

## Abbruch, Umbruch, Aufbruch - (in) - das neue Brandenburg

Dr. Renate Fritz-Haendeler

Zum Kulturlandjahr 2006 Horizonte Baukultur sind gerade mit förderlicher Unterstützung des MIR zwei lesenswerte Publikationen erschienen, die zusammen betrachtet - nachdenklich und beispielgebend - den Aufbruch in das „neue“ Brandenburg dokumentieren. Die gemeinsame Unterstützung der wichtigen Kulturlandkampagne zur Baukultur 2006 durch zwei Schirmherren - der Kulturministerin im Verbund mit dem Infrastrukturminister - hat ansehnliche Früchte getragen.

Die Autoren beleuchten einmal unter einem kritischen und mitunter skeptischen Blickwinkel die regionale Vielfalt der Brandenburger Baukultur, öffnen die Augen für Stadt- und Landschaftsbild prägende Architektur und Stadtbaukultur der Vergangenheit und Gegenwart. Sie befassen sich mit Bildersprachen und Strategiefragen und stellen zugleich 150 Gebäude und bauliche Anlagen, die zwischen 1996 und 2006 entstanden sind, als Merkzeichen für das neue Brandenburg vor.

### 1. Abbruch, Umbruch, Aufbruch – Regionale Baukultur in Brandenburg

Hrsg. Kulturland Brandenburg e.V.

Ca. 200 S. mit 80 farbigen Abb.

Verlag Koehler & Amelang, Leipzig 2006

ISBN-13: 978-3-7338-0352-0

ISBN-10:3-7338 -0352-3

16,90 Euro

Abbruch, Umbruch, Aufbruch - sind in der Geschichte des Landes Brandenburg wie auch in Deutschland keine unbekanntenen Phänomene. Neu dagegen ist die Geschwindigkeit der Transformationsprozesse in Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Soziale, ökonomische und demografische Brüche sind sichtbar, sie werden baulich-räumlich wahrgenommen. Das Alte und das Neue treffen vielfach unvermittelt aufeinander. Maßstäbe verzerren sich und gewohnte Kriterien verlieren an Gewicht.

Regionale Baukultur, d.h. wie stellt sich eine Gesellschaft, eine Region, eine Kommune international dar, wie attraktiv ist das Land Brandenburg für Leben

und Arbeit, diese Fragen sind für das Lebensgefühl in einer Metropolregion mit Hauptstadtfunktion ausschlaggebend. Das vorliegende Buch geht grundlegenden, aber auch spezifischen Fragestellungen nach, die mit der Bedeutung der historischen Kulturlandschaften und der regionalen Milieus für die Baukultur Brandenburgs zu tun haben. Dabei werden die Vielfalt und die Besonderheiten der baukulturellen Erscheinungen in den einzelnen Landesteilen anhand von bemerkenswerten Projekten, Initiativen und Strategien vorgestellt und gleichzeitig Probleme und offene Zukunftsfragen deutlich gemacht:

- Welche Bedeutung haben die historischen Kulturlandschaften und die regionalen Milieus für die regionale Baukultur heute und ihre Wahrzeichen?

- Welche Auswirkungen hat der Strukturumbruch nach der Wende auf das physische Erscheinungsbild gehabt, wie wurde der Umbruch sozial wahrgenommen?

- Welche regionalen Symbole und städtebaulichen/architektonischen Merkzeichen stehen für das neue Brandenburg?

- Welche Rolle spielen die sogenannten Raumpioniere für den Bildwechsel?

- Welche Rolle spielt der regionale Blickwinkel für eine nachhaltige Landesentwicklung im Metropolraum Berlin-Brandenburg?

„Die Verkettung von Rückblende, Umbruchszenarium und Zukunftsblick bilden das Grundmuster der verschiedenen Beiträge, wenn auch ganz unterschiedliche Ansätze wie Rückbesinnung oder die „Flucht nach vorn“ zur Sprache kommen.

Es geht immer um den Spannungsbogen zwischen dem kulturellen Erbe der Vergangenheit und der Architektur unserer Zeit und dem sich vollziehenden Nutzungswandel. Es geht um die gegen-



wärtige soziale und ästhetische Wahrnehmung von Baulichkeiten und deren Bedeutung in Zeiten der Schrumpfung mit dem Blick in die Zukunft.“

„Architekten, Denkmalpfleger Wissenschaftler, Stadtplaner und Journalisten bringen ihre jeweils eigene Sichtweise auf die brandenburgische Baukultur ein. Sie regen zum Nachdenken an wie auch zur eigenen kritischen Erkundung der regionalen Baukultur in Brandenburg.“ (Medieninformation Kulturland Brandenburg 2006 vom 13.07.06)

**Vorankündigung: 1. Baruther Gespräch am 3. Oktober 2006**

Mit dem Thema Abbruch, Umbruch, Aufbruch - regionale Baukultur in Brandenburg beschäftigte sich auch das 1. Baruther Gespräch am 3. Oktober 2006 von 10.00 – 17.00 Uhr im Sitzungssaal der Stadtverwaltung Baruth. Der Bürgermeister hat dankenswerter Weise den Raum für das Gespräch zur Verfügung gestellt. Die Buchautoren wollten die Vielschichtigkeit der physisch, sozial, kulturell und ökonomisch erfahrbaren Brüche zur Sprache bringen, ein Komplex, der auch die Diskussion um den Aufbruch berührt.

**2. Architekturführer: Neues Brandenburg 1996 – 2006**

Danuta Schmidt  
 Architektur neues Brandenburg –  
 Brandenburger Baukultur 1996 – 2006  
 Verlagshaus Braun Berlin 2006  
 150 Objekte, 208 Seiten mit 300 farbigen Abb.  
 ISBN 3-938780-01-0  
 19,90 Euro

Wenngleich der 225. Geburtstag von Schinkel ein Anlass für die diesjährige Kulturlandkampagne zum Thema Baukultur war, steht in diesem Jahr nicht nur das meisterliche Werk eines einzelnen Gesamtkünstlers im Mittelpunkt, sondern auch die Vielfalt des neuen Bauens und Gestalt Gebens in den letzten 10 Jahren. Mit dem Architekturführer

„neues Brandenburg 1996 – 2006“ der Brandenburgischen Architektenkammer als Träger werden erstmals 150 Objekte mit zeitgenössischen Architektursprachen und baulich räumliche Qualitäten dokumentiert.

Ein Fachgremium aus 9 Experten hatte die schwierige Aufgabe, aus 600 möglichen Objekten - Preisträger und Anerkennungen des Brandenburgischen Architekturpreises, des Bauherrenpreises des Landes, der BDA- Preise sowie der Gebäude des jährlichen Tages der Architektur - 150 der bemerkenswertesten Objekte für die Publikation auszuwählen.

Der Architekturführer ist sehr übersichtlich nach Regionen gegliedert und motiviert, auf Besichtigungsreise zu gehen. Die Gebäude und baulichen Anlagen werden mit Foto und Grundriss dargestellt und durch die Architekturjournalistin Danuta Schmidt leicht verständlich beschrieben. Der Architekturführer ist ein Band einer erfolgreichen ästhetisch ansprechenden Reihe zur neuen Architektur in der Bundesrepublik, die bundesweit vertrieben wird.

„Prägend für unsere neuere Architektur ist eine starke Hinwendung zum Bestand. Brandenburgs Städte und Dörfer haben sehr viel alte Bausubstanz, die man nicht erst wieder aufbauen muss, sondern erhalten und mit neuem Leben erfüllen kann. Auch in der liebevollen Sanierung historischer Gebäude zeigt sich Qualität von Gegenwartsarchitektur, besonders im Detail.“

... „Gute Neubauten und Umbauten überzeugen vor allem durch die sensible Auseinandersetzung mit dem städtebaulichen Zusammenhang, in dem sie entstehen. Ihre Architektur ist angemessen, das heißt vielerorts bescheiden im besten Sinne des Wortes.“

„Möge das Buch „Architektur neues Brandenburg“ zeigen, dass zeitgenössische Baukunst sich nicht zu verstecken



braucht hinter den ehrwürdigen Backsteinmauern einer über tausendjährigen Architekturgeschichte, sondern sie weiterführt und bereichert. Und möge es Ihnen, liebe Leserinnen und Lesern, viel Freude bereiten, beim Lesen und beim Entdecken eines neuen Brandenburg!“ (Bernhard Schuster Präsident der Brandenburgischen Architektenkammer, Vorwort 2006)





# Künftige demografische Entwicklung im Land Brandenburg bis zum Jahr 2030

Hans Jürgen Volkerding

„Prognosen sind schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen.“ Dieses u. a. Winston Churchill zugeschriebene Zitat behält insbesondere im Hinblick auf die räumlich differenzierte Vorhersage der demografischen Entwicklung im Land Brandenburg seine Gültigkeit. Dennoch sind diese Prognosen und Vorausschätzungen unerlässlich, sei es als Grundlage für die Raumplanung, sei es für die fachübergreifende Gestaltung des demografischen Wandels.

Bevölkerungsprognosen für das Land Brandenburg erarbeiten wir, das Dezernat Raumbearbeitung des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV), in enger Zusammenarbeit mit dem Dezernat Bevölkerung des Landesbetriebes für Datenverarbeitung und Statistik Brandenburg (LDS) im Zwei-Jahres-Turnus. Die Annahmen hinsichtlich des Wanderungsgeschehens zwischen Berlin und seinem Umland haben wir mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abgestimmt. Die aktuelle Prognose für das Land Brandenburg mit dem Daten- und Gebietsstand 31.12.2004 umfasst den Zeitraum 2005 bis 2030 und liegt räumlich differenziert auch für die Landkreise und kreisfreien Städte sowie 28 ausgewählte größere kreisangehörige Städte und Gemeinden vor.

## Annahmen

Wir erwarten, dass sich der Trend steigender Geburtenraten im Land Brandenburg leicht abgeschwächt fortsetzt und eine allmähliche Angleichung an das generative Verhalten der Frauen in den alten Bundesländern vollzieht. Das bedeutet, dass in Brandenburg in den Jahren ab 2015 durchschnittlich 1,35 Kinder je Frau geboren werden, womit der Ersatz der Elterngeneration allerdings nur zu etwa zwei Dritteln gewährleistet ist. Bis 2030 ist mit einem Anstieg der Lebenserwartung bei Neugeborenen um rund drei Jahre zu rechnen (auf 84,3 Jahre bei Mädchen und auf 78,3 Jahre bei Jungen).

Für die Einschätzung der künftigen Wanderungen sind wir davon ausgegangen, dass Brandenburg nach wie vor

leichte Gewinne aus dem Ausland haben wird. Der Wanderungsüberschuss gegenüber Berlin schwächt sich voraussichtlich zwar weiter ab, wird aber auch künftig die bestimmende Einflussgröße für das Migrationsergebnis des Landes sein. Die Wanderungsverluste insbesondere von jüngeren Menschen gegenüber dem früheren Bundesgebiet gehen auch aufgrund zunehmend schwach besetzter Altersjahrgänge wahrscheinlich allmählich zurück und verkehren sich gegenüber den neuen Bundesländern ab 2009 in geringfügig positive Salden. Insgesamt resultieren landesweit moderate Wanderungsgewinne in Höhe von 138.000 Personen.

## Ergebnisse

Künftig rechnen wir für das Land Brandenburg mit einem Bevölkerungsrückgang von 2,57 Mio. Einwohnern im Jahre 2030 auf knapp 2,24 Mio. im Jahre 2004 (-12,9 %). Vergleichsdaten liegen für diesen Zeitraum für das Land Berlin bislang noch nicht vor. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kommt in einer eigenen Bevölkerungsprognose für die Hauptstadt bis zum Jahr 2020 nur zu einem geringfügigen Einwohnerrückgang von 0,8 % (2020 gegenüber 2002).

ckgang von 0,8 % (2020 gegenüber 2002).

Trotz steigender Lebenserwartung und etwas höherer Geburtenraten verdreifacht sich der Sterbeüberschuss im Land Brandenburg, da das Geburtendefizit in der Vergangenheit zu weiteren Geburtenausfällen in der Zukunft führen wird (demografisches Echo) und die Zahl der alten Menschen, deren Sterberisiko höher ist, ansteigt. Das Geburtendefizit beträgt im Prognosezeitraum nahezu eine halbe Mio. Menschen.

Wanderungsgewinne können das enorme Geburtendefizit nur teilweise kompensieren. Die Bevölkerungsentwicklung verläuft zwischen dem engeren Verflechtungsraum und dem äußeren Entwicklungsraum auch weiterhin deutlich gegenläufig. Während im Berliner Umland die Bevölkerungszahl wanderungsbedingt weiter wächst (+3,1 %), hält der Bevölkerungsverlust im äußeren Entwicklungsraum an (-23,1 %). Ursächlich sind hier in erster Linie die Geburtendefizite und nicht die Wanderungsverluste.

## Bevölkerungsstand und -entwicklung im Land Brandenburg nach Teilräumen bis 2030

	2004	2010	2020	2030	Entwicklung 2030 gegenüber 2004	2005 bis 2030		
						natürlicher Saldo	Wanderungssaldo	
	1.000 Personen					Prozent	1.000 Personen	
Land Brandenburg	2.567,7	2.525,8	2.421,6	2.235,4	-332,3	-12,9	-470,3	+138,0
davon Brandenburger Teil des eV	992,2	1.029,2	1.043,9	1.023,4	+31,2	+3,2	-135,8	+167,0
äußerer Entwicklungsraum	1.575,5	1.496,7	1.377,7	1.212,0	-363,5	-23,1	-334,5	-29,0

Quelle: Bevölkerungsprognose LBV/LDS Brandenburg, Basis 2004; LBV/LDS 03/2006



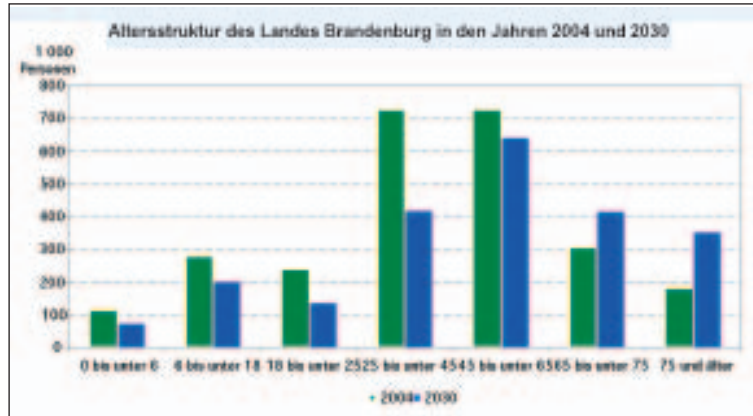
Die Bevölkerungsumverteilung innerhalb des Landes zugunsten des engeren Verflechtungsraumes setzt sich fort, steigt doch dessen Bevölkerungsanteil von 39 % auf 46 % im Jahr 2030 an. Die Bevölkerungsdichte im äußeren Entwicklungsraum sinkt kontinuierlich (auf 48 Einwohner je km<sup>2</sup>) und entspricht im Jahr 2030 in etwa dem jetzigen Niveau der sehr ländlichen Uckermark. Auf Kreisebene werden langfristig voraussichtlich nur noch die Landeshauptstadt Potsdam und der Landkreis Havelland ein Bevölkerungswachstum aufweisen. Die ungünstigste Entwicklung vollzieht sich in den peripheren, nicht an Berlin angrenzenden Kreisen, die mit einem Bevölkerungsrückgang von bis zu einem Viertel rechnen müssen.

Von größerer Bedeutung für sehr viele Politikbereiche als die rein zahlenmäßige Veränderung der Bevölkerung ist die Veränderung ihrer Zusammensetzung. So müssen wir in den kommenden Jahren eine deutliche Verschiebung der Altersstruktur bewältigen. Insbesondere die Zahl der jüngeren Erwerbsfähigen zwischen 18 und unter 45 Jahren nimmt um mehr als zwei Fünftel ab, während die Generation 65+ um fast drei Fünftel zunimmt.

**Konsequenzen**

Im Jahr 2030 wird bereits mehr als ein Drittel der Bevölkerung mindestens 65 Jahre alt sein und die Relation von Senioren zu Erwerbsfähigen verschiebt sich von knapp 1 : 4 auf ca. 2 : 3. Die Zahl der Pflegebedürftigen wird sich um mehr als drei Viertel erhöhen, die Zahl der Demenzkranken sogar verdoppeln. Gerade im Berliner Umland steigt der Anteil der älteren Generation rasant an, da ein Großteil der in den 1990er Jahren vornehmlich aus Berlin Zugewanderten in das Rentenalter eintreten wird. Dennoch wird dieser Teilraum mit einem um drei Jahre geringeren Durchschnittsalter auch langfristig weniger überaltert sein als die peripheren Landesteile.

Die Alterung der Bevölkerung und die anstehende Verrentung von Fachkräften öffnen qualifizierten jüngeren Erwerbsfähigen aber auch bessere Arbeitsplatzchancen im Land, so dass sich die selektive Abwanderung von gut ausgebildeten Menschen voraussichtlich reduzieren wird. Bei der weiterhin großen Gruppe der älteren Erwerbsfähigen kommt dem lebenslangen Lernen eine wachsende Bedeutung zu.

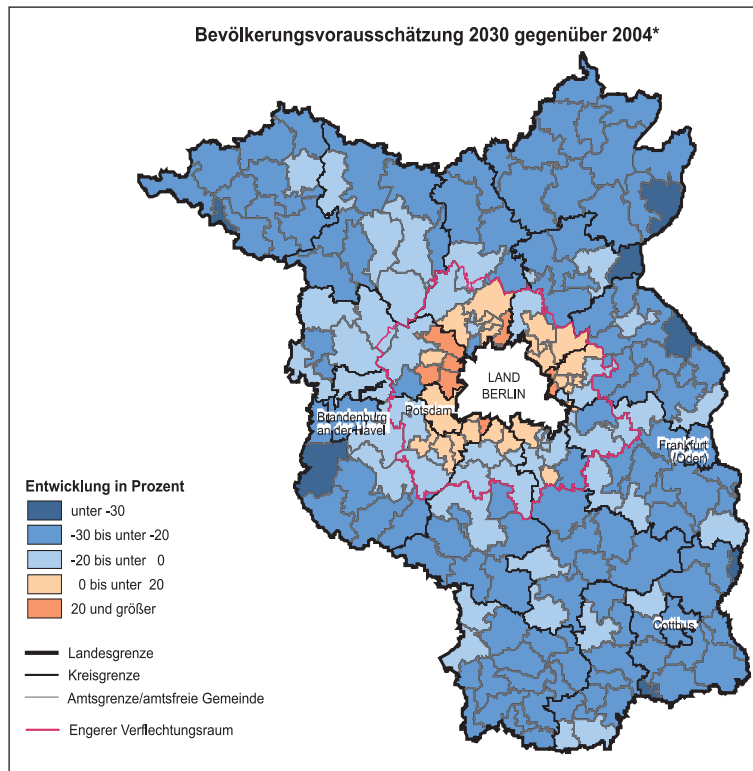


Quelle: Bevölkerungsprognose LBV/LDS Brandenburg, Basis 2004; LBV/LDS 03/2006

Die künftig schlechtere Auslastung der leistungsgebundenen Infrastruktur in vielen Landesteilen ermöglicht aufgrund hoher Fixkosten nur eine unterproportionale Kosteneinsparung, wird vielfach zu steigenden Kosten pro Kopf führen und kann auch die technische Funktionsfähigkeit der Netze bedrohen. Künftig muss deshalb die demografische Entwicklung bei Investitionsentscheidungen noch mehr mit im Vordergrund stehen. Flankierend können bauliche und betriebstechnische Anpassungen, räumliche Konzentrationen von Infrastruktureinrichtungen, z. T. auch dezentrale Lösungen und mehr übergemeindliche Kooperation zur Gestaltung des demografischen Wandels beitragen.

**Kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzungen**

In enger methodischer und inhaltlicher Verknüpfung mit der Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg hat das Dezernat Raumbewertung mit dem Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik für alle Ämter und amtsfreien Gemeinden Bevölkerungsvorausschätzungen bis zum Jahr 2030 erarbeitet. Aufgrund der geringen Einwohnerzahl vieler Ämter und der damit verbundenen größeren Vorhersageunsicherheiten handelt es sich hierbei jedoch lediglich um Trendaussagen zur künftigen Bevölkerungsentwicklung.



(\*methodische Hinweise zur Bevölkerungsvorausschätzung siehe Begleittext)

Quelle: Bevölkerungsprognose LBV/LDS Brandenburg, Basis 2004; Darstellung LBV 04/2006



Es zeigt sich im Ergebnis dieser Voraus-schätzungen, dass auch im Berliner Um-land die Bevölkerung wanderungsbe-dingt langfristig nur in 32, zumeist un-mittelbar an Berlin angrenzenden Ge-meinden zunehmen wird. Das Geburten-defizit vieler schon jetzt stärker überal-terter Ämter und Gemeinden z. B. im Südosten des Berliner Umlandes wird voraussichtlich nicht durch Zuwande-rung ausgeglichen. Langfristig dürfte dies auch sogar auf die Umlandgemein-den der größeren Städte in der Periphe-rie zutreffen. Die durch Abwanderung deformierte Altersstruktur vieler größe-ren Städte in den Randregionen wie Schwedt/Oder, Guben oder Wittenberge bedingt es, dass diese mit großer Wahr-

scheinlichkeit auch künftig die größten Geburtendefizite und Bevölkerungsver-luste haben werden.

Die soziodemografischen Veränderun-gen im Land Brandenburg werden also durch wachsende regionale Disparitäten akzentuiert und unterstreichen die wachsende Bedeutung der räumlichen Planung auf der Landes- und Regions-ebene. Der erhebliche Anpassungsbe-darf an den demografischen Wandel er-fordert ein rasches Handeln aller raum-relevanten Fachpolitiken. Dies trifft ebenso auf die Akteure in den Kommu-nen zu, da innergemeindlich die demo-grafischen Disparitäten z. T. deutlich stärker ausgeprägt sind.

### Bezugsmöglichkeiten

Die aktuelle Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg, seine Regionen, Kreise und größeren Städte kann im Internet abgerufen oder bestellt werden unter:

[http://www.lds-bb.de/sixcms/list.php?page=lds\\_sho p\\_p&sv\[shop\\_rubriken.id\]=240232](http://www.lds-bb.de/sixcms/list.php?page=lds_sho p_p&sv[shop_rubriken.id]=240232)

Die Annahmen, methodischen Erläute-rungen und aufbereiteten Ergebnisse der Bevölkerungsvorausschätzung für die Ämter und amtsfreien Gemeinden finden Sie als pdf-Datei unter:

<http://www.lbv.brandenburg.de/623.htm>



## Aufbau Ost – Neuausrichtung der Förderpolitik auf Regionale Wachstumskerne

Dr. Andrea Feth

Das Land Brandenburg hat als erstes neues Bundesland seine gesamte För-derpolitik neu ausgerichtet, um nach dem Motto „Stärken stärken“ die Förder-programme und Haushaltsansätze aller Ressorts sowie die fachpolitischen Ent-scheidungen künftig stärker auf die vor-handenen wirtschaftlichen Kerne zu konzentrieren.

Die neue Förderstrategie soll dazu bei-tragen

- durch die Stärkung von arbeitsplatz-schaffenden Wachstumskernen die Abwanderung zu begrenzen und damit der demografischen Entwicklung ent-gegen zu steuern,

- die Arbeitslosigkeit dadurch besser zu bekämpfen und

- die sich verringernden Mittel des Landes effizienter einzusetzen, in-dem den Unternehmen passgenaue-re Investitionsbedingungen und at-traktivere Standorte angeboten wer-den.

Im folgenden werden die bisherigen Ak-tivitäten erläutert und ein Ausblick auf das weitere Verfahren gegeben.

### Oktober 2004: Koalitionsvereinbarung

Die Koalitionsvereinbarung nennt als Grundsätze der Wirtschaftspolitik:

„Die künftige Wirtschaftspolitik muss noch zielgenauer ausgestaltet werden als bisher. Die Förderung ist auf die vorhandenen Cluster und Kompetenzfelder zu konzentrieren, damit die starken Branchen sich positiv weiterentwickeln und Ausstrahleffekte entfalten können. ... Dies erfordert, dass sich alle anderen mit der Wirtschaftsentwicklung zu-sammenhängenden Politiken ebenfalls an diesem Ziel orientieren und im Rah-men der vorhandenen Steuerungsmög-lichkeiten auf entsprechende Schwer-punkte konzentrieren. Diese gilt insbe-sondere für die Verkehrspolitik und die Hochschul- und Forschungspolitik.“

### Dezember 2004: Erarbeitung einer ressortübergreifenden regionalen Förderstrategie

Im Dezember 2004 wurde die Intermini-sterielle Arbeitsgruppe (IMAG) Aufbau Ost beauftragt, unter Federführung der Staatskanzlei eine ressortübergreifende regionale Förderstrategie zu erarbeiten. Es sollten Standorte mit überdurch-schnittlichen wirtschaftlichen und/oder

wissenschaftlichen Entwicklungspoten-zialen und einer Mindestgröße von 20.000 Einwohnern, die sog. „Regiona-len Wachstumskerne“ (RWK) identifi-ziert werden.

### April 2005: Kabinettsbeschluss zum ersten Bericht der IMAG Aufbau Ost

Den ersten Bericht „Stärkung der Wachstumskräfte durch räumliche und sektorale Fokussierung von Landesmit-teln“ legte die IMAG im April 2005 dem Kabinetts vor. Die IMAG identifizierte die für die Förderung von Wachstumsker-nen relevanten 53 Förderprogramme mit einem Fördervolumen 2000-2004 von 4,44 Mrd. Euro. Im Bereich des MIR wa-ren dies die Städtebauförderungspro-gramme, die Wohnungsbauförderung und die Förderung des kommunalen Straßen- und Brückenbaus nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Des Weiteren wurden 15 regionale Wachstumskerne (RWK) und 16 Bran-chen-Kompetenzfelder benannt.

Die IMAG wurde vom Kabinetts beauf-tragt, die Vertreter der RWK, der Land-kreise und der Wirtschaft um die Benen-nung von Engpassfaktoren für die wirt-schaftliche Entwicklung der RWK zu bit-



ten. Des Weiteren sollten eine regionale Förderstrategie und ein Vorschlag zur Rolle des ländlichen Raumes erarbeitet werden.

#### **Juni und November 2005: Standortentwicklungskonferenzen**

Im Juni und November 2005 wurden in Standortentwicklungskonferenzen in den fünf Regionalen Planungsgemeinschaften die Neuorientierung der Wirtschaftspolitik, der Landesplanung und der Politik im ländlichen Raum vorgestellt und die in den Planungsregionen entwickelten Vorstellungen diskutiert. An den Konferenzen war die Landesregierung durch den Ministerpräsidenten, die Minister für Wirtschaft, für Infrastruktur und Raumordnung, für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz sowie für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie vertreten. Aus der Region nahmen die Landräte und Bürgermeister, Vertreter der Wirtschaftsverbände und anderer Verbände sowie der Gewerkschaften teil.

#### **November 2005: Kabinettsbeschluss zum zweiten Bericht der IMAG Aufbau Ost**

Von den RWK und anderen wurden schriftlich mehr als 500 Engpassfaktoren benannt. Zu den allgemeinen Forderungen zählte neben Bürokratieabbau und Verbesserung der kommunalen Finanzausstattung auch die Fortführung der Städtebauförderung. Die konkreten Forderungen und Anregungen stammten zum größten Teil aus dem Bereich der Verkehrsinfrastruktur und der gewerblichen Infrastruktur, davon alleine Straßenbaumaßnahmen mit einem finanziellen Volumen von rd. 1,3 Mrd. Euro.

Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die wirtschaftliche Funktionsfähigkeit der regionalen Verkehrsnetze und ihre Anbindung an das überregionale Netz entscheidende Kriterien für die Ansiedlung von Unternehmen in der Region sind, wurden sog. Sofortmaßnahmen beschlossen, die ausschließlich dem Ausbau von Straßen, Wasserstraßen und Bahnlinien dienen.

Des Weiteren hat das Kabinett auf der Grundlage des Berichtes die 15 RWK abschließend festgelegt (s. Karte):

- Schwedt/Oder
- Wittenberge/Perleberg/Karstädt
- Neuruppin
- Oranienburg/Velten/Hennigsdorf
- Eberswalde
- Brandenburg a.d.H.
- Potsdam

- Ludwigsfelde
- Wildau/Königs Wusterhausen/Schönefeld („Schönefelder Kreuz“)
- Fürstenwalde
- Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt
- Luckenwalde
- Cottbus
- Finsterwalde/Lauchhammer/Schwarzhöhe/Senftenberg/Großräschen („Westlausitz“)
- Spremberg.

Die IMAG wurde beauftragt, Gespräche mit Vertretern der RWK aufzunehmen und dem Kabinett bis Mitte 2006 unter Berücksichtigung der lokalen und regionalen Entwicklungskonzepte Vorschläge zu unterbreiten, durch welche Maßnahmen die Landesregierung die RWK in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung weiter unterstützen kann. Dabei sollte bei den RWK die Erkenntnis gestärkt werden, dass eine Unterstützung der Landesregierung nur dann ihre volle Wirksamkeit entfalten kann, wenn die Regionen ihre Eigenpotenziale stärker mobilisieren und sie ihre Finanzmittel ebenfalls auf effiziente und strukturwirksame Projekte fokussieren. Diese erfordert von den Akteuren die Entwicklung integrierter Gesamtkonzepte sowie die interkommunale und regionale Kooperation zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere für RWK, die aus mehreren Städten bestehen.

#### **Januar 2006: Gespräch der Staatskanzlei mit den Vertretern der RWK**

Der Chef der Staatskanzlei hat die Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister und die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der RWK unmittelbar nach der Kabinettsentscheidung vom 22. November 2005 schriftlich sowie in einem gemeinsamen Gespräch im Januar 2006 informiert.

Die in 2005 vorgenommenen Abfragen ließen es nicht zu, bereits abschließend über alle geforderten konkreten Maßnahmen zu entscheiden. Um über weitere Unterstützungsmaßnahmen seitens der Landesregierung insbesondere auch in den weiteren Politikfeldern entscheiden zu können, bedurfte es eines Standortentwicklungskonzeptes, das jeder RWK für sich entwickeln musste. Die Standortentwicklungskonzepte sollten die Entwicklungsziele der wichtigsten Politikfelder (Arbeitsmarkt, Wirtschaft, Verkehr, Stadtentwicklung und Wohnen, Bildung und Forschung, Kultur, Gesundheit, Sport, Tourismus sowie wirtschaftsfreundliche Verwaltung) auf der Basis einer Bestandsaufnahme, einer Stär-

ken/Schwächen-Analyse und unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung benennen.

#### **Februar – Juli 2006: Erarbeitung der Standortentwicklungskonzepte durch die RWK und Kabinettsbefassung mit den prioritären Maßnahmen zur Unterstützung der RWK**

Die IMAG unterstützte die RWK mit Hilfe des Gutachterbüros Prognos bei der Erstellung der Standortentwicklungskonzepte. Von insgesamt sechs RWK (Fürstenwalde, Spremberg, Schwedt, Eberswalde, Ludwigsfelde und Wildau / Königs Wusterhausen / Schönefeld) lagen die Konzepte Ende Juni 2006 in ausreichender Qualität vor, so dass die IMAG mit ihnen im Juli 2006 Gespräche über ihre Konzepte und Maßnahmen führen konnte.

Die Erfahrungen der IMAG mit den bisher vorgelegten Standortentwicklungskonzepten zeigen, dass die RWK das Verfahren als Chance begreifen, Leitbilder für die wirtschaftliche Entwicklung ihres Standortes zu erarbeiten. Die aus dem Konzept abgeleiteten (sechs bis neun) prioritären Maßnahmen stammten im Schwerpunkt aus den Bereichen Stadtentwicklung und Verkehr, wobei die Verkehrsmaßnahmen häufig mit den bereits beschlossenen Sofortmaßnahmen übereinstimmten. Bezüglich der Stadtentwicklungsmaßnahmen beschränkte sich die IMAG auf den Verweis auf die zeitgleich zu erarbeitenden Integrierten Stadtentwicklungskonzepte (INSEK). Ebenfalls eine wichtige Rolle spielten Maßnahmen im Bereich der Wirtschaftsförderung, vor allem die Erschließung von Gewerbegebieten und der Tourismus. Wachsende Bedeutung haben die Fachkräftesicherung und die Verknüpfung von Wirtschaft und Wissenschaft, wobei in diesen Bereichen noch Unsicherheit bei den RWK über die Möglichkeiten zur Umsetzung besteht.

#### **September 2006: Kabinettsbeschluss zum dritten Bericht der IMAG Aufbau Ost**

Das Kabinett soll Mitte September 2006 über die von der IMAG vorgeschlagenen prioritären Maßnahmen zur Unterstützung dieser sechs RWK entscheiden.

Das bisherige Aufbau Ost-Verfahren hat gezeigt, dass es neben der Wirtschaftspolitik vor allem die Politikfelder des MIR sind, die die neue Förderpolitik des Landes umsetzen. Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und in die Entwicklung der Städte, aber auch die Neuaus-



richtung der Landesplanung tragen wesentlich dazu bei, die angestrebte Konzentration der Fördermittel auf die RWK zu realisieren.

**Weiteres Verfahren**

Die neun noch ausstehenden RWK erhielten eine Nachfrist zur Erarbeitung der Standortentwicklungskonzepte bis zum 15. September 2006. Das Kabinett wird auf Grundlage der dann vorliegenden Entwicklungskonzepte im November 2006 entscheiden, welche unterstützenden Maßnahmen für diese RWK vorrangig ergriffen werden sollen.

Die Förderung der Regionalen Wachstumskerne ist damit nicht abgeschlossen, sondern ein langfristig angelegter Prozess, in dem die Landesregierung die wirtschaftliche Entwicklung der RWK auf der Grundlage ihrer Standortentwicklungskonzepte begleitet und fördert. Die nächsten Schritte zur weiteren Unterstützung der RWK werden durch die Landesregierung in den kommenden Monaten zu konkretisieren sein. ■



## 10 Jahre Regionalparks - ein innovatives landesplanerisches Modellvorhaben zur Kulturlandschaftsentwicklung feiert 10-jähriges Jubiläum

Renate Hoff

Am 26. Juni 2006 fand in der Landesvertretung Brandenburg beim Bund unter der Schirmherrschaft des Ministerpräsidenten Matthias Platzeck die Regionalpark-Konferenz zum 10-jährigen Bestehen der Regionalparks in Berlin und Brandenburg statt. Veranstalter waren der Dachverband der Regionalparks und die Gemeinsame Landesplanungsabteilung. Referenten aus Politik und Verwaltung beider Länder diskutierten die Möglichkeiten der Erschließung von Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten der EU, des Bundes und Länder für die künftige Förderperiode.

Eine Bilanzierung der vergangenen 10 Jahre zeigte, dass die Regionalparkentwicklung eine sehr langfristige Aufgabe ist und von allen Akteuren Durchhaltevermögen und Beharrlichkeit verlangt wird. Durchweg positiv wurde in allen Redebei-

trägen die hohe Bereitschaft zum Engagement aller Beteiligten beurteilt.

So dankte Gerd Harms, Staatssekretär und Bevollmächtigter des Landes Brandenburg beim Bund in seinem Grußwort auch im Namen des Ministerpräsidenten allen ehrenamtlich Tätigen und lobte das große bürgerschaftliche Engagement, das in unserer heutigen Gesellschaft keineswegs selbstverständlich sei, aber in keiner demokratischen Gesellschaft fehlen dürfe.

Petra Bierwirth, Mitglied des Bundestages und Vorsitzende des Beirates präsentierte in ihrem Vortrag die Erfolge der Regionalparkentwicklung. Zu den 120 bisher umgesetzten Projekten gehören die Vermarktung regionaler Produkte, Landschaftspflegemaßnahmen, Ausschilderung von Wegen, Dorferneuerung, der gemeinsame



Internetauftritt und zahlreiche öffentliche Veranstaltungen wie zum Beispiel der Regionalparklauf oder die Landschaftstage.

Gerhard Steintjes, Leiter der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung verwies auf die aktuelle Leitbilddiskussion zur Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg sowie auf Bundesebene. Folgt man den aktuellen Leitbildern des Bundes, so wird derzeit bundesweit der Schritt vollzogen, die traditionelle Raumentwicklungspolitik um die aktive Kulturlandschaftsentwicklung zu ergänzen. Die Raumordnung hat dafür Sorge zu tragen, dass die gewach-



senen Kulturlandschaften in ihrer Vielfalt erhalten und weiterentwickelt werden. Relativ neu ist der Ansatz, zu der Kulturlandschaft nicht nur die historisch bedeutsamen Landschaften wie Spreewald, Oderbruch und Potsdamer Kulturlandschaft, zu zählen, sondern Kulturlandschaft als flächendeckend, Städte und Dörfer eingeschlossen, zu verstehen.

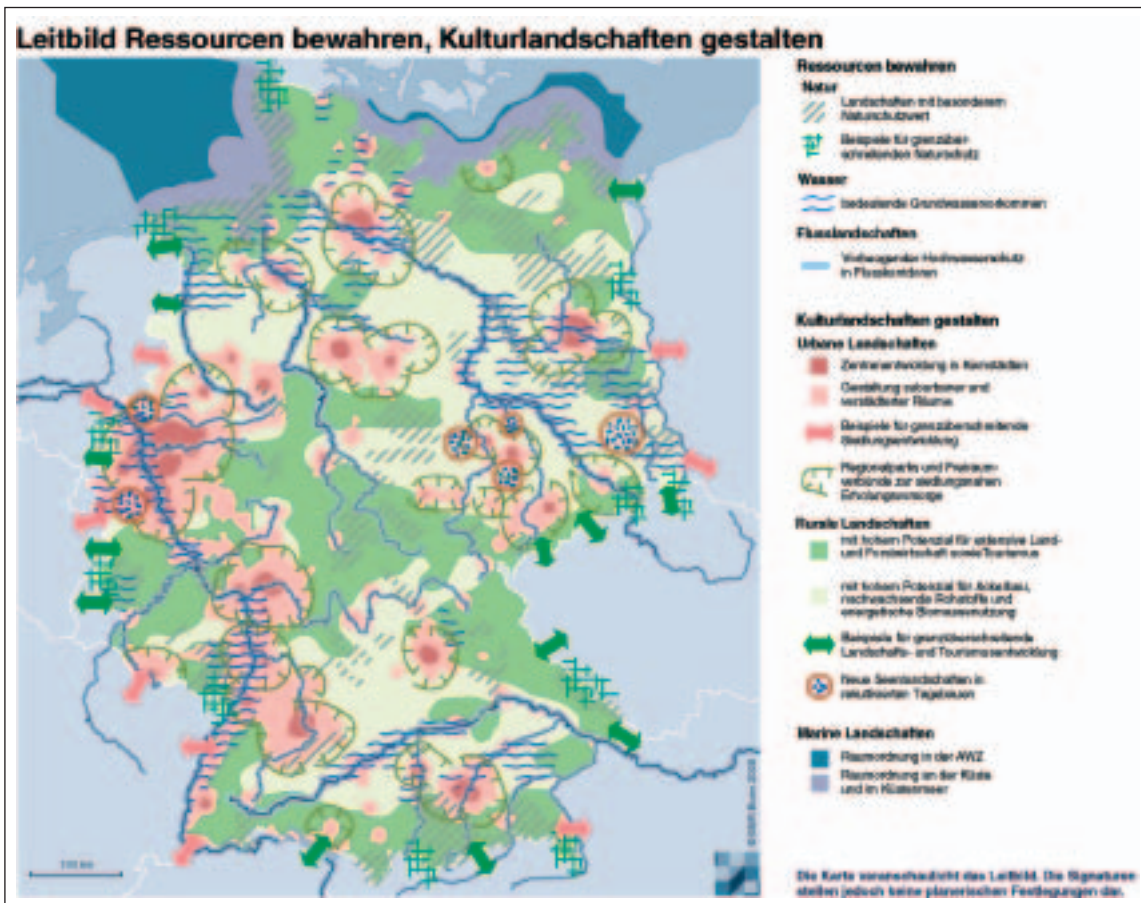
Die Kulturlandschaft steht in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor einem gravierenden Wandel. Veränderte Förderpolitik und Strukturen für die Landwirtschaft, Anforderungen einer neuen Energiepolitik mit Flächenbedarfen für erneuerbare Energien und nachwachsende Rohstoffe, Tourismus und allgemein das Freizeitverhalten werden das Bild der Kulturlandschaft erheblich verändern. Deshalb muss der Kulturlandschaftsgedanke und insbesondere die Weiterentwicklung der Kulturlandschaft in regionale Entwicklungskonzepte integriert und mit allen Nutzern gemeinsam gestaltet werden. Eine aktive Kulturlandschaftsentwicklung trägt zur Minderung von Strukturproblemen bei. Dies ist besonders wichtig in den Teilräumen, für die ein besonderer Handlungsbedarf besteht, weil sie einem beschleunigten Nutzungswandel unterliegen. Folgen einer

derartigen beschleunigten Entwicklung sind vielfach die Beeinträchtigung kulturlandschaftlicher Qualitäten und Besonderheiten sowie Funktionsverluste und Interessenskonflikte. Die Regionalparks sind ein solcher Handlungsraum zur aktiven Kulturlandschaftsgestaltung, ebenso wie zum Beispiel auch die Nachfolgelandschaften des Bergbaus, in denen infolge aufgegebener Raumnutzungen Strukturprobleme auftreten und ein besonderer Sanierungs- und Gestaltungsbedarf für eine neue Kulturlandschaft besteht. Bundesweit sollen Regionalparks in den Umlandbereichen der großen Ballungsräume entwickelt werden, um dazu beizutragen, für diese Räume insbesondere auf regionaler Ebene abgestimmte Konzepte für eine raumverträgliche Struktur zu entwickeln.

„Förderung wird künftig nach Branchen und in räumlichen Schwerpunkorten erfolgen“ betonte Dr. Wolfgang Krüger, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg. So sei die Förderung der Regionalparks aber schon derzeit im Rahmen der Tourismusförderung und so auch für die Zukunft möglich. Die hohe Bedeutung der Landwirtschaft für die Gestaltung der Kulturlandschaft wurde von Dr. Harald Hoppe, Leiter des Referates

ländliche Entwicklung im Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz betont. Mit der Neuausrichtung der Integrierten ländlichen Entwicklung stünden nicht nur Mittel für Regionalmanagement zur Verfügung, sondern es könnten auch gezielt Projekte für die Regionalparkentwicklung unterstützt werden. Er bot an, zusammen mit Beirat und Dachverband das neue Entwicklungsprogramm für den ländlichen Raum (EPLR) für den EU-Fonds ELER und Möglichkeiten der Förderung für die Regionalparks zu diskutieren.

„Die Regionalparks sind in der Öffentlichkeit immer noch nicht ausreichend bekannt“ stellte Christina Emmrich, Bezirksbürgermeisterin von Berlin-Lichtenberg fest. Sie bemängelte auch die fehlende Bereitschaft beider Länder, sich für die länderübergreifende Projektförderung einzusetzen. „Man verreist häufiger und dafür aber kürzer“ beschrieb Volkmar Strauch, Staatssekretär für Wirtschaft der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen des Landes Berlin das derzeitige Ausflugsverhalten. Es käme daher darauf an, dass in den Regionalparks qualifizierte Angebote bereitstünden, um 100 Mio. Tagestouristen pro Jahr zufried-



Quelle: BMVBS: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Berlin, Juni 2006





den zu stellen und das damit verbundene beträchtliche Wirtschaftspotenzial auszuschöpfen.

Die Schwerpunkte der Förderung aus dem Strukturfonds ESF „Stärkung der Humanressourcen, Aus- und Weiterbildung, Qualifizierung, Regionalbudgets zur Bekämpfung der Langzeitarbeitslosigkeit“ wurden von Sabine Hübner, Leiterin der Abteilung Arbeit und Gleichstellung im Ministerium für Arbeit und Soziales, Gesundheit und Familie des Landes Brandenburg vorgestellt. Sie appellierte an die Regionalparkakteure, stärker mit den Landkreisen zusammen zu arbeiten, da von dort die Verteilung der Fördermittel erfolgt.

Als Fazit kann zusammenfassend gesagt werden, dass die Gemeinsame Landesplanungsabteilung mit der informellen Planungskategorie Regionalparks in Berlin und Brandenburg einen innovativen Entwicklungsprozess in Gang gesetzt hat. Die bisherige gute Zusammenarbeit in bürgerschaftlichen und kommunalen



Ausstellungseröffnung

Organisationsformen sollte auch künftig sicher stellen, dass in diesem „bottom-up-Prozess“ größtmögliche Planungstransparenz und Mitwirkung an der Gestaltung des Wohnumfeldes gewährleistet wird. Vor allem die von den Förder-

mittelgebern vorgetragene Angebote haben den Akteuren in den Regionalparks deutlich gemacht, dass ihr Anliegen und Engagement verstanden wurde und ihre Aktivitäten, wo immer möglich, unterstützt werden sollen. ■

## Brandenburger Innenstadt Wettbewerb 2006 – „Attraktive Innenstädte brauchen gute Vorbilder als Impulse für ihre Zukunft“

Horst Bußmann

...betonte Herr Minister Szymanski anlässlich der Preisverleihung zum 2. Innenstadt Wettbewerb, die Mitte Juni 2006 in Elsterwerda stattfand.

Ziel der 2. Auslobung des Brandenburger Innenstadtwettbewerbs war es wiederum, beispielhafte Aktionen zur Innenstadstärkung zu identifizieren, zu prämiieren und die Wettbewerbsergebnisse den Brandenburger Städten zur Nachahmung zu empfehlen, um hierdurch den laufenden Prozess der Innenstadstärkung zusätzlich zu unterstützen.

Für die Zukunftsfähigkeit der Städte und Gemeinden ist die Stärkung und Weiterentwicklung ihrer Zentren von entscheidender Bedeutung. Bereits in den letzten Jahren hat das MIR deshalb die Fördermittel stärker in den Innenstädten konzentriert: Neben der Städtebauförde-



rung wurden auch die Mittel der Wohnraumförderung auf die innerstädtischen Quartiere konzentriert. Auch die Förderung des Stadtbbaus unterstützt die weitere Stärkung der Innenstädte.

Erstmals hatte das MIR im Jahr 2003 den Landeswettbewerb „Attraktiver Standort Innenstadt“ ausgelobt, um Projekte mit Vorbildcharakter zu identifizieren und deren Bekanntheit zu erhöhen.

Schon das Motto des diesjährigen Wettbewerbs „Wohnen - Arbeiten - Leben in der Stadt“ unterstrich, dass ein Zusammenwirken unterschiedlichster Akteure auf allen Ebenen – öffentliche Hand, Wirtschaft und Bürger – für die Stärkung der Stadtzentren erforderlich ist.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden zentrenstärkende Projekte und innovati-



ve Ansätze gesucht in den Teilbereichen attraktives Wohnen in der Innenstadt, engagierte Bürgerinitiativen zur Belebung der Innenstädte und neue Strategien zur Stärkung von Innenstädten.

Zur Vorbereitung des Wettbewerbs wurde die Informationsseite [www.zukunft-innenstadt.de](http://www.zukunft-innenstadt.de) eingerichtet, über die auch die Auslobungsunterlagen bezogen werden konnten. Zusätzlich hatten die Teilnehmer Gelegenheit, sich bei einem Rückfragenkolloquium zu informieren. Die Beiträge sollten als DIN A 0 Plakat mit kurzem Erläuterungstext und parallel als Datei auf CD-ROM eingereicht werden.

Aus insgesamt 58 eingesandten Beiträgen aus 41 Städten wurden 9 Preisträger ausgewählt und 7 Würdigungen ausgesprochen.

Von der Jury wurden hierbei folgende Bewertungskriterien als besonders wichtig betont:

- innovativer Charakter im Sinne neuer Handlungsansätze für Brandenburgische Städte
- neue Impulse für die Attraktivität der Innenstadt
- funktionale Stärkung der Stadtzentren
- Stärkung der (Innen-)Städte als Wirtschafts- und Wohnstandort

Zahlreiche Beiträge zeichnen sich durch eine vielfältige und intensive Beteiligung der Bürger an der Entwicklung und Umsetzung der Projekte aus. Als Preisträger wurden sowohl baulich-räumliche Projekte ausgewählt, wie zum Beispiel die Umnutzung der Halle des ehemaligen Frankfurter Straßenbahndepots in der südlichen Innenstadt, die vom Inline- und Skateboardverein Ostbunde e.V. zu einer überdachten Halle von Skatern für Skater ausgebaut wurde, als auch bürgerschaftliche Initiativen, wie der bereits 1997 gegründete Bürgerverein Perleberg, der sich als Bestandteil eines Netzwerks identitätsstiftender Kulturarbeit in der Prignitz versteht und der mittlerweile fester Bestandteil des lokalen Standortmarketings ist.

Zur besseren Vergleichbarkeit der sehr unterschiedlichen Wettbewerbsbeiträge wurden diese im Rahmen der Vorprüfung vier Handlungsfeldern zugeordnet:

- bürgerschaftliches Engagement
- Wohnen in der Innenstadt

- zentrenstärkende Projekte
- Strategien zur Stärkung von Innenstädten

Als Beiträge, die den "Wohnstandort Innenstadt" stärken, wurden die Potsdamer Baugemeinschaften und die Cottbuser „Initiative Stadtwohnen“ prämiert. Mit der Strategie der Baugemeinschaften wird der Wohnstandort Innenstadt gestärkt. Hierzu schließen sich nach dem Kauf der Grundstücke die Eigentümer zu einer GbR zusammen und organisieren die weitere Planung und den Bau ihrer Häuser nach individuellen Vorstellungen.

Die Initiative STADTWOHNEN will Singles, junge Paare, Familien sowie Menschen „in den besten Jahren“ in städtischen Wohnlagen durch die Vermarktung sowohl von leer stehenden Gebäuden als auch Brachen und Baulücken für selbst nutzende Eigentümer an die Stadt binden. Durch den Aufbau eines Objekt pools zur Vermarktung sowie ein umfassendes Betreuungskonzept wird aktiv die Wohneigentumsbildung unterstützt.

Innerhalb des Handlungsfelds „Zentrenstärkende Projekte“ wurde die Neugestaltung und Neubebauung des Marktplatzes im Rahmen des Projektes „Wir sind Lübbens neue Mitte“ prämiert.

Die gelungene Wiederherstellung einer funktionierenden Stadtmitte ist sicher ein Modell einer gelungenen Partnerschaft von öffentlicher und privater Initiative: Die Finanzierung der neu erbauten Wohn- und Geschäftshäuser erfolgt durch private Investoren – überwiegend einheimische Bürger. Die flankierenden Maßnahmen im öffentlichen Raum werden über die Städtebauförderung realisiert.

Als hervorragende „Strategie zur Stärkung von Innenstädten“ wurde die Bündelung unterschiedlicher Teilprojekte in Beeskow unter dem Label „Leben findet Innen Stadt“ prämiert.

Mit der Sanierung und der teilweise kostenlosen Überlassung von sechs verschiedenen öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen an Bürger und Vereine betrat die Stadt Neuland: Jedes Projekt wird getragen von dem individuellen bürgerlichen Engagement und die Stadt löst sich von festgefahrenen öffentlichen Organisationsstrukturen.

Bei den sechs Objekten handelt es sich um:

- die Stadtbibliothek und Stadtarchiv (Kupferschmiede Beeskow e.V.)
- die Grundschule I (Förderkreis Grundschule I Beeskow e.V.; Schulträger ist die Stadt)
- das älteste Haus Beeskow (Kunstkreis Beeskow e.V.)
- die Kirche (Förderverein Marienorgel Beeskow e.V.)
- der ehemalige Feuerwehrturm (privat)
- der Treffpunkt Generationenhaus (Bumerang e.V.)

Die von den neuen Trägern übernommenen Einrichtungen haben sich in das Beeskower Stadtbild eingegliedert und die Besucher schätzen das dort reichhaltig angebotene Kulturprogramm. Die vorhandene Bausubstanz wird durch die Akteure gepflegt.

Das gesteckte Ziel, positive Synergieeffekte zu erzeugen, die maßgeblich zur Belebung der Innenstadt beitragen, ist ebenso erreicht worden:

Für die Stadt haben sich die Kosten reduziert und die Flexibilität auf der Organisationsebene erhöht (Bürokratiedebau). Zusätzlich wurden die Besucherzahlen der einzelnen Objekte gehalten oder sogar erhöht, was zu einer spürbaren Belebung der Innenstadt auch nach Feierabend führt.

Ähnlich wie beim ersten Wettbewerb sollen die eingereichten Beiträge und die prämierten Projekte in einer Broschüre veröffentlicht werden. Diese wird voraussichtlich im November erscheinen.

Um in diesem Sinne nachahmenswerte Beispiele aus dem Landeswettbewerb 2006 „Wohnen – Arbeiten – Leben in der Stadt“ zu präsentieren und als Anregung für andere Interessenten zu erschließen, soll die bisherige Internetpräsentation [www.zukunft-innenstadt.de](http://www.zukunft-innenstadt.de) weiter ausgebaut und qualifiziert werden.

Schon jetzt sind dort Abbildungen der eingereichten Arbeiten, der Bericht der Vorprüfung und das Preisgerichtsprotokoll einsehbar und können bei Bedarf heruntergeladen werden.



# Änderung der Richtlinie zur Förderung von selbst genutztem Wohneigentum (WohneigentumsR) und der Richtlinie zur Förderung des Stadtumbaus durch Wohneigentumsbildung in innerstädtischen Altbauquartieren (WohneigentumStadtumbauR)

Kerstin Böhnstedt

Die zweite Änderung der WohneigentumsR wurde mit Erlass vom 30.01.2006 im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 9 vom 08.03.2006 veröffentlicht.

Die wichtigste Änderung ist die Konzentration der Förderung auf die Innenstädte durch eine Einengung der Kulisse auf die in der Wohnraumförderungseinkommengrenzenverordnung (WoFGEV) festgelegten Gebiete. Dazu zählen u. a. Sanierungs- und Erhaltungssatzungsgebiete, innenstadtrelevante Maßnahmen im Rahmen des Förderungsprogramms „Stadtumbau Ost“, aber auch der innerstädtischen Entwicklung dienende Gebäude in Denkmalbereichen.

Außerhalb dieser Gebietskulisse ist nur bei Vorliegen sozialer Dringlichkeiten eine finanzielle Unterstützung möglich. Darunter fallen kinderreiche Haushalte (mindestens drei minderjährige Kinder) und Haushalte mit schwerbehinderten Angehörigen. Das gleiche trifft bei der Anpassung vorhandenen Wohneigentums zu.

Weitere wesentliche Modifizierungen sind:

- Erhöhung der Grundstückskostenobergrenze in der eingegrenzten Gebietskulisse
- Überarbeitung der Zusatzförderung
- Senkung der Baukostenobergrenze für die Spitzenfinanzierung sowie Erhöhung der Förderungsbeträge im Rahmen der Spitzen- und Anschubfinanzierung
- Wegfall der bisherigen Anlage 1.

Damit kann noch besser als bisher städtebaulichen Erfordernissen entsprochen werden. Die Neuerungen tragen zur Re-

vitalisierung und Stärkung der Innenstädte bei, wodurch zum einen Bewohnerstrukturen erhalten und zum anderen die soziale, ökonomische sowie kulturelle Infrastruktur stabilisiert werden können. Gleichzeitig wird die Zielgenauigkeit der Förderung erhöht.

Die WohneigentumStadtumbauR wurde ebenfalls geändert. Da ursprünglich nur noch wenige Haushaltsmittel zur Verfügung standen, musste die Förderung unter Prioritätensetzung auf Maßnahmen im Rahmen von Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Wohneigentumsförderung im teilträumlichen Kontext oder der Anschubfinanzierung eingeschränkt werden. Inzwischen ist es gelungen zusätzliche Förderungsmittel für dieses Programm bereitzustellen, so dass ab sofort auch wieder Objekte, die nicht unter Modell- bzw. Anschubvorhaben fallen, aber ansonsten die Anforderungen an die Gebietskulisse nach der WoFGEV erfüllen, in die Förderung einbezogen werden können. Da diese Haushaltsmittel im Rahmen der Zweckbindung der Sozialen Wohnraumförderung zur Verfügung gestellt werden, ist abweichend von den Richtlinienvorgaben die Einkommensgrenze des § 9 Abs. 2 WoFG mit einer maximalen Überschreitung von 40 % maßgeblich.

Eine Kumulation beider Richtlinien ist möglich.

Für dieses Jahr stehen in den zwei Förderungsprogrammen noch ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung. Interessenten sollten sich mit der Antragstellung beeilen, weil die Richtlinien zum 31.12.2006 auslaufen.

Die Fortführung der Wohneigentumsförderung ist auch für 2007 geplant. Der Stand der entsprechenden Verfahren

lässt aber noch keine Detailinformationen zu.

Anträge sind bei der InvestitionsBank des Landes Brandenburg (ILB), Steinstraße 104-106, 14480 Potsdam, zu stellen. Interessenten sollten unbedingt das Beratungsangebot der ILB nutzen. Ihnen steht ein Infotelefon unter der Nr. 0331/6601322 zur Verfügung.

Für die Förderung im Rahmen der WohneigentumsR ist der folgende Hinweis besonders wichtig. Die ILB hat die regionalen Zuständigkeiten neu geregelt. Künftig erfolgt nur noch eine Unterteilung in Region Nord (Landkreise Prignitz, Ostprignitz-Ruppin, Oberhavel, Uckermark, Barnim, Havelland, Märkisch-Oderland, Städte Brandenburg, Frankfurt (Oder), Landeshauptstadt Potsdam) und Region Süd (Landkreise Potsdam-Mittelmark, Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald, Oder-Spree, Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße, Stadt Cottbus).

Ansprechpartnerin für die Region Nord ist Frau Möller Tel. 0331/6601342 aus dem Referat 805, für die Region Süd Frau Enke, Tel. 0331/6601308 aus dem Referat 806.

Das Referat 21 des MIR hat eine Kurzinformation zur Wohneigentumsförderung ins Internet eingestellt, die unter [www.mir.brandenburg.de](http://www.mir.brandenburg.de), Stichwörter Wohnen, Förderung, Wohneigentum abgerufen werden kann. Dort ist auch ein Link zu den Richtlinien texten und zur ILB installiert. Wer nur den Richtlinien text einsehen möchte, sucht am besten gleich unter [www.landesrecht.brandenburg.de](http://www.landesrecht.brandenburg.de). Wen ausschließlich die Seiten der ILB interessieren, der sollte unter [www.ilb.de](http://www.ilb.de) nachschauen.



## Bürgerschaftliches Engagement für mehr Mobilität In und um Gransee fahren Bürger für Bürger – mit wachsendem Erfolg

Petra-Juliane Wagner

Im April 2005 nahm der erste BürgerBus des Landes Brandenburg, aber auch der erste in den neuen Bundesländern seinen Betrieb auf.

Angefangen hat allerdings alles sehr viel früher: Im Rahmen des Forschungsprojektes IMPULS 2005, gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung in den Jahren 2001-2004, ist es dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und seinen am Projekt beteiligten Partnern gelungen, vielfältige Ideen für die Mobilität vor allem im ländlichen Raum zu entwickeln. Besonders wurde in Ideen und Projekte investiert, die auch zukünftig die Mobilität verbessern. So auch der „BürgerBus Gransee“.

Insbesondere in den dünn besiedelten Regionen ist der Bürgerbus eine finanzierbare Ergänzung zum regulären öffentlichen Busverkehr, der häufig nur noch aus dem Schülerverkehr besteht. Mit der Möglichkeit, ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer einzusetzen, wird der hohe Anteil der Personalkosten an den Gesamtkosten reduziert. Zielgruppen für den Bürgerbus sind vor allem alte und mobilitätseingeschränkte Personen. Darüber hinaus soll der Bürgerbus als ein zusätzliches öffentliches Mobilitätsangebot in der Region auch die touristische Attraktivität der Region erhöhen.

Die wissenschaftlichen und verkehrlichen Grundlagen erarbeitete der VBB gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur, speziell dem Referat Verkehrssicherheit und der TU Berlin, dem Zentrum für Technik und Gesellschaft. Der BürgerBusverein Gransee wurde bereits im August 2004 gegründet. Der VBB hat ihn von Anfang an beraten und unterstützt und tut dies auch heute noch.

Der Verein hatte es sich zum Ziel gesetzt, das Nahverkehrsangebot in und um Gransee zu verbessern und damit auch zu einer Aufwertung der Region beizutragen. Ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer (die sich zumeist aus der Gruppe der Vorruehändler rekrutieren)



bedienen mit einem Kleinbus (max. 8 Personen) Gebiete, die anderenfalls gar nicht, oder nur eingeschränkt angefahren werden. Der vorhandene Linienverkehr wird also ergänzt. Die Stadt Gransee hat rund 6.000 Einwohner in umliegenden Gemeindeteilen und Siedlungen sind es weitere rund 3.000. Damit ist genügend Potenzial vorhanden, um dieses Konzept erfolgreich umzusetzen.

Besondere Motivation für ihr ehrenamtliches Engagement schöpften die Fahrerinnen und Fahrer aus der attraktiven Vereinstätigkeit. Hilfreich war zudem, dass vereinseigene finanzielle Belastungen, die aus dem Angebot eines BürgerBusses resultieren, reduziert werden konnten. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung finanzierte das Fahrzeug aus Lottomitteln. Es wurde dem Verein durch den Infrastrukturminister Szymanski übergeben (siehe Foto).

Der Landkreis Oberhavel als Aufgabenträger für den ÖPNV unterstützt den BürgerBusverein über die Oberhavel-Holding. Kooperierender Nahverkehrsbetrieb im Landkreis ist die Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH.

Nun fährt der Bürgerbus bereits seit über einem Jahr und dies sogar sehr zuverlässig, denn nicht eine einzige Fahrt ist ausgefallen. Pro Monat werden mehr als 400 Personen befördert. Im Vergleich zum Schienenpersonennahverkehr oder zum Linienbusbetrieb erscheint das wenig, eröffnet aber den Bürgerinnen und Bürgern seit langem wieder die Möglichkeit, auch ohne die Hilfe von Verwandten oder Nachbarn in die Stadt Gransee zu gelangen.

Ein sehr erfreulicher Nebeneffekt: Bereits 3 FahrerInnen haben wieder Arbeit in der Region bekommen, auch und ge-





rade durch ihr hervorragendes bürgerschaftliches Engagement, das sie aus der Summe der Bewerber hervorhob.

Zwar fehlen dadurch jetzt Fahrer, aber der Verein ist sehr aktiv und wirbt in der Region. Bald schon werden neue Fahrer den BürgerBus steuern, denn das Engagement der Bürger für ihren Verein ist sehr groß.

Das wurde besonders am 1. Jahrestag der Betriebsaufnahme im April 2006 hervorgehoben. Im Rahmen dieser Feier dankte Reinhold Dellmann, Staatssekretär für Verkehr, dem Verein ausdrücklich für seine Initiative und betonte, dass das Ministerium für Infrastruktur immer als Ansprechpartner zur Verfügung steht.

Auf Vorschlag des Seniorenrates des Landes Brandenburg wurde der BürgerBusverein am 1. Juni 2006 von Matthias Platzeck, dem Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, anlässlich der Eröffnung der Seniorenwoche mit einer Ehrenurkunde ausgezeichnet. Davon werden jährlich nur 10 vergeben.

Wenn das konventionelle ÖPNV-Angebot in dünn besiedelten Regionen nicht mehr aufrechterhalten werden kann, müssen auch in Zukunft alternative öffentliche Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Der BürgerBus ist so eine Alternative. Viele Kommunen haben sich beim VBB erkundigt, was ein Bürgerbus ist und wie er funktioniert. Das gab den Anlass, ein Handbuch für BürgerBusse herauszugeben. Das Hand-

buch kann unter der Telefonnummer 030/25 41 41 41 und [www.vbbonline.de](http://www.vbbonline.de) bestellt werden.

Dem Beispiel Gransee folgend, wird voraussichtlich im August dieses Jahres in Belzig ein weiterer BürgerBus den Betrieb aufnehmen. Auch hier unterstützt das Land Brandenburg den BürgerBusverein Belzig finanziell bei der Beschaffung des Busses.

Auch zukünftig wird allein mit Bürgerbussen die Mobilität im Land Brandenburg nicht sicher zu stellen sein. Aber bürgerschaftliches Engagement gepaart mit neuer Mobilität – das sind Ansatzpunkte, die es weiter zu verfolgen lohnt.



## „Die Welt zu Gast bei Freunden“ – auch Brandenburg hat zum Gelingen der Fußball-Weltmeisterschaft 2006 beigetragen

Steffen Wenk

Vom 09. Juni bis zum 09. Juli 2006 war Deutschland Gastgeber für das größte Sportereignis der Welt. Obwohl sich im Land Brandenburg kein Austragungsort für Gruppen- bzw. Entscheidungsspiele befand, war doch das Gelingen dieses Großereignisses auch eng mit Aktivitäten des MIR verbunden.

Bereits im Bewerbungsverfahren im Jahre 1999 wurde zugesichert, dass alle Garantien aus dem Pflichtenheft durch die Bundesregierung eingehalten werden. Die Verkehrsministerkonferenz hat im Jahre 2002 den Aufbau eines einheitlichen Verkehrsleit- und Informationssystems für alle 12 WM-Spielorte beschlossen. Im Jahre 2003 wurde mit dem Land Berlin eine länderübergreifende Arbeitsgruppe gegründet, die das gemeinsame Verkehrskonzept für den Spielort Berlin vorbereitete.

Es war bekannt, dass in Berlin 4 Vorrundenspiele, ein Viertelfinalspiel (das unvergessene Elfmeterschießen gegen Argentinien) und natürlich das Finale der 18. Fußball-Weltmeisterschaft ausgetragen werden sollten. Besonders erschwerend kam hinzu, dass zwei Spiele an ei-

nem Freitag Abend stattfinden sollten, zu einer Zeit, in der in Berlin die Verkehrsverhältnisse auch ohne WM kompliziert genug sind. Auch war zu Beginn der Planungen nicht bekannt, welches Land sich für die WM qualifiziert und welche Teams in Berlin spielen werden.

Mit dem Land Berlin wurde abgestimmt, dass im Land Brandenburg mit der Hinweisbeschilderung auf den Spielort Berlin ab dem Berliner Ring A 10 begonnen werden sollte. Von dort bis zur Landesgrenze Berlin musste eine lückenlose Wegweisung durch das Land Brandenburg aufgebaut werden.

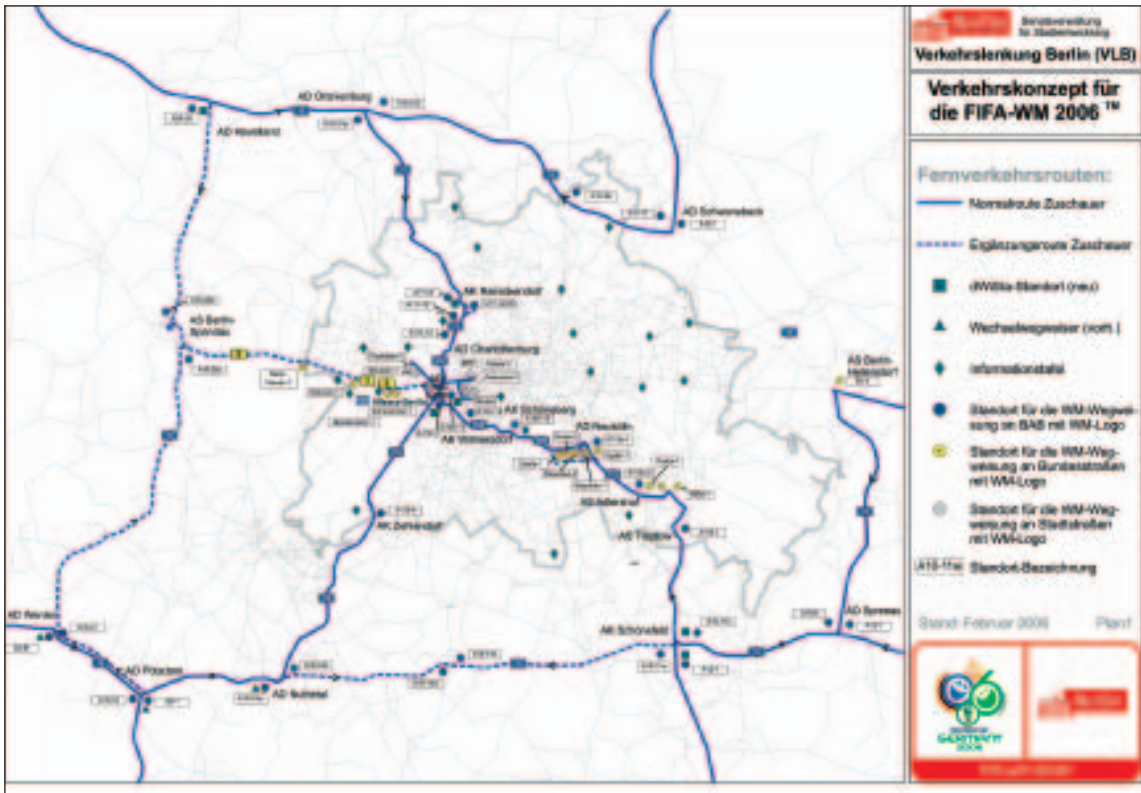
Die FIFA stellte hohe Anforderungen an das Verkehrskonzept. So musste z.B. auch in der Wegweisung eine Fantrennung vorgesehen werden, die sich während der Fußball-Weltmeisterschaft 2002 in Japan und Südkorea bewährt hat. Bereits 2004 war von der FIFA zugesichert worden, dass alle Eintrittskarten dementsprechend gekennzeichnet werden.

Neben der statischen Beschilderung musste vom Land Brandenburg sicher



gestellt werden, dass bis zur Fußball-WM 2006 am Autobahndreieck Haveland (A 24 / A 10) und in den Zufahrten Ost und Süd des Schönefelder Kreuzes (A10/A13) dynamische Wechselwegweiser mit integrierter Stauinformation (dWista) aufgestellt werden. Obwohl innerhalb des Plangenehmigungsverfahrens größere Verzögerungen auftraten, die das Land Brandenburg nicht zu verantworten hatte, konnten die dWista-Tafeln noch rechtzeitig (10 Tage vor Fußball-WM) errichtet und angeschlossen werden.

Auch kurzfristige Sonderwünsche der FIFA und des Bundesministeriums für



Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mussten vom Land Brandenburg erfüllt werden. So bat die FIFA um Aufstellung von Informationstafeln an den Bundesautobahnen und die Bundesregierung um die Errichtung von Willkommenstafeln an den Grenzübergängen. Das Land Brandenburg hat innerhalb kürzester Zeit (u.a. bei Dauerfrost) 11 Großaluminiumtafeln aufgestellt.

Am 31.05.2006 fand durch Vertreter der FIFA die Endabnahme des Spielortes Berlin statt. Änderungswünsche mussten kurzfristig abgestimmt werden. Die Polizei des Landes Brandenburg hat sich aufgrund der Sicherheitswarnungen entschlossen, vor und während der Fußball-WM zeitweise auf 10 Autobahnrastplätzen sogenannte Info-Points einzurichten. Auch hierfür musste kurzfristig die Beschilderung durch den Landesbetrieb Straßenwesen angefertigt und aufgestellt werden.

Kurz vor der Fußball-WM wurde von der FIFA noch der Wunsch geäußert, auf den 8 frei programmierbaren Textanzeigen auf der A 10, A 2 und A 9 Willkommensgrüße in deutsch und englisch zu schalten. Diese Anzeigen waren während der gesamten Fußball-WM in Betrieb, sofern keine dringenden Verkehrsmeldungen vorlagen.

Neben den verkehrsorganisatorischen Aufgaben musste vom MIR sicher ge-





stellt werden, dass während der Fußball-WM 2006 keine verkehrsraumeinschränkende Baumaßnahmen auf den Zufahrtsstraßen im Umfeld von Berlin durchgeführt werden. Ausnahmegenehmigungen hierfür waren zu prüfen.

Während in Berlin Millionen von Fans die Fußball-WM 2006 und das schöne Wetter genossen, wurde im MIR bereits für die Zeit nach der WM gearbeitet. Die Informations- und Willkommenstafeln an den BAB und Grenzübergängen wurden noch während der WM für einen gemeinnützigen Zweck bei ebay versteigert. Brandenburg hat als erstes Bundesland die Tafeln bei ebay angeboten und konnte dadurch die unerwartet hohe Summe von 8.700 Euro einnehmen. Dieses Geld wurde durch Minister Frank Szymanski der Initiative Straßenfußball für Toleranz am 12. Juli 2006 auf einem Fußballschiff auf der Elbe bei Wittenberge übergeben.



Bei der Vorbereitung der Fußball-WM 2006 wurde immer beachtet, dass nach der WM die verkehrstechnischen Anlagen weiterhin sinnvoll und nutzbar sind. So werden die dWista-Tafeln auch ohne die WM allen Verkehrsteilnehmern den kürzesten Weg anzeigen.

Das nächste große Sportereignis, wenn auch nicht in dieser Dimension, steht schon bevor: Die Leichtathletik-Weltmeisterschaft im Berliner Olympiastadion im Jahre 2009.



## Neuordnung des Fahrzeugzulassungsrechts Ab 1. März 2007 tritt neue Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV) in Kraft

Rainer Roth

Das Kraftfahrzeugzulassungsrecht ist heutzutage eine unübersichtliche, auf viele Einzelverordnungen und andere Rechtsquellen verteilte Materie. Das Kernstück Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), nach Herauslösung der Vorschriften über die Fahrerlaubnis vor einigen Jahren ohnehin nur noch ein Torso, gleicht einem Gemischtwarenladen mit Regelungen zu ganz verschiedenen Sachverhalten. Einige betreffen die Zulassung von Kraftfahrzeugen, andere enthalten technische Bestimmungen, wieder andere betreffen die regelmäßigen technischen Untersuchungen (Haupt- und Abgasuntersuchung) und zu guter Letzt gibt es auch noch einige Regelungen betreffend die Ausrüstung von Fahrrädern. Außerhalb des Kernbereiches existieren eine Vielzahl von Ausnahmeverordnungen, Anlagen und Richtlinien zur StVZO. Neben diesem Komplex finden sich weite-

re Bestimmungen über die Zulassung von Kraftfahrzeugen in der Fahrzeugregisterverordnung sowie der Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr.

So war es eine dringend notwendige und längst überfällige Aufgabe, die Zulassungsbestimmungen einer gründlichen Überarbeitung in systematischer, aber auch inhaltlicher Hinsicht zu unterziehen. Das Ergebnis dieser mehrjährigen Arbeit, hauptsächlich eines Mitarbeiters des Bundesverkehrsministeriums, unter Mit Hilfe einiger Ländervertreter und Zulassungsstellenleiter, trägt den etwas sperrigen Titel „Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ und enthält als Kernstück eine neue Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV), die - am 29. April diesen Jahres

verkündet - in ihren wesentlichen Teilen zum 1. März 2007 in Kraft tritt. Die neue Verordnung mit ihren 12 Anlagen fasst nunmehr die über viele eigenständige Regelungen verstreuten Zulassungsbestimmungen im Wesentlichen in einem Werk zusammen. Neben der deutlich verbesserten Übersichtlichkeit sind verschiedene inhaltliche Änderungen zu erwähnen, die der Vereinfachung des Verfahrens dienen sollen.

Der FZV wurde in § 2 eine allgemeine Begriffsbestimmung vorangestellt. Definiert werden bspw. die verschiedenen Kraftfahrzeugarten, wie Krafträder, Leichtkrafträder, Kleinkrafträder oder vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, aber auch Begriffe wie nationale Typgenehmigung oder Übereinstimmungsbescheinigung. Die geltende StVZO enthält häufig überhaupt keine Definitionen, teilweise nur in der jeweiligen Norm.



Vor seiner Zulassung oder vor der gesonderten Ausstellung des Fahrzeugbriefs (Zulassungsbescheinigung Teil II) ist jedes Fahrzeug nunmehr gemäß § 6 Abs. 8 FZV zu identifizieren. Diese Regelung scheint gegenüber der geltenden Bestimmung des § 23 Abs. 4 Satz 5 StVZO („Bei Zuteilung oder zur Abstempelung des Kennzeichens und zur Identifizierung des Fahrzeugs ist das Fahrzeug vorzuführen, wenn die Zulassungsbehörde nicht darauf verzichtet.“) eine Verschärfung darzustellen. In der Praxis ist heute bei den Zulassungsstellen aller Bundesländer der Verzicht die Regel, da eine Vorführung des Fahrzeugs den Einsatz zusätzlichen Personals und geeignete Stellflächen erfordern würde. Doch auch die neue Rechtslage belässt die Entscheidung darüber, wie eine Identifizierung des Fahrzeugs durchzuführen ist, bei der jeweiligen Zulassungsbehörde. Eine Vorführung des Fahrzeugs dürfte deshalb nur in Einzelfällen notwendig werden. Beispielsweise darf die Behörde bei Neufahrzeugen, für die ein Hersteller oder Importeur einen Brief ausgestellt hat, von der Identität mit den Daten im vorgelegten Papier ausgehen. Gleiches dürfte gelten, wenn vor Zulassung eine Hauptuntersuchung durchgeführt wurde, da hier der amtlich anerkannte Sachverständige oder betraute Prüferingenieur sich von der Identität des untersuchten Fahrzeugs überzeugen muss.

Nach geltender Rechtslage (§ 23 Abs. 1 StVZO) hat der Verfügungsberechtigte sein Fahrzeug am regelmäßigen Standort zuzulassen. In der Praxis ist das im Regelfall der Wohnsitz einer Person oder der Betriebssitz eines Unternehmens. Diese Bestimmung erweist sich aber in solchen Fällen immer wieder als problematisch, wenn der Betreffende am regelmäßigen Standort über keine amtliche Adresse verfügt. Nach strenger Gesetzesauslegung müsste auch hier am Standort, sofern entsprechend nachgewiesen, das Fahrzeug zugelassen werden. Dies lässt sich jedoch verwaltungs-technisch kaum umsetzen, da die zuständige Behörde ein Kennzeichen mit fremdem Ortskennner vergeben und in ihrem Bestand führen bzw. bei einem Halter mit Wohnsitz im Ausland, diese Adresse in die Fahrzeugpapiere und damit auch die Register eintragen müsste. Die neue Regelung in § 6 Abs. 1 in Verbindung mit § 46 Abs. 2 FZV trägt damit den Bedürfnissen der Praxis Rechnung, wenn ein Fahrzeug künftig am Wohnsitz oder Betriebssitz des Verfügungsberechtigten zuzulassen ist. Bei mehreren

Wohnungen ist das die Hauptwohnung, so dass auch die beliebte Praxis, sein Fahrzeug aus Gründen einer niedrigeren Versicherungsprämie am Nebenwohnsitz anzumelden, zumindest erschwert wird.

Die bisher geltende Differenzierung zwischen endgültiger und vorübergehender Stilllegung (§ 27 Abs. 5 und 7 StVZO) wurde aufgegeben. Damit entfällt auch das Erlöschen der Betriebserlaubnis nach einer Stilllegungszeit von mehr als 18 Monaten. Nach neuer Rechtslage (§ 14 FZV) ist für die Wiederzulassung nach einer Stilllegung nur noch eine neue Hauptuntersuchung durchführen zu lassen, wenn deren Gültigkeitszeitraum abgelaufen ist. Eine neue Einzelbetriebserlaubnis muss nur beantragt werden, wenn die Fahrzeug- und Halterdaten bereits aus dem zentralen Fahrzeugregister gelöscht wurden, im Regelfall geschieht dies nach 7 Jahren.

Die Geltung roter Kennzeichen bei der Verwendung für Probefahrten wurde eingeschränkt. Sie dürfen jetzt laut Definition in § 2 Ziffer 23 FZV nur noch zur Feststellung und zum Nachweis der Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeugs verwendet werden und nicht wie bisher auch für Fahrten zur allgemeinen Anregung der Kauflust durch Vorführung in der Öffentlichkeit (§ 28 Abs. 1 Satz 5 StVZO). Klargestellt wurde außerdem, dass rote Kennzeichen nur für den eigenen Betrieb verwendet werden dürfen, damit grundsätzlich eine Überlassung an Dritte ausscheidet.

Mittels der Definition in § 2 Ziffer 22 FZV ist für die Zukunft geklärt, dass auch rote Oldtimer-Kennzeichen für die Teilnahme an Veranstaltungen, die der Darstellung der Fahrzeuge und der Pflege des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes dienen, nur von mindestens 30 Jahre alten Fahrzeugen geführt werden dürfen. Die neue Regelung ersetzt die 49. Ausnahmeverordnung, die keine Altersregelung enthält. Nach gängiger Praxis in den meisten Bundesländern werden bislang rote Oldtimer-Kennzeichen für Fahrzeuge ab einem Alter von 20 Jahren vergeben. Mit der Neuregelung wird damit der Gleichlauf zur Vergabe eines Dauerkennzeichens für Oldtimer (H-Kennzeichen) hergestellt (§ 9 Abs. 1 FZV).

Der Betrieb von in einem Mitgliedsstaat der EU oder des EWR mit Überföhrungskennzeichen zugelassenen Fahrzeug ist künftig auch im Inland gestattet, wenn die

ausländische Zulassungsbescheinigung mindestens die Angaben enthält, die denjenigen im Fahrzeugscheinheft für deutsche rote Kennzeichen entsprechen. Bisher wird eine solche Verfahrensweise nur mit wenigen Staaten praktiziert (Österreich, Italien, Schweiz und Niederlande), mit denen entsprechende Vereinbarungen existieren. Ansonsten wird eine Zulassung gemäß den internationalen Abkommen verlangt, für Deutschland bedeutet das die Zulassung des ins Ausland zu verbringenden Fahrzeugs mit einem sog. Ausfuhrkennzeichen. In Zeiten zunehmend offener Grenzen zumindest innerhalb der EU besteht aber ein Bedürfnis, bspw. für Händler, aber auch andere Bürger, die im Ausland ein Fahrzeug erwerben, dieses unbürokratisch in einen anderen Staat überführen zu können. Zu hoffen ist, dass die von deutscher Seite gewährte Erleichterung im Gegenzug auch von anderen Staaten für aus Deutschland ausgeführte Fahrzeuge eingeräumt wird.

Der Versicherungsschutz muss künftig vom Versicherer der Zulassungsbehörde elektronisch nachgewiesen werden, entweder ist er zu übermitteln oder zum Abruf durch die Behörde bereitzuhalten, wenn diese einen entsprechenden Zugang eingerichtet hat (§ 23 Abs.3 FZV). Beides darf auch durch eine Gemeinschaftseinrichtung der Versicherer erfolgen; in Betracht kommt dafür der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Damit häit in einem weiteren Teilbereich das elektronische Zeitalter Einzug in das Zulassungswesen. Bisher ist der Versicherungsnachweis sehr traditionell in Papierform und genau einem vorgegebenen Muster entsprechend zu erbringen und vom Fahrzeughalter bzw. seinem Beauftragten selbst bei der Zulassungsstelle vorzulegen.

Bei den Registervorschriften wurde inhaltlich die Unterscheidung zwischen örtlichem und zentralem Fahrzeugregister aufgegeben. Die gespeicherten Daten in beiden Registern sind nunmehr identisch. Damit besteht die Chance, in Zukunft – theoretisch ab 1. September 2008 - auf getrennte örtliche Register ganz zu verzichten und nur noch ein zentrales Register mit allen relevanten Daten beim Kraftfahrt-Bundesamt zu führen.

Neu eingeföhrt wurde zugunsten der obersten Landesbehörden oder der ansonsten zuständigen Stellen im Land die Befugnis, den mit den Aufgaben befassenen Verwaltungsbehörden Weisungen auch für den Einzelfall zu erteilen oder





die erforderlichen Maßnahmen selbst zu treffen. Bisher bestand hier nur die Möglichkeit, gemäß der fachaufsichtlichen Befugnis nach dem jeweiligen Landesgesetz vorzugehen. Die neue Regelung lehnt sich an die entsprechende Regelung in der Straßenverkehrs-Ordnung an.

Eine äußerst interessante Möglichkeit bietet künftig § 47 Abs. 1 Nr. 2 FZV. Die obersten Landesbehörden dürfen danach für ihren Bereich die Regelung treffen, dass bei einem Wechsel des Zulassungsbezirks innerhalb eines Bundeslandes auf die Neuzuteilung eines Kennzeichens verzichtet werden kann. Dies stellt eine echte Verbesserung gegenüber dem bisherigen Verfahren dar, weil Bürger bspw. bei einem Umzug von einem in den benachbarten Zulassungs-

bezirk ihr bisheriges Kennzeichen behalten dürfen und so ca. 30 Euro für die Anschaffung neuer Kennzeichentafeln einsparen. Außerdem ist dann nur die Änderung des Fahrzeugscheins (Zulassungsbescheinigung Teil I) erforderlich, was in vielen Gemeinden die Meldebehörden mit erledigen. Konsequenz wäre es deshalb gewesen, eine solche Regelung für das gesamte Bundesgebiet zu schaffen. Allerdings war dies (noch) nicht mehrheitsfähig, da in verschiedenen Bundesländern wegen des damit verbundenen Wegfalls des Ortsbezuges der Kennzeichen Vorbehalte bestehen. Um den Versicherern ausreichend Zeit zu geben, ihr Tarifsysteem entsprechend anzupassen, dürfen die obersten Landesbehörden von dieser Bestimmung erst ab 1. September 2008 Gebrauch machen.

Durch die Zusammenfassung der wichtigsten Zulassungsbestimmungen in der FZV ist es gelungen, das Regelungsdrickicht in diesem Bereich etwas auszulichten und einige Verordnungen wie die Fahrzeugregisterverordnung, die 49. Ausnahmeverordnung oder die Verordnung über Ausnahmen und Änderungen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften ganz abzuschaffen. In anderen, beispielsweise der StVZO, wurden die zulassungsrechtlichen Bestimmungen aufgehoben. Die StVZO ist dadurch freilich fürs Erste noch mehr zu einem Rumpfbild geworden. Dieser Zustand kann allerdings für eine Übergangszeit in Kauf genommen werden, da geplant ist, die dort verbliebenen technischen Vorschriften sowie die Regelungen über die technische Überwachung ebenfalls in jeweils eigenständigen Verordnungen zusammenzufassen. ■

## Flughafenumfeldentwicklung Berlin Brandenburg International: GL erarbeitet mit kommunalen und regionalen Akteuren der Flughafenregion Gemeinsames Strukturkonzept

Frank Bertelmann, Walter Renne

Das Signal ist auf Zukunft gestellt: Das Bundesverwaltungsgericht hat am 16. März 2006 in letzter Instanz grünes Licht für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum neuen Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International (BBI) gegeben. Ab 2011 wird der Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg hier konzentriert.

Für die Zukunftsfähigkeit der Hauptstadtregion ist der BBI das entscheidende Infrastrukturprojekt. Die Erwartungen an die wirtschaftliche Ausstrahlungskraft des Flughafens sind groß: Experten erwarten bis zu 70.000 Arbeitsplätze am Flughafen selbst sowie in seinem Umfeld. Eine hohe Veränderungsdynamik wird sich vor allem im engeren Flughafenumfeld zeigen - nicht nur durch die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbe, sondern auch durch eine verstärkte Nachfrage nach attraktiven Wohnstandorten mit entsprechenden Infrastrukturangeboten. Doch, ist die Region dafür schon gerüstet?

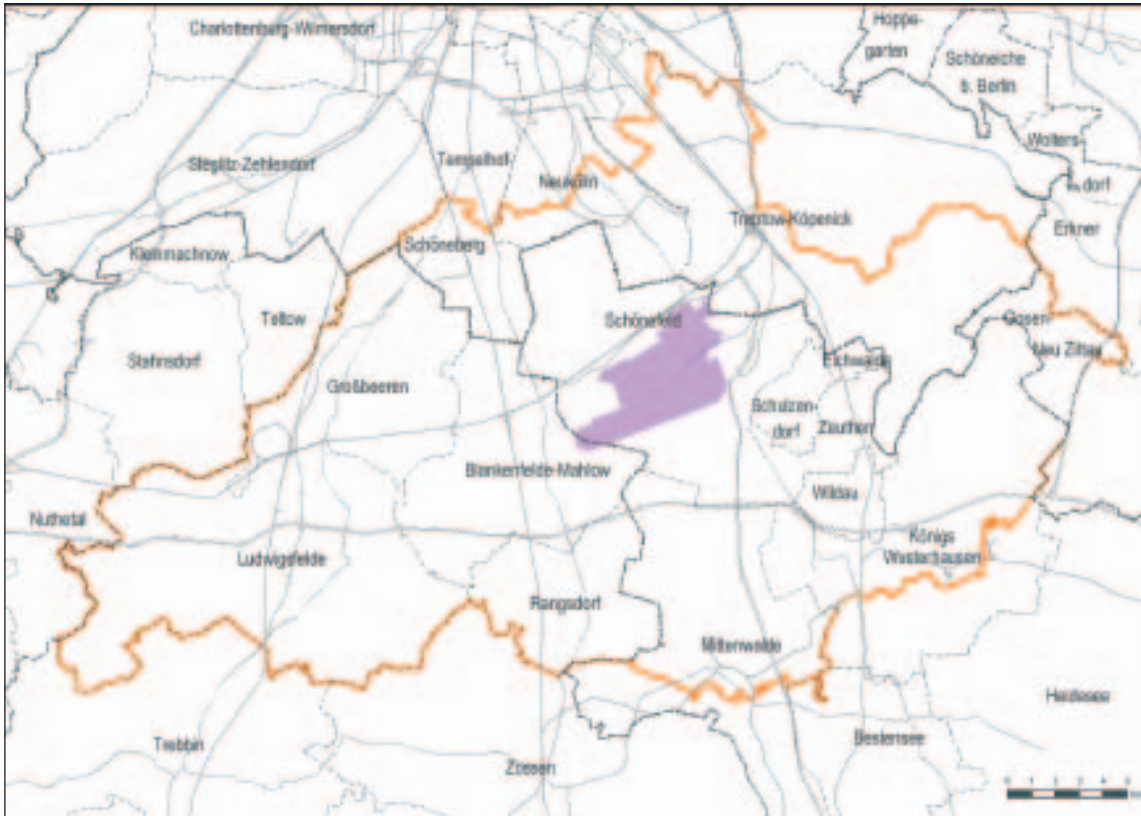
Ein planerischer Handlungsrahmen auf interkommunaler wie auf landesplanerischer Ebene wird dazu beitragen, die erwarteten wirtschaftlichen Wirkungen effektiv und regional ausgewogen nutzen zu können.

### Der Handlungsansatz

Auf Initiative der Landesregierungen Berlin und Brandenburg wird die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) ein Strukturkonzept für die Flughafenumfeldentwicklung BBI erarbeiten (GSK FU-BBI). Akteure dieses Diskussionsprozesses sind die 12 brandenburgischen Gemeinden der Flughafenregion - von Großbeeren und Ludwigsfelde im Westen über Rangsdorf und Mittenwalde im Süden bis Königs Wusterhausen und Gosen-Neu Zittau im Osten, gemeinsam mit den drei Landkreisen Teltow-Fläming, Dahme-Spree und Oder-Spree ebenso wie die Stadt Berlin und ihre drei angrenzenden Bezirke Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Treptow-Köpenick.

Im demokratischen Gegenstromprinzip werden die Planungen der Gemeinden aufgegriffen, mit den landesplanerischen Zielen abgestimmt und zu einem gemeinsamen Plan im Maßstab 1:100.000 weiter entwickelt. Auf diesem Wege wird das Strukturkonzept möglichst im Konsens von allen Beteiligten erarbeitet werden und eine breite regionale Akzeptanz erlangen. Ziel ist es, ein raumstrukturelles Leitbild für die Region zu entwickeln und eine Arbeitsgrundlage zu schaffen, um die erhofften Entwicklungsimpulse, insbesondere im engeren Wirkungsbereich des Flughafens, effektiv für die Region zu nutzen. Dabei kommt es darauf an, die Lebensqualität zu erhalten, den Naturschutz zu beachten und die Freiraumgestaltung zu verbessern.

Zugleich wird es ein wichtiges Anliegen sein, auch die Möglichkeiten eines zwischengemeindlichen Ausgleichs von Vor- und Nachteilen, die sich durch den Flughafenausbau ergeben, aufzuzeigen und zu nutzen.



Engerer Wirkungsbereich und Handlungsschwerpunkt Flughafenumfeldentwicklung gemäß Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS), Grundsatz G 10 / G 11

### Der aktuelle Arbeitsstand

Zu einer ersten Erörterung des Grundanliegens des Strukturkonzeptes fanden sich auf Einladung von Senatorin Ingeborg Junge-Reyer und Staatssekretär Reinhold Dellmann, der Minister Frank Szymanski vertrat, am 12. Mai 2006 die Bürgermeister, Vertreter der Berliner Bezirke und Landräte der Flughafenregion in Potsdam zusammen. Am Dienstsitz der Gemeinsamen Landesplanung, bezeichnenderweise im Friedenssaal des Großen Militärwaisenhauses, verständigte man sich darauf, ein gemeinsames Strukturkonzept zu erarbeiten.

Ausgesprochen aufschlussreich waren die dargelegten Münchner Erfahrungen beim Ausbau des dortigen Flughafens. Dr. Jürgen Weber (Regierung Niederbayern), berichtete über den von der bayerischen Staatsregierung initiierten Dialogprozess zur Erarbeitung eines regionalen Planungskonzeptes zur Flughafenumfeldentwicklung.

Den Inhalt des Gemeinsamen Strukturkonzeptes und die weitere Verfahrens-

weise zu seiner Erarbeitung hat die neu gebildete Arbeitsgruppe Flughafenumfeldentwicklung (AG GSK FU-BBI) in ihrer ersten Sitzung am 22. Juni 2006 einvernehmlich besprochen. In der künftig monatlich tagenden AG wirken Vertreter der Senats- und der Staatskanzlei, der beiden Wirtschaftsressorts sowie der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH (FBS) mit.

An der Auswahl eines geeigneten Gutachters waren auch die Flughafenumfeldgemeinden beteiligt. Die Wahl fiel auf eine Bietergemeinschaft unter Federführung des Berliner Büros Jahn, Mack und Partner. Ihre wichtigste Aufgabe wird es sein, in einem offenen Dialog mit allen relevanten regionalen Akteuren den Entwurf für ein Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeldentwicklung BBI zu erarbeiten. Dr. Willem Trommels wird diesen schwierigen Abstimmungsprozess moderieren. Er kann sich dabei auf sein bisheriges Engagement in der hiesigen Flughafenregion und seine langjährige Erfahrung in der Umfeldentwicklung des Flughafens Amsterdam-Schiphol stützen.

In der AG-Sitzung am 27. Juli 2006 stellte das Gutachterteam erste Vorstellungen zur Erarbeitung des Konzeptes vor. Die Vertreter der Städte, Bezirke, Landkreise und Gemeinden präsentierten ihre relevanten Planungsgrundlagen sowie ihre Erwartungen an den Prozess der Flughafenumfeldentwicklung. Ab August 2006 wird die inhaltliche Arbeit zwischen Gutachtern, regionalen Akteuren sowie thematischen Unterarbeitsgruppen intensiviert und auf den Steuerungssitzungen der Arbeitsgruppe abgestimmt. Erste Zwischenergebnisse werden im September erwartet.

Den politisch Verantwortlichen wird der Entwurf des Gemeinsamen Strukturkonzeptes Ende November 2006 vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Dabei wird es voraussichtlich auch um die Festlegung der weiteren Handlungsschwerpunkte und um die Umsetzung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes in 2007 gehen.

## Herausforderung 5 x 5 km Team-Staffellauf Wir haben uns getraut und tun es wieder, laufen Sie mit!

Ines Neuber



Reinhardt Stuhr, Thomas Jehia, Edgar Gaffry, Hans-Reinhard Reuter, Andre Nikolajewski, Annette Lehmann, Uta Gericke, Ines Neuber, Bert Vogt, Jörg Finkeldei

„Wir vom MIR“, Annette Lehmann, Uta Gericke, Ines Neuber, Bert Vogt, Jörg Finkeldei und im Jahr 2005 Jens Bullerjahn, haben mit Begeisterung und Erfolg an zwei Team-Staffelläufen teilgenommen.

Gefunden haben wir uns durch den MBSJ-Aufruf im vergangenen Jahr zum Sanssouci-Pokal-Nachlauf für Staffeln in

Potsdam, bei dem es 5 mal 5 km zu absolvieren galt. Wir haben uns getraut und da der Auftakt gar nicht so schlecht verlief, beschlossen wir, uns auch in diesem Jahr für den Team-Staffellauf der Hypo-Vereinsbank, ebenfalls über 5 mal 5 km, im Berliner Tiergarten anzumelden.

Zu unserer Überraschung hatte auch der Landesbetrieb Straßenwesen eine Mannschaft gemeldet, die sich später als LS-Gazellen zu erkennen gaben. Es entstand ein kleiner indirekter Wettkampf zwischen unseren beiden Staffeln, den die „LS-Gazellen“ gewonnen haben. Na gut, sie hatten auch fünf Männer am Start. Wir starteten mit drei Frauen und zwei Männern. Von 2673 teilnehmenden Staffeln kamen wir als Nr. 1081 ans Ziel (2:10:21 h), unsere Kollegen Gazellen vom LS belegten Platz 875 (2:07:36 h). Zum Vergleich: Die Schnellsten waren mit einer Zeit von 1:23:03 h und die Langsamsten mit 3:02:20 h unterwegs. Fazit: Wir „Bürohocker“ haben gar nicht so schlecht abgeschnitten.

Nun hat uns der Ehrgeiz gepackt. Wir waren im August in Potsdam dabei und werden an der Marathonstaffel im November in Berlin teilnehmen.

Da wir wissen, dass es durchaus noch mehr Laufbegeisterte in unserem Geschäftsbereich gibt, wollen wir versuchen, im nächsten Jahr mit einer Frauenstaffel und ein oder zwei Männerstaffeln ins Rennen / an den Lauf zu gehen.

Uns hat es großen Spaß bereitet, dem LS übrigens auch. Wann hatten Sie das letzte mal Spaß?

Wir rufen unsere Kolleginnen und Kollegen auf, Ihren inneren Schweinehund zu überwinden und mit uns die Herausforderung des Team-Staffellauf anzunehmen! WIR denken schon einmal über einen Staffelnamen nach, um den LS-Gazellen moralisch und optisch paroli zu bieten, und SIE über Ihre Teilnahme und Verstärkung unseres Teams!

## Brandenburgischer Ingenieurpreis 2006 Preise im Wettbewerb um intelligente Lösungen für Infrastruktur und Stadtumbau vergeben

Bernd Schlütter

Zum 11. Ingenieurkammertag der Brandenburgischen Ingenieurkammer (BBIK) ehrte der Schirmherr, Infrastrukturminister Frank Szymanski, im Beisein von Ministerpräsident Matthias Platzeck die Preisträger des Brandenburgischen Ingenieurpreises 2006. Als Vertreter des Ko-Schirmherrn – Wirtschaftsminister Ulrich Junghanns – nahm Abteilungsleiter Rolf Schulz-Roloff an der Auszeichnung der insgesamt fünf Sieger in den

beiden Themenkomplexen »Infrastruktur/Stadtumbau, Bauwesen« und »Technologie, Verfahrenstechnik, Kommunikationstechnik« teil.

19 Arbeiten wurden zur Bewertung eingereicht. Zugelassen waren Projekte bzw. Entwicklungen der letzten fünf Jahre, sofern sich die Autoren damit nicht schon bei früheren brandenburgischen Preisen beworben hatten.

Infrastrukturminister Frank Szymanski verwies in seiner Laudatio auf die vielfältigen Aus- und Wechselwirkungen des demografischen Wandels auf die Infrastrukturen der Ver- und Entsorgung, des Gesundheitswesens, der Kinder- und Jugendhilfe, der Bildung, aber auch der Wirtschaft. Das Leitmotiv »Infrastruktur und Stadtumbau« habe der hervorragenden Rolle der Ingenieure bei der Stadtentwicklung Rechnung getragen. Mit

Blick auf die ausgewählten Preisträger fügte der Minister hinzu, dass es Anliegen der Auslober und der Jury war, realisierte Ideen, Verfahrenstechniken und bauliche Anlagen mit Beispielcharakter für den Umbau der Städte zu prämiieren. Unter dieser Zielsetzung sicherte Minister Szymanski auch die Unterstützung des nächsten Brandenburgischen Ingenieurpreises im Jahr 2008 durch sein Ministerium zu.

Die Teilnehmer bzw. Antragsteller zum Wettbewerb mussten ihre Arbeiten bis zum 5. Mai 2006 einreichen. Anschließend trat die Jury aus fach- und sachverständigen Vertretern des Kuratoriums und weiterer Institutionen zusammen. Dazu zählten unter anderen die Ministerien für Wirtschaft sowie Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, die BBIK und die Brandenburgische Architektenkammer, der Städte- und Gemeindebund Brandenburg, die Industrie- und Handelskammern sowie Handwerkskammern, der Bauindustrieverband Berlin-Brandenburg, die Fachgemeinschaft Bau sowie Universitäten und Hochschulen. Den Jury-Vorsitz hatte der Präsident der BBIK, Dr. Wilfried Mollenhauer.

Neben den fünf Hauptpreisen, die im Anschluss (Begründung der Jury) kurz vorgestellt werden, vergab die Jury noch eine Anerkennung und einen Nachwuchspreis.

**Fußgängerbrücke in Elstal  
Modernes Torbauwerk nach Berlin**

**Begründung der Jury**  
Auf der Grundlage eines Variantenvergleiches wurde eine sehr schlanke und transparente Brückenkonstruktion entworfen. Die Brücke verbindet das ehemalige Olympische Dorf mit der Döberitzer Heide.

Die weithin sichtbaren Bögen aus Stahlrundrohren stellen einerseits eine »Landmarke« im Verlauf der Bundesstraße B 5 dar und ermöglichen andererseits eine sehr transparente und schlanke Konstruktion des Längsträgers. Dadurch wird der Eingriff in das Landschaftsbild vergleichsweise gering gehalten. Das Konstruktionsprinzip erlaubt einen Bauverlauf, der ohne Arbeiten im Mittelstreifenbereich auskommt. Damit kann die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses während der Bauzeit erheblich vermindert werden. Durch die Möglichkeit einer Kranmontage des vorgefertigten Stahlüberbaus ergeben sich zusätzlich erhebliche Verkürzungen der Bauzeit.



Fußgängerbrücke in Elstal



Brückendetail

- Masse des Konstruktionsstahls 57,3 t (ohne Geländer),
- Stahlverbrauch 480 kg/m<sup>2</sup>,
- Investitionsvolumen:  
Brücke: 568.000 Euro brutto  
Rampen: 742.000 Euro brutto (inklusive Entsorgung von kontaminiertem Boden).

des Gebäudes erhalten. Die Ertüchtigung des Tragwerks und die gelungene Symbiose zwischen Bestand und Neubau sind besonders bemerkenswert. Ebenso gilt dieses für die augenscheinlich hervorragende Zusammenarbeit zwischen Ingenieuren und Architekten.

Durch die Umnutzung ist es in besonderer Weise gelungen, das unter Denkmal-

**Informations- und Kommunikationszentrum der TFH Wildau  
Neue Nutzung für alte Industriehalle**

**Begründung der Jury**  
Auf dem Gelände der Technischen Fachhochschule Wildau wird eine denkmalgeschützte Fabrikhalle zum Informations-, Kommunikations- und Medienzentrum mit Mensa umgebaut. Die beachtliche Kubatur des bestehenden Gebäudes wurde durch mehrgeschossige Einbauten und eine Erweiterung zu einer vielseitig nutzbaren Fläche umgestaltet. Gleichzeitig bleibt der Charakter



Informations- und Kommunikationszentrum der TFH Wildau

schutz stehende Gebäude mit Respekt und Selbstbewusstsein in die Zukunft zu transformieren.

**Umgestaltung der Schwedendamm-Insel in Rathenow  
Spiel von Optik, Farben und Licht**

Begründung der Jury:  
Im Rahmen der Landesgartenschau 2006 in Rathenow wurde die in einem desolaten Zustand befindliche Schwedendamminsel zu einer Freizeiteinrichtung mit nachhaltiger Ausstrahlung umgestaltet.

Gut gelungen sind die Kombination von Gartengestaltung, Sport- und Freizeiteinrichtungen, die Verknüpfung von Angeboten am und auf dem Wasser. Dieser Anspruch, ein überregionales Angebot mit bleibender Wirkung zu schaffen, wurde erfüllt. Die Gartengestaltung

hinterlässt einen tiefen Eindruck, da die Symbiose – Farben des Lichtes und gartenbauliche Gestaltung – überzeugend gelungen ist. Das Projekt ist ein anschauliches Beispiel zur Verbesserung städtebaulicher Infrastruktur.

**Wärmebehandlung mit Infrarottechnik  
»Kraut« gegen Echten Hausschwamm am Schloss Rheinsberg**

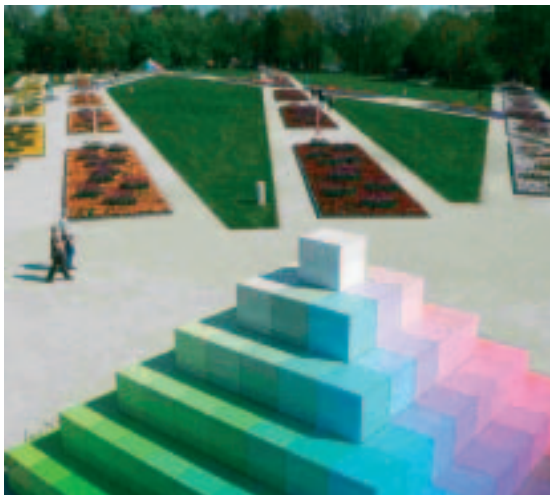
Begründung der Jury  
Das eingereichte Wettbewerbsprojekt »Bekämpfung des Echten Hausschwammes mit Infrarot-Wellen am Schloss Rheinsberg« unter der Nutzung eines neu entwickelten Sonderverfahrens auf der Basis bekannter mykologischer Grundlagen und innovativer Technik zeichnet sich vor allem darin aus,  
• alle restauratorischen Vorgaben eingehalten werden können,

- die Prinzipien des integrierten Holzschutzes gewahrt bleiben und,
- die Denkmalpflege schonend gestaltet wird.

Das neu entwickelte Verfahren kann ohne zusätzliche Aufwendungen an verschiedenen Objekten genutzt werden.

**GreenGasanlage Rathenow  
Strom und Wärme aus Biomasse**

Begründung der Jury  
Die GreenGasanlage wandelt Biomasse aus der Region in Biogas auf Erdgasqualität um. Der Preis würdigt das Aufzeigen eines Weges der Substitution von Erdgas als eine Ideenlieferung zur Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Klimaschutz, CO<sub>2</sub>-Neutralität, neue Technologien und Verfahren verbinden sich hier mit den Vor-



Ostansicht Schloss Rheinsberg ...



Laga Rathenow Farbstrahlen und Farbräume



Hellstrahler im Gesimsbereich



Motor und Konverter

zügen der Schaffung von Arbeitsplätzen vor Ort und der Möglichkeit der nachhaltigen Landnutzung. Ein Erfolg versprechender, nachahmungswerter Weg, der durch eine Weiterentwicklung des Verfahrens mit unterschiedlichen Einsatz-

stoffen auch aus dem ökologischen Landbau und der Landschaftspflege aufgewertet werden kann.

Durch die regionale Kreislaufwirtschaft bleibt die Wertschöpfung aus der Re-

gion in der Region, durch die Vermeidung von Transportwegen und einer angedachten Dauervegetation auf der gesamten Fläche für die Erzeugung von Biomasse begegnen die Einreicher eindrucksvoll dem Klimawandel. ■

## Das Projekt „WALL(k)“: Die Berliner Mauer - von der Stätte der Konfrontation zur Stätte der Begegnung

Hans-Martin Klütz

In diesem Jahr, dem 16. des vereinten Deutschlands, begingen wir den 45. Jahrestag des Baus der „Berliner Mauer“. Die „Mauer“ hatte 28 Jahre lang nicht nur die Stadt Berlin geteilt und Westberlin von seinem natürlichem Umfeld abgeschnitten, sondern war – wie kein anderer Ort in der Welt – in besonderem Maße bauliche Verkörperung der politischen Konfrontation von Ost und West während der Zeit des Kalten Krieges. Sie manifestierte letztlich auch die insgesamt 40-jährige Existenz zweier deutscher Staaten.

Selten ist ein Bauwerk mit soviel zeichenhafter Bedeutung, mit Ängsten, Sehnsüchten und Hoffnungen verbunden worden. Es stellte jedoch auch einen tief greifenden Einschnitt im städte-

baulichen und Landschaftsraum dar. Der 155 km lange Mauerstreifen war jahrzehntelang dem zivilen Leben entzogen. Ausgeklügelte militärische Sperranlagen sollten ein für alle Mal die unkontrollierte Begegnung der Menschen unterbinden. Die „Mauer“ war damit Ausdruck tiefster gesellschaftlicher Konflikte und stellte einen extremen Fall der „Verschärfung“ städtebaulich-räumlicher Situationen dar, wie sie auch anderenorts zu beobachten sind.

Die Entwicklung der Länder Brandenburg und Berlin wurde maßgeblich durch die Mauer geprägt. Inzwischen ist der Verlauf des Mauerstreifens jedoch vielfach kaum noch auszumachen. Das ist durchaus ein Zeichen dafür, wie Ost und West, Brandenburg und Berlin einander

näher gekommen sind. Es bedeutet aber auch ein Verlust an Geschichte. Es trägt zum Schwinden des Bewusstseins bei, wie viel sich seit der deutschen Wiedervereinigung bereits verändert hat. Nur zögerlich hat sich in der öffentlichen Meinung der Hauptstadtregion die Einsicht durchgesetzt, dass der Mauerstreifen wie kein anderer Stadt- und Landschaftsraum in Mitteleuropa geeignet ist, Ort des geschichtlichen Erinnerns zu sein und als Zeugnis der gesellschaftlichen Veränderungen für heutige und zukünftige Generationen zu dienen.

Diese Veränderungen zu erforschen und bewusst zu machen – dieser Aufgabe haben sich die drei italienische Architektinnen Paola Cannavò, Maria Ippolita Ni-



cotera und Francesca Venier aus Berlin gestellt: Im Sommer 2005 präsentierte ihr Architekturbüro „STUDIO.EU“ in unserem Ministerium ihre Projektidee. Sie schlugen vor, anlässlich des 15. Jahrestages der Deutschen Einheit während eines fünftägigen „Spaziergangs“ mit dem Fahrrad entlang des ehemaligen „Todesstreifens“ die städtebaulichen, landschaftlichen, verkehrlichen und sozialen Transformationsprozesse durch eigenes Erleben, durch Video, Foto oder Interview festzuhalten und multimedial aufzuarbeiten. Schnell bestand Einverständnis darüber, das Projekt „WALL(k)“ gemeinsam zu realisieren und die Möglichkeit zu nutzen, Weltgeschichte in unserer Region plastisch erlebbar zu machen. Das Italienische Kulturinstitut in Berlin hatte die Schirmherrschaft übernommen. Am 21. August brach eine Gruppe von ca. 30 ArchitektInnen, StadtplanerInnen, LandschaftsarchitektInnen und FotografInnen aus Italien, Frankreich, Großbritannien und Deutschland in Potsdam auf, die Zone entlang der früheren Grenze zu erkunden. „STUDIO.EU“ hatte inzwischen mit der italienischen Stadtforscher-Gruppe „STALKER“ einen erfahrenen Kooperationspartner gefunden.

Der Weg führte sie über Groß Glienicke und Hennigsdorf ins Stadtzentrum Berlins und von dort über Schönefeld/ Rudow an den Ausgangspunkt – an die Ost-West-Verhältnis so lange prägende Glienicker Brücke in Potsdam – zurück. Dabei nutzte das Team zahlreiche Begegnungen mit Anwohnern, ehemaligen Polizisten, ehrenamtlichen Vereinsmitgliedern, Stadtplanern, Projektmanagern, Museumsangestellten oder Passanten, um sich über Fakten, Erlebnisse und Geschichten, Projekte und Planungen zu informieren. Auch die Landesvertretung Brandenburgs in Berlin in der Nähe des Potsdamer Platzes gehörte zu den Stationen. Die Übernachtungen stellten meistens eine echte Herausforderung an Kondition und Improvisationstalent der Teilnehmer dar: So wurde das Lager u. a. auf dem Gelände einer ehemaligen NVA-Kaserne, auf einem Campingplatz und im Zelt „Hotel Bergkristall“ am Fuße des zurück gebauten Palastes der Republik aufgeschlagen. Die „Erfahrung“ des „einheitlich ungestalteten“ Raumes, der inzwischen vielfältige Wandlungen erfahren hatte, wurde damit unmittelbar körperlich erlebbar.

Dann ging es darum, das umfangreiche Material zu dokumentieren und medial

aufzubereiten: Vereinbart war zunächst, das Projekt „WALL(k)“ in Potsdam anlässlich des großen Bürgerfestes zum Tag der Deutschen Einheit im Zelt der Landesregierung Brandenburg über eine Videoinstallation zu präsentieren. Am 03.10.2005 hatte die Gruppe Gelegenheit, mit MIR-Staatssekretär Reinhold Dellmann, dem Europaabgeordneten und „Aktivisten des Mauerradweges“ Michael Cramer, dem Falkenseer Bürgermeister Jürgen Bigalke und mit Stadtplaner Andreas Wiesner vom Bezirksamt Neukölln sowie mit dem Potsdamer Filmautor Peter Gärtner die besondere Bedeutung des ehemaligen Mauerstreifens für Geschichte und Gegenwart von Berlin und Brandenburg zu diskutieren.

Alle diese Projektstationen wurden zum Ende des Jahres auf einer interaktiven CD zusammen gefasst. Mit Text, Grafik, Foto, Toncollagen, Video oder Interview bietet dieses Medium allen Interessierten die Möglichkeit, Menschen, Landschaften, Stadträume und Projekte an der Nahtstelle zwischen dem heutigen Brandenburg und Berlin virtuell selbst zu erkunden. Die CD will dazu anregen, sich selbst auf Erkundungsfahrt zu begeben und der Geschichte der Region nachzuspüren. „WALL(k)“ will damit einen Beitrag zur Identität der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg leisten.

Die hier aufgegriffene Problematik hat inzwischen auch international Aufmerksamkeit auf sich gezogen. „STUDIO.EU“ und „STALKER“ wurden eingeladen, zusammen mit 34 weiteren Stadtplanern, Architekten und Designern die Exposition „TALKING CITIES – die Mikropolitik des urbanen Raums“ im Rahmen von

„ENTRY2006 – PERSPEKTIVEN UND VISIONEN IM DESIGN“ in der Zeche Zollverein, Essen, zu gestalten. Unter dem Kuratorium von URBAN DRIFT Berlin wird hier „innovatives internationales Design, Architektur und räumliche Interventionen in einer transdisziplinären Ausstellungsplattform gezeigt“ und der „Dialog über die Neustrukturierung und Reaktivierung der marginalen, verwaisten und öffentlichen Räume unserer heutigen Stadt greifbar“ gemacht.

Das vom MIR unterstützte Projekt „Berlin WALL(k)“ kann als multimediale Planprojektion, mit der das Publikum sich auseinandersetzen und interagieren soll, in besonderer Weise eine gesellschaftspolitische Dimension räumlicher Transformationsprozesse in Stadt und Landschaft nachweisen. „STUDIO.EU“ und „STALKER“ haben das Anliegen ihrer Installation so beschrieben:

„Die hier anzutreffende einzigartige „Transformation durch Rekonversion“ kann städtebaulich als extreme Zuspitzung vieler stadträumlicher Situationen anderen Orts verstanden werden. Die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen „Todesstreifens“ und seiner Umgebung zu einem Korridor der Besinnung und des Gedenkens, der Begegnung der Menschen unterschiedlicher Herkunft in einem lebendigen Stadtraum oder in einem Erholung bietenden Landschaftsraum ist in besonderem Maße signifikant und als gesellschafts- wie stadtpolitisch einzigartiger Vorgang verständlich zu machen.“

Die Dokumentation des im August 2005 stattgefundenen fünftägigen „Spaziergangs“ entlang des ehemaligen Todes-





streifens erzählt von den hier vorgefundenen städtischen sowie landschaftlichen Strukturen und erfasst sie quantitativ und qualitativ: Einfamilienhäuser, Bürohäuser, Einkaufszentren, Bahntrassen sowie die neue Autobahn 113 - die teilweise dem Verlauf der Berliner Mauer folgt - Parks und Denkmäler, aber auch Räume, die durch temporäre Nutzungen geprägt sind, Brachen und Restflächen, die noch auf die Entdeckung durch Interessierte und Investoren warten, wurden aufgenommen und in dieser „Reise-Erzählung“ zusammengefügt. Dabei kommen Anwohner und Touristen, ehemalige Betroffene und heutige Nutzer zu Wort.

Die direkte Wahrnehmung dieses Raums mit seinen unterschiedlichen Situationen hat uns ermöglicht, die Veränderungen, die sich hier in der Metropolregion Berlin-Brandenburg in den letzten Jahren ergeben haben, in ihrer Komplexität zu erfassen. Die Beobachtung dieser Phänomene bot uns die Chance zu begreifen, wie man mit der Dynamik politischer, sich im städtischen Lebensraum niederschlagender Entwicklungen umgehen kann.

WALL(k) macht somit die Transformation des „Mauerstreifens“ in seiner wechselhaften zeitlichen und räumlichen Dis-Kontinuität sowie seiner Be-

deutung hinsichtlich der Entwicklung des Gesamttraums der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verständlich.“

P.S.: Die Ausstellung TALKING CITIES hat übrigens noch bis zum 3. Dezember in Essen ihre Türen geöffnet (<http://www.talkingcities.net/>). Die CD „WALL(k)“ können Interessierte über das Referat „Koordination, Kommunikation, Internationales“ des MIR erhalten.





## MIRAKTUELL 3•2006

### Hinweis:

Diese Zeitschrift 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: Andrea Hass  
Corinna Wilhelm  
Ingrid Even-Pröpper  
V.i.S.d.P.: Hans-Martin Klütz  
email: hans-martin.kluetz@mir.brandenburg.de

### Fotos:

complan GmbH, Herwarth + Holz, Stadtkontor GmbH, Jahn, Mack & Partner, Atelier Borgelt & Jost, Alensys, Dreger, VIC, Laga Rathenow  
ACM Architektenkontor Magdeburg AG, Werner Guben, Jörn Tornow, Torsten Keitzel, contextplan

### Autorenverzeichnis:

Baatz, Dr., Rainer, Stadtkontor GmbH  
Beer, Dr. Ingeborg, Stadtforschung + Sozialplanung  
Bertelmann, Frank, MIR, GL5  
Borgelt, Christiane, Atelier Borgelt + Jost  
Böhm, Kerstin, Ingenieurgrupe Steinbrecher + Partner  
Böhnstedt, Kerstin, MIR Ref.21,  
Brey, Dr., Hans-Michael Generalsekretär, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V., Berlin  
Bröske, Karin, Stadt Cottbus  
Budde, Dr. Hermann, MBSJ  
Bußmann, Horst, MIR, Ref.21  
Fellner, Anne, Stadt Fürstenwalde  
Fischer, Dr. R, Stadtteilmanager  
Sachsendorf-Madlow/Cottbus  
Frinken, Matthias, plankontor GmbH  
Fritz-Haendeler, Dr., Renate, MIR Stab2  
Hackmann, Uwe, Stadtkontor GmbH  
Hein, Frank, Stadt Schwedt/Oder  
Heinrich, Dr. Andreas, Stadt Prenzlau  
Heinrich, Gunther, FB Bau Nauen  
Henke, Thomas, MIR, Ref.22  
Hofmann, Heike, Landesagentur für Struktur und Arbeit  
Hubald, Jens, Steinbrecher u. Partner  
Ingenieurgesellschaft mbH

Jost, Regina, Atelier Borgelt + Jost  
Hübner, Klaus-Dieter, Bürgermeister Stadt Guben  
Klütz, Hans-Martin, MIR, Ref.10  
Krapp, Stefan, MIR, Ref. 22  
Lehmann, Dr., Bert, Stadtkontor GmbH  
Leuschner, Silke, Stadt Eberswalde  
Lenz, Thomas, Stadt Brandenburg a. d. H.  
Linke, Detlef, Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg  
Neuber, Ines, MIR, Ref.13  
Othmer, Jürgen, Dr. Projektbüro LÜBBE-NAUBRÜCKE  
Petersen, Mike, Herwarth + Holz  
Reichelt, Kai, StadtBüro Hunger  
Reinertz, Thomas, BauGrund Berlin  
Renne, Walthert, MIR, GL5  
Rogge, Mathias, Stadt Eisenhüttenstadt  
Roth, Rainer, MIR, Ref.41  
Rolfes, Prof.-Dr. Manfred, Institut für Geographie der Universität Potsdam  
Schlüter Bernd, MediaService  
Seeger, Ronald, Bürgermeister, Stadt Rathenow  
Tarabichi, Munia, Jahn, Mack & Partner  
Volkerding, Hans Jürgen, LBV, Dez. Raumbesichtigung  
von Faber, Christian, Stadt Luckenwalde  
von Popowski, Matthias, complan GmbH  
Vöcks, Martin, ZiS-Quartiersmanagement  
Prenzlau S.T.E.R.N. GmbH  
Wagner, Petra-Juliane, VBB GmbH  
Warnecke, Bernd, BauGrund, Berlin  
Wenk, Steffen, MIR, Ref. 44  
Wilhelm, Corinna, MIR, Ref.21  
Wilhelm, Jan, Institut für Geographie der Universität Potsdam  
Zerche, Ina, complan GmbH

Gesamtherstellung:  
TASTOMAT Druck GmbH  
Landhausstraße, Gewerbepark 5  
15345 Eggersdorf

Layout:  
schütz & co. Werbeagentur GmbH, Berlin

Das Magazin wurde auf 100 %-Recyclingpapier gedruckt