischen Velten und Wittstock, aber auch das Gesamtpaket der Neugestaltung aller Verkehrsstationen der Gleichstrom-S-Bahn S 5 Berlin – Strausberg Nord im Landkreis Märkisch-Oderland.

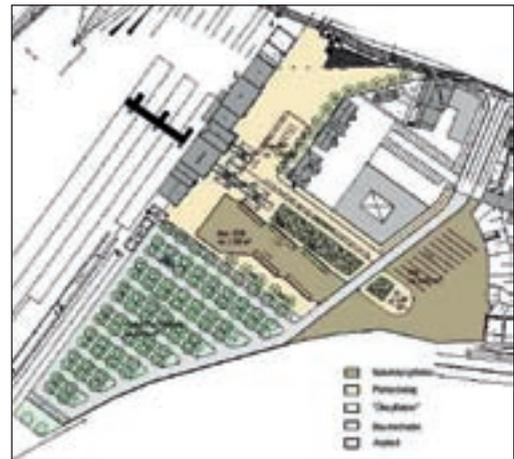
Die Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze darf sich dabei nicht nur auf diesen Teil einer Verkehrsstation beschränken, die in der Regel durch den unmittelbaren Zugriff der Planungs- und Bauträger auf Grundstücke der Gemeinden und Städte initiiert wird und leider auch sehr oft auf diese beschränkt bleibt. Wie eingangs betont, ist für den gewollten Erfolg des ÖV die ganzheitliche Gestaltung einer Verkehrsstation zu betrachten und zu forcieren. Dabei kann das Denken und Handeln innerhalb von Zuständigkeitsgrenzen nur zufällig Ziel führend sein. Leider wird eine auf den oft beschworenen Kundennutzen zugeschnittene Entwurfs- und Gestaltungsidee vermisst. Es sei an dieser Stelle an die vorteilhaften, interdisziplinären Strukturen verwiesen, wie sie beim so genannten NRW-Bahnhofsprogramm, beim Ausbau der Infrastruktur im und unmittelbar um den Karlsruher Verkehrsverbund oder für das Programm RV05 der Schweizer Regionalbahnhöfe geschaffen wurden.

Neue, zeitgemäße technologische Standards im ÖV, insbesondere auch im Eisenbahnverkehr, machen Bahnanlagen in erheblichem Maße entbehrlich, hin-

terlassen imagefeindliche Brachen und fordern geradezu nach Neuordnung der Areale der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder. Entbehrliche Verkehrsanlagen, wie zum Beispiel aufgegebene Kleinbauten, Bahnbetriebswerke und Ladestraßen vieler Zwischenbahnhöfe oder völlig zurück gebaute Anlagen von Kleinbahnen sollten bewusst als Gestaltungspotenzial eingebracht und genutzt werden. Das dabei die mit der Bahnreform und der weiteren Entwicklung des DB AG-Konzerns geschaffenen Konstellationen nicht immer von Vorteil sind, ist bekannt, sollte aber die Planungs- und Bauträger nicht abhalten, innovative Gestaltungsideen – vor allem zum Wohle der Fahrgäste des (vernetzten) ÖV – konsequent zu verfolgen. In diesem Sinne können solche Vorhaben nur begrüßt und propagiert wie zum Beispiel die Neugestaltung des S-Bahnhofs Hoppegarten (S 5 Berlin – Strausberg Nord) und seines Umfeldes oder die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Eberswalde.

In Hoppegarten werden die Wegebeziehungen zwischen Bussen und Bahnen erstmals fahrgastfreundlich disponiert und gestaltet, dabei konsequent barrierefrei. Die Bahnhofsfächen der ehemaligen Kleinbahn nach Altlandsberg und die der entbehrlichen Güterverkehrsanlagen der Ostbahn sind für die erforderlichen Park- und Abstellplätze herangezogen worden.

In Eberswalde sind vor Jahrzehnten – wie bei vielen Knotenpunkten des ÖV – dezentral die Bahnhofsvorfahrt, der Busbahnhof und die Stellplätze für Fahrräder und Pkw entwickelt worden, die zudem durch eine erhebliche räumliche Distanz geprägt sind. Die Stadt Eberswalde nutzt



Neugestaltung Bahnhofsvorplatz Eberswalde, Lageplan der Vorzugsvariante

zunehmend die sich ergebende Option, den Vorplatz des Bahnhofs ergänzt um die Fläche des stillgelegten Bahnbetriebswerkes als moderne Verkehrsstation des ÖV zu entwickeln, Brachen zu beseitigen und zielgerichtet auch innerstädtische, in diesem Falle bahnhofsnahe Quartierentwicklungen zu veranlassen.

Den Planungs- und Bauträgern im Lande Brandenburg werden in Kürze mit einem so genannten Leitfaden vielfältige Möglichkeiten der modernen Gestaltung der Verkehrsstationen des ÖV - eben nicht nur auf die Bahnhofsvorplätze beschränkt - aufgezeigt, über Erfahrungen berichtet und Hinweise und Empfehlungen zur Organisation und Moderation der Vorhaben gegeben. Als Konsulent steht der Fachausschuss Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) - FAV – beim MIR den Planungs- und Bauträgern der Landkreise und kreisfreien Städte über die bekannten Kommunikationswege zur Verfügung. ■



Neugestaltung des S-Bahnhofs Hoppegarten

MIRAKTUELL 2-2006

Hinweis:

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

Impressum:

Herausgeber/Bearbeitung:

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Referat Koordination, Kommunikation, Internationales

Henning-von-Tresckow-Str. 2-8

14467 Potsdam

Internetadresse:

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

ISSN 1439-4715

Redaktion: Annegret Höing, Andrea Hass

V.i.S.d.P.: Hans-Martin Klütz

email: hans-martin.kluetz@mir.brandenburg.de

Fotos und Karten:

Martin Brockhoff /laif , Jahn, Mack & Partner,
IBA Fürst -Pückler-Land, Gabi Kern Stadt-
verwaltung Brandenburg, Sanierungsträger
BauGrund, Agentur BahnStadt (Berlin), Gruppe
Planwerk (Berlin)

Autorenverzeichnis:

Assig, Dr., Ulrike, MIR-SenStadt, GL 2
Beyer, Wolf
Boßan, Karl-Heinz, FIL e.V.
Brandt, Bettina, Sanierungsträger BauGrund
Crusius, Jürgen, PVG Schwedt/Angermünde
Elsing, Corinna, MIR-SenStadt, GL 9
Freistedt, Bernd, Staatskanzlei, Ref. 54
Förster, Klaudia, MIR-SenStadt, GL
Fritz-Haendeler, Dr., Renate, MIR, Stab2
Göbel, Ines, Regionomica GmbH
Gonswa, Michael, MIR, Ref. 11
Gransow, Bettina, MIR, Ref. 51
Harms, Dr., Gerd, Bevollmächtigter des Landes
Brandenburg für Bundes- und Europaangele-
genheiten
Hermannek, Pertti, ILB
Herz, Detlef, MIR-SenStadt, GL 6.2
Kortz, Michael, MIR-SenStadt, GL 2.1
Krapp, Stefan, MIR, Ref. 22
Kray, Ellen, Staatskanzlei, Ref. 56, Vertretung
des Landes Brandenburg bei der Europäischen
Union Leue, Dr., Gerald, planungsgruppe4
Möller, Dr., Karl, F., MIR, Ref. 23
Mühle, Mathias, MIR, Ref. 40
Neumann, Kristina, Stadtverwaltung Cottbus

Niedrig, Kathleen, MIR, Ref. 20

Roß, Jürgen, VBB

Schneider, Joachim, European Commission,
Directorate-General for Energy and Transport
Unit B2 - Transeuropean Network Policy

Stricker, Hans-Joachim, MIR, Ref. 21

Stroschein, Christoph, COINCO / WP 4

Schulz, Rüdiger, MIR, Ref. 12

Thiel, Hans-Christoph, TU Cottbus

von Faber, Christian, URBAN-Stabsstelle
Luckenwalde

Vollbrecht, Klaas, asention AG

Warnecke, Bernd, Sanierungsträger BauGrund

Wilhelm, Corinna, LBV

Weise, Dr., Reinhard, Brandenburgische

Bodengesellschaft für

Grundstücksverwaltung und -verwertung

Weymanns, Klaus, MIR-SenStadt, GL7

Gesamtherstellung:

TASTOMAT Druck GmbH

Landhausstraße, Gewerbepark 5

15345 Eggersdorf

Layout:

schütz & co. Werbeagentur GmbH, Berlin

Das Magazin wurde auf 100%-Recyclingpapier
gedruckt