



außen eine Marketingwirkung und die Artikulation regionaler Interessen ermöglicht werden. Die Vielfalt derartiger Aktivitäten in der Hauptstadtregion sind Stärken, die weiter ausgebaut werden sollen. In Räumen ohne derartige Kooperationsstrukturen soll dafür geworben werden, die endogenen Kräfte und Potenziale in kulturlandschaftlichen Handlungsräumen zu mobilisieren.

Zentrale-Orte-System

Hinsichtlich des Zentrale-Orte-Systems (ZOS) ist im LEP B-B eine Funktionsbestimmung für die künftigen drei Stufen Zentraler Orte, nämlich für Metropole, Oberzentren und Mittelzentren vorgesehen. Im LEP B-B sollen die Zentralen Orte abschließend festgelegt werden. Die Anzahl Zentraler Orte soll gegenüber der heutigen Situation deutlich reduziert werden. Hinsichtlich der festzulegenden Mittelzentren werden die

Kriterien Tragfähigkeit (rd. 30.000 Einwohner im Mittelbereich) und Erreichbarkeit (aus dem Verflechtungsbereich in der Regel 30 Minuten, max. aber in 45 Minuten über die Straße) im Mittelpunkt stehen. Dagegen wird auf sog. „Ausstattungskataloge“, wie sie als Bestimmungskriterium für Zentrale Orte in der Vergangenheit herangezogen wurden, künftig verzichtet werden, da die häufig mechanistische Abprüfung der Kataloge den unterschiedlichen Erfordernissen der differenzierten Siedlungs- und Versorgungsstruktur im Raum bei der Festlegung Zentraler Orte nicht adäquat Rechnung tragen konnte.

Als neues Element kooperativer Regionalentwicklung transportiert der LEP B-B das Ziel der Etablierung mittelzentraler Verantwortungsgemeinschaften. Stärker als in der Vergangenheit sollen die Beziehungen der als Ober- und

Mittelzentren festgelegten Gemeinden zu den Gemeinden in ihrem Verflechtungsbereich in kontinuierliche Kooperationsstrukturen münden. In diesen können z. B. Fragen der Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels auf die Organisation der Daseinsvorsorge gemeinsam abgestimmt und bewältigt werden (vgl. hierzu Beitrag von Moser auf S. 27).

In den ca. 150 amtsfreien Gemeinden und Ämtern des Landes Brandenburg, die keine Zentralen Orte sein werden, wird die Konzentration der Einrichtungen der Grundversorgung im Funktionschwerpunkt der amtsfreien Gemeinde bzw. des Amtes angestrebt. Entsprechende Entscheidungen sollen die amtsfreien Gemeinden und Ämter in der Verantwortung des eigenen kommunalen Wirkungskreises treffen.

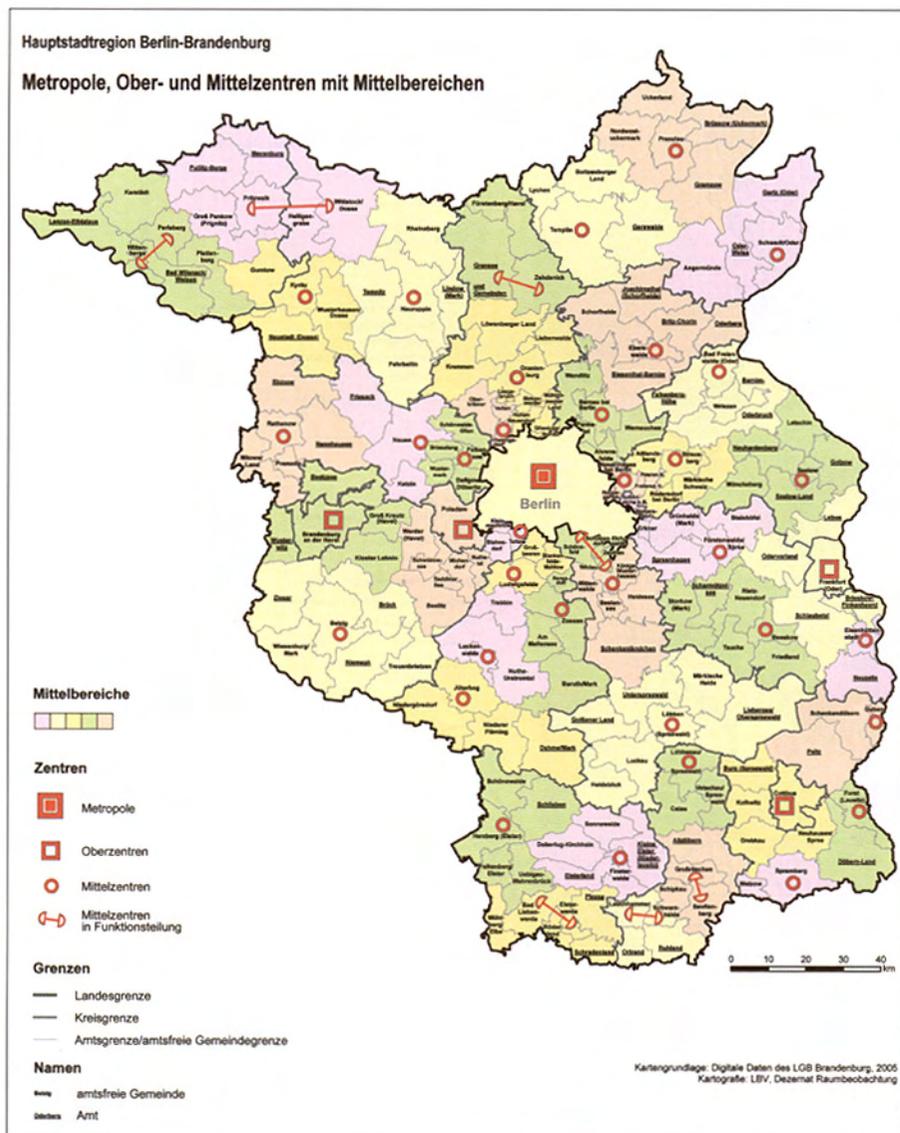
Siedlungsentwicklung

Bezogen auf die Siedlungsentwicklung ist die Schaffung neuer Entwicklungsspielräume in geeigneten Standortlagen vorgesehen, während die Entwicklung in den anderen Gemeinden und Ortsteilen auf die Eigenentwicklung begrenzt werden soll. Der LEP B-B eröffnet in Berlin und in den Bereichen der Brandenburger Gemeinden des Berliner Umlandes, die durch leistungsfähige Schienenverkehrsstrecken erschlossen sind, deutlich erweiterte Entwicklungsoptionen als sie im LEP eV bisher vorgesehen waren. Die Siedlungsentwicklung in den Zentralen Orten unterliegt grundsätzlich keiner quantitativen Begrenzung durch den LEP B-B.

Die Entwicklungsoptionen anderer Gemeinden müssen sich – soweit für diese innerhalb des Stadt-Umland-Raumes Berlin-Potsdam kein Gestaltungsraum Siedlung festgelegt wird – im Rahmen des Eigenbedarfs bewegen. Als qualitative Maßgaben sind der Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung und die Einschränkung der Entwicklung von Streu- und Splittersiedlung wie auch die klare Definition der Umnutzungsmöglichkeiten von Wochenendhausgebieten in Wohngebiete vorgesehen.

Großflächiger Einzelhandel

Der LEP B-B greift die räumliche Bindung von großflächigen Einzelhandels-einrichtungen an Zentrale Orte, wie sie bereits im bisherigen Landesentwicklungsprogramm festgelegt war, auf und präzisiert die diesbezüglichen Bestimmungen. Hinsichtlich zentrenrelevanter



Metropole, Oberzentren und Mittelzentren, Vorschlag der GL 01/2007



Sortimente soll als neues Steuerungselement die Bindung von Einzelhandelsstandorten an Städtische Kernbereiche innerhalb des Gemeindegebiets Zentraler Orte eingeführt werden. Innerhalb des Stadt-Umland-Raumes Berlin-Potsdam sollen die Städtischen Kernbereiche im LEP B-B selbst festgelegt werden.

Zur Absicherung der Nahversorgung sollen in begrenztem Umfang ausnahmsweise großflächige Einzelhandelseinrichtungen auch außerhalb Zentraler Orte und Städtischer Kernbereiche möglich sein. Bestehende großflächige Einzelhandelseinrichtungen außerhalb Zentraler Orte sollen sich nur im Rahmen des Bestandes verändern können.

Freiraumentwicklung

Im Rahmen der integrierten Freiraumentwicklung werden raumordnerische Grundsätze und Ziele zum Schutz der Freiraumfunktionen gegenüber raumbedeutsamer Inanspruchnahme und Zerschneidung festgelegt. Die integrierte Freiraumentwicklung baut konsequent auf den drei Säulen der Nachhaltigkeit (ökologisch, ökonomisch, sozial) auf. Im gemeinsamen Planungsraum wird eine querschnittsorientierte, integrative Freiraumentwicklung angestrebt, die ein verträgliches Miteinander der unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen gewährleistet.

Wie bereits in den bisherigen Landesentwicklungsplänen (LEP eV und LEP GR) soll auch in dem neuen integrierenden Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg keine Aufteilung des Freiraumes in unterschiedliche Nutz- und Schutzfunktionen erfolgen, sondern die besonders hochwertigen Freiräume, die zu großen Anteilen fachrechtlich geschützt sind, sollen zu einem „Freiraumverbund“ zusammengefasst werden.

Die großräumig übergreifende Struktur des Freiraumverbundes bildet das Grundgerüst für den Ressourcenschutz

im gemeinsamen Planungsraum und soll daher besonders vor raumbedeutsamen Inanspruchnahmen geschützt werden. Zudem werden „Risikobereiche Hochwasser“ dargestellt, in denen den Belangen des Hochwasserschutzes und der Schadensminimierung bei der Abwägung mit anderen Raumansprüchen ein besonderes Gewicht beizumessen ist.

Verkehrsentwicklung

Zur Sicherung der übergeordneten Verkehrserreichbarkeit der Metropolregion insgesamt und insbesondere der Zentralen Orte werden transnationale Verkehrskorridore sowie ein Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen festgelegt. Die Konkretisierung dieses raumordnerisch-funktionalen Netzes erfolgt durch die Fachverwaltungen. Zur weiteren Verkehrsnetzentwicklung, zur Erreichbarkeit zwischen Zentralen Orten und zur Entwicklung von Wasserstraßen, Häfen und Logistikstandorten werden ergänzende qualitative Aussagen und Anforderungen formuliert. Ergänzende raumordnerische Anforderungen (z. B. möglichst Trassenbündelung oder Nutzung geeigneter vorhandener Standorte) zur Entwicklung von Trassen und Standorten der Infrastruktur sowie zur Gewinnung und Nutzung einheimischer Energieträger und Bodenschätze sind vorgesehen.

Insgesamt ist es das Ziel, die raumordnerischen Festlegungen auf das Regelungsnotwendige zu verdichten und damit auf bisher in der Raumordnungsplanung zum Teil vorhandene Regelungsredundanzen, z. B. zu Planungen der einschlägigen Fachpolitiken, zu verzichten. Die kompetenziellen Grenzen raumordnerischer Festlegungen werden auch im Sinne der gesamtpolitisch erforderlichen Reduzierung von Normen und Standards als strenger Maßstab heranzuziehen sein.

Es wird davon ausgegangen, dass der LEP B-B vor allem mit der Neudefinition

des zentralörtlichen Gefüges für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg einen auch politikfeldübergreifend weiterführenden Ansatz zur Fortentwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur aufzeigt, der den veränderten demografischen und finanziellen Rahmenentwicklungen für die Entwicklung beider Länder Rechnung trägt.

Frühzeitig wurden auch die kommunalen und regionalen Akteure im Raum über die Planungsabsichten im Rahmen sog. „Regionaldialoge“ informiert, die gemeinsam mit dem Städte- und Gemeindebund und dem Landkreistag Brandenburg ausgerichtet wurden. Die frühzeitige Form der Beteiligung hat es erlaubt, die planerischen Überlegungen in Abstimmung mit den regionalen Akteuren noch zu präzisieren und ggf. vorhandene Verständnisprobleme aufzuklären. Auch im 1. Halbjahr 2007 sind im Vorfeld des Beteiligungsverfahrens weitere Regionaldialoge mit dem Schwerpunktthema LEP B-B vorgesehen.

Der Vorentwurf des Planes, der durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) im Laufe des Jahres 2006 erarbeitet wurde, befindet sich in der Abstimmung mit den anderen Ressorts der Landesregierung Brandenburg und des Senats von Berlin. Das für das 2. Halbjahr 2007 vorgesehenen Beteiligungsverfahren wird sicherlich eine Vielzahl von Anregungen und Bedenken zum dann von den Landesregierungen gebilligten Planentwurf auf den Tisch bringen.

Im Zuge der darauf erfolgenden Abwägung wird es möglicherweise noch zu Modifikationen und Präzisierungen des Planentwurfes kommen. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens und der anschließenden Befassung der parlamentarischen Fachausschüsse wird von einer parallelen Festsetzung des LEP B-B als Rechtsverordnung in den Ländern Berlin und Brandenburg im Herbst des Jahres 2008 ausgegangen.



Prignitz-Oberhavel hat sich auf den Weg gemacht – regionale Perspektiven zur Neuausrichtung der Raumordnung in Berlin-Brandenburg

Hans Lange, Ansgar Kuschel

Im Planungsdeutsch wird gerne von „Prozessen“, „Prozesssteuerung“ und „Prozessbegleitung“ gesprochen. Etwas poetischer ausgedrückt kann man auch davon sprechen, dass Planung die Aufgabe hat, Wege in die Zukunft zu finden, diese zu ebnen, Hinweise zum Streckenverlauf zu geben und die Teilnehmer zum Weiterlaufen zu motivieren. In diesem Sinne möchten wir die verschiedenen Phasen vorstellen, welche die Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel seit dem Beschluss zur Neuausrichtung der Landes- und Regionalplanung in Berlin-Brandenburg im Jahr 2005 durchlaufen hat, um sich tatsächlich „auf den Weg zu machen“.

Vom „Trauma des Aschenputtels“

Regionalplanung war zu Beginn des Jahrzehnts in Brandenburg kein positiv besetzter Begriff. Sowohl im politischen Raum als auch im Verhältnis zwischen Land und Regionen sowie im Binnenverhältnis zwischen den regionalen Akteuren dominierten strittige Diskussionen zur Finanzierung, zur Aufgabenteilung und zur Aufgabenkompetenz. Ohne Frage führten die Weichenstellungen

der 90er Jahre zu einer erheblichen Frustration auf der regionalen Ebene. Die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg konzentrierte erhebliche Planungs- und Steuerungsinhalte bereits auf der Ebene der Länder, schuf mit dem Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum einen „Ersatz-Regionalplan“ und ließ mit den Planungsthemen „Windenergienutzung, Rohstoffsicherung, Grünzäsuren“ die Regionen „Planungs-Erbsen“ sortieren, die nicht gerade zu einer positiven Profilbildung beitragen konnten.

Von daher traf es die Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel zunächst schwer, dass mit dem 6-Punkte-Programm zur Neuausrichtung der Raumordnung in Berlin-Brandenburg einmal mehr ein Planungsstopp für die Regionalplanung verbunden war. Bereits im Jahr 2000 verursachte der Paradigmenwechsel zu einer „schlanken Planung“, dass der („dicke“) Entwurf des Regionalplanes Prignitz-Oberhavel nach der Beteiligungsphase gestoppt wurde. Mit der Vorlage einer neuen Richtlinie für die Regionalplanung in 2004 beschloss die Regionalversammlung fol-

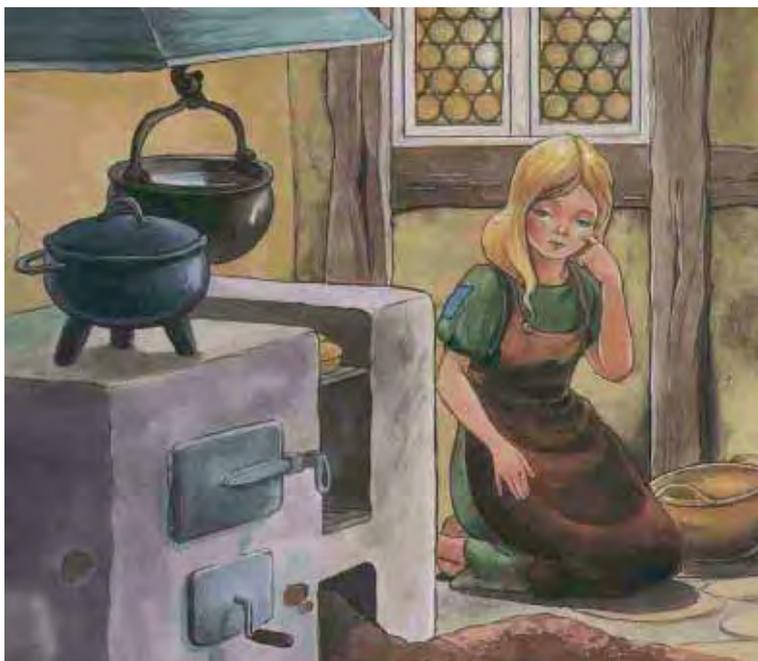
gerichtig die Aufstellung eines „schlanken“ Regionalplanes. Und nun („das Ballkleid bereits gebügelt“) sollte sie in 2005 wiederum (in der grauen Küche) auf die Entscheidung der Landesplanung („Stiefmutter“) warten?

Vom Erkennen der Chancen und der gemeinsamen Potenziale

Die Entscheidung zur grundsätzlichen Überprüfung der Raumordnung war 2005 eingebettet in die verstärkten Diskussionen zu dem demografischen Wandel, zu einer Neuausrichtung der Förderpolitiken und zu einer deutlichen Überarbeitung des Zentrenkonzeptes in Berlin-Brandenburg.

Den regionalen Akteuren war damit bewusst, dass auch die Region Prignitz-Oberhavel in vollem Umfang von diesen Fragestellungen und Konzepten betroffen sein wird. So kontrovers und zum Teil auch sarkastisch das neue Schlagwort des „Stärken stärken“ in der Planungsregion aufgenommen wurde, so hatte es doch die klare Wirkung, dass die Beschreibung und Identifizierung der lokalen und regionalen Stärken unmittelbar in den Mittelpunkt der Diskussionen geriet. Und im Ergebnis dieser Auseinandersetzung wurde deutlich, dass die Stärken und Handlungsnotwendigkeiten in der Region nicht einmalig sind, sondern dass sich in vielen Bereichen „starke Nachbarschaften“ und „strategische Partnerschaften“ geradezu anbieten. Innerhalb der zwei Standortentwicklungskonferenzen der Landesregierung hat der Regionalvorstand in seinen jeweiligen Positionspapieren und Beiträgen diese regionalen Gemeinsamkeiten herausgearbeitet und die folgenden Anforderungen gegenüber der Landespolitik formuliert:

- Aufnahme von zwei weiteren Kooperationsräumen als Regionale Wachstumskerne und Aufnahme weiterer Branchenkompetenzen bzw. Branchenkompetenzstandorte
- Aufnahme kooperativer Elemente in das Zentrenkonzept und Berücksichtigung von insgesamt vier „Kooperativen Zentren“ in der Planungsregion



Aschenputtel



- Transparenz zur zukünftigen Gestaltung der Kommunalfinanzen.

Von aktiver Mitwirkung und neuen Arbeitsformen

Ausgehend von diesen Forderungen war es den Beteiligten klar, dass die Region viele engagierte und überzeugende Akteure sowie viele Partner und Unterstützer benötigt.

Die eher kleinen Arbeitsgremien der Regionalen Planungsgemeinschaft boten hierfür keine ausreichende Plattform. Im Zusammenhang mit der Ankündigung der beiden Länder, ein neues Leitbild für Berlin und Brandenburg zu erarbeiten, hat sich der Regionalvorstand dazu entschieden, aktiv an der Neuausrichtung der Landespolitik mitzuwirken. Die Mitwirkung sollte dabei bewusst viele und auch neue Akteure in die Arbeit einbinden und sie sollte eigenständige regionale Arbeitsergebnisse in den Länderprozess einfließen lassen. Im Ergebnis führte die Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel im Frühjahr 2006 vier Regionalforen zu verschiedenen Fragestellungen eines neuen Leitbildes durch und gründete zwei neue regelmäßig tagende Arbeitsforen zu den Themen „Regionale Wachstumskerne“ und „Kooperative Zentren“. Die Vermittlung und die Transparenz der jeweiligen Diskussionsergebnisse war dabei ebenfalls ein wichtiges Anliegen der Region. Sowohl die Herausgabe der „Infobriefe“ als auch die Veranstaltungen mit den Kommunen, den Landtagsabgeordneten und den Arbeitsforen der Integrierten ländlichen Entwicklung dienten dieser Aufgabe und konnten den Akteurskreis deutlich erweitern.

Von neuen Zielen und ersten Erfolgen

Die neuen Ziele dieser regionalen Zusammenarbeit sind größtenteils bereits benannt worden:

- Erarbeitung eigenständiger Beiträge in der Diskussion mit den Ländern
- Aufbau von Kooperations- und Unterstützernetzwerken sowie Einbindung der engagierten Akteure
- Hohe Transparenz der regionalen Aktivitäten
- Erfolgreiche Vermittlung und Durchsetzung der regionalen Positionen.

Und es trägt sehr zur Motivation der regionalen Akteure bei, dass diese Ziele auch zu ersten Erfolgen für die Mitglie-

der der Planungsregion geführt haben. Mit dem Wachstumskern Perleberg-Wittenberge-Karstädt ist es nur den engagierten Unternehmen und Kommunen dieser Region gelungen, einen weiteren Wachstumskern in der Landeskonzeption zu platzieren und zu etablieren. Das neue Zentrenkonzept der Landesplanung greift mit dem Instrument der „Mittelzentren in Funktionsteilung“ bewusst das Element von Kooperationen auf und will dies weiter entwickeln und qualifizieren. Die Städtepartner Wittenberge-Perleberg und Gransee-Zehdenick haben bereits Eingang in dieses Konzept gefunden.

Zu dem Vorschlag Pritzwalk-Wittstock werden weiterhin intensive Gespräche mit der Landesplanung geführt. Auch wenn der Begriff der „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ vehement von der Regionalen Planungsgemeinschaft abgelehnt wurde, so wurden doch viele Anregungen aus den Regionalforen Prignitz-Oberhavel in das neue Leitbild Berlin-Brandenburg aufgenommen und haben geholfen, dieses zu qualifizieren und die gemeinsamen Stärken von Berlin und Brandenburg deutlicher herauszustellen. Die Region hat das Leitbildverfahren dafür genutzt, die eigenen Diskussionsergebnisse zu dokumentieren und einen Entwurf für ein neues regionales Leitbild zu erarbeiten.

Zurzeit bestehen die vier Leitbilder „Die kooperative Region“, „Die Wirtschaftsregion Berlin-Hamburg-Hafen International“, „Die Tourismusregion Stadt-Land-Wasser-Schloss“ sowie die „Lebenswerte Region 2030“. In diesem Jahr sollen diese Entwürfe innerhalb einer regionalen Diskussion weiter qualifiziert und konkretisiert werden.

Aber es sind nur erste Erfolge, die aus Aschenputtel noch lange keine Prinzessin machen. Die Region hat sich auf einen Weg gemacht. Die ersten Hinweisschilder scheinen richtig gesetzt und es gibt viele kreative und engagierte Wegbegleiter. Die erste Etappe und damit die Umsetzung der regionalen Konzepte und Anforderungen sind aber noch nicht erreicht.

Von Adressaten und Absendern

Mit dem 6-Punkte-Programm und der Neuausrichtung der Landespolitik wurden vom Land neue Impulse gesetzt, welche die Region aufgegriffen und wo sie versucht hat, gemeinsame, kreative



Regionalforum Wirtschaft im Februar 2006



Titelblatt Infobrief I/2006

und realistische Lösungen anzubieten. Die „Botschaften“ der Länder Berlin und Brandenburg sind berücksichtigt und bearbeitet worden. Die Akteure der Region sehen sich allerdings nicht auf einer „Einbahnstraße“. Die Anforderungen an Transparenz, Kooperation und eigenständiger Identität zielen nicht nur auf das Binnenverhältnis in den Regionen sondern auch auf das Verhältnis zwischen Land und Region. In diesem Punkt erwartet Prignitz-Oberhavel deutlichere Anstrengungen und Unterstützung der Länder und einen Absender, der sich auch als Adressat versteht.



Anforderungen an die Landesplanung aus Sicht des Landesbauernverbandes

Udo Folgart

Eine Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg – wer diese beiden Wörter hört und Berlin ebenso gut wie Brandenburg kennt, kommt schnell in die Versuchung zu sagen, dies zu realisieren sei genauso schwierig, wie Wasser und Öl zu vermischen. Diese Einschätzung drängt sich jedoch nur auf den ersten Blick auf. Denn unzweifelhaft gehören Berlin und Brandenburg in Sachen Landesplanung zusammen und müssen auch die Aufgaben der Zukunft gemeinsam und mit neuen Planungsansätzen meistern. Dass sich eine Überarbeitung der Gemeinsamen Landesplanung als notwendig erweist, ist unstrittig, schließlich hat sich der Strukturwandel fortgesetzt, neue Wachstumskerne und neue Branchen sind entstanden, mit dem Bau des Berlin Brandenburg International Airport ist begonnen worden und nicht zuletzt verfügen wir inzwischen auch über neue Prognosen und Erkenntnisse zur Bevölkerungsentwicklung in unserer Region.

Dies erfordert, zusammen mit den sich ändernden und gleichzeitig wachsenden Ansprüchen der Bevölkerung, eine Überarbeitung des bestehenden Landesentwicklungsprogramms.

Wichtig ist, dass die gesamte Region Berlin-Brandenburg lebensfähig und für die Bevölkerung in allen Landesteilen attraktiv bleibt, ungeachtet der Tatsache, dass die Verstädterung auch in Deutschland weiter an Bedeutung gewinnen wird und das Anspruchsdenken zunimmt. Dem muss die Landesplanung Rechnung tragen und Perspektiven aufzeigen – nicht nur für den engeren Verflechtungsraum, sondern gerade auch für die peri-

pheren Gebiete Brandenburgs. Denn durch Abwanderung, fehlende Einkommensmöglichkeiten, die allgemeine demografische Entwicklung und infrastrukturelle Nachteile sind zumindest die peripheren Gebiete, wie sie sich derzeit darstellen, in ihrer Lebensfähigkeit mittelfristig gefährdet und eine weitere Ausgrenzung und Diskriminierung könnte die Folge sein. Nicht außer Acht gelassen werden darf bei der Landesentwicklung, dass enge gegenseitige Wechselbeziehungen zwischen den städtischen und den ländlichen Regionen bestehen. Aus Sicht des Landesbauernverbandes möchte ich auf folgende Punkte eingehen, die für die weitere Landesentwicklung von Bedeutung sind.

1. Nutzungskonzepte und Anforderungen an den ländlichen Raum.

Die Anforderungen an den ländlichen Raum unterliegen einem stetigen Wandel. In den ländlichen Regionen Bran-

denburgs (ca. 85% der Landesfläche) leben rund 1,7 Mio. Menschen, die dort auch in den kommenden Jahren ihre Zukunft sehen. Die Landwirtschaft ist mit knapp 40.000 Arbeitskräften und einem Produktionswert von rund 1,5 - 2 Mrd. Euro eine wichtige Branche. Ein nicht unerheblicher Teil der Wertschöpfung bleibt zudem direkt in den Regionen vor Ort und stärkt die Wirtschaftskreisläufe.

Die zunehmende Urbanisierung bringt es mit sich, dass die Wahrnehmung der Funktion des ländlichen Raumes als Basis für die Produktion von Lebensmitteln und Lebensort der Bevölkerung zurückgeht. Stattdessen gewinnen zunehmend Erholungsfunktionen und ökologische Aspekte an Gewicht. Vor allem die städtische Bevölkerung betrachtet den ländlichen Raum verstärkt unter dieser Perspektive und dem müssen die Landwirtschaft und die Landesplanung Rechnung tragen. Primär sollte jedoch





die Nutzung des ländlichen Raumes als Produktionsstandort für Nahrungsmittel - und zunehmend auch Energie - im Mittelpunkt stehen. Dass Erholungsfunktion und Naturschutzaspekte sowie die Primärproduktion vereinbar sind und sogar einander bedingen, zeigen die zahlreichen bestehenden Beispiele. Bei der zukünftigen Entwicklungsplanung ist dies angemessen zu berücksichtigen, wobei gleichzeitig der Klimawandel und die sich daraus ergebende Veränderungen in der Landschaftsnutzung ins Kalte gezogen werden müssen.

Ebenfalls zu berücksichtigen ist der Flächenbedarf durch den weiteren Ausbau der Infrastruktur und die Neuansiedlung von Gewerbe, die vorrangig in den Oberzentren erfolgen wird. Diese Flächen werden zwangsläufig aus dem vorhandenen Reservoir der landwirtschaftlichen Nutzflächen entnommen. Dies schränkt die landwirtschaftliche Fläche und damit auch die Wirtschaftskraft der landwirtschaftlichen Unternehmen weiter ein. Darum sollte aus Sicht des Landesbauernverbandes der Flächenverbrauch für Infrastrukturmaßnahmen/ Gewerbe zurückgefahren und vorhandene Gewerbeflächen prioritär genutzt werden. Dies trifft nicht nur für das Berliner Umland zu, das einem höherem Siedlungsdruck ausgesetzt ist, sondern sollte auch für periphere Regionen der gemeinsamen Planungs- und Entwicklungsregion gelten.

2. Schaffung von Einkommensmöglichkeiten in und außerhalb der Landwirtschaft und Stärkung des vorhandenen Wirtschaftspotenzials

Zum zweiten Punkt, der Schaffung von Einkommensmöglichkeiten, ist festzustellen, dass die Zukunft der ländlichen Regionen eminent von der Möglichkeit beeinflusst wird, dort auch zukünftig Wertschöpfung zu generieren. Das bereits jetzt vorhandene Potenzial muss durch die Landesplanung ausgeschöpft sowie bestehende Keimzellen der Zukunftsbranchen gestärkt werden, jedoch ohne die bereits vorhandenen Potenziale

der traditionellen Wertschöpfungsmöglichkeiten zu vernachlässigen. Daher ist die Konzentration auf Wachstumskerne oder besser – Wachstumsbranchen – durchaus ein lohnender und Erfolg versprechender Ansatz. Darüber darf jedoch nicht vergessen werden, die Planung flexibel zu gestalten, um auch neue Entwicklungen berücksichtigen zu können. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Charakterisierung der Wachstumskerne.

Eine Clusterbildung ist positiv, sollte aber auch in der Fläche Wirkung entfalten und Forschungs- und Ausbildungsmöglichkeiten effektiv einbinden. Hier steckt ein gewaltiges Potenzial, das auch in der Lage ist, der Abwanderung entgegenzuwirken. Was mit einer gut gestalteten Entwicklungspolitik erreicht werden kann, zeigt das Beispiel Bayern, auch wenn die Bedingungen nicht 1:1 auf Brandenburg übertragbar sind. Die Schaffung von Wertschöpfungs- und Einkommensmöglichkeiten heißt, aktiv die Attraktivität der Region zu erhöhen und damit der sich abzeichnenden abwanderungsbedingten demografischen Entwicklung entgegenzuwirken.

Der ländliche Raum ist mit der Wirtschaftsbranche Landwirtschaft dazu in der Lage und kann einen erheblichen Beitrag zur Stabilisierung der Landesentwicklung leisten. Besonders erwähnenswert und als flankierend anzusehen ist in diesem Zusammenhang der Ausbau der Nahrungs- und Lebensmittelbranche in den bereits bestehenden Zentren. Die Forcierung des Ausbaus der nachwachsenden Rohstoffe sowie Bioenergien und des sanften Kulturlandschaftstourismus sind weitere Bausteine für eine attraktive ländliche Region mit einer starken Wirtschaft.

Dazu ist es unerlässlich, die bestehenden Forschungskapazitäten eng mit den entsprechenden Branchen und der Praxis zu verzahnen. Forschungs- und Ausbildungsmöglichkeiten müssen effektiv verankert werden, denn in diesen Bereichen steckt langfristig ein gewaltiges Potenzial, das auch in der Lage ist, der Abwanderung entgegenzuwirken und ehrgeizige Menschen an die Region zu binden. Eine intensivere Vernetzung der vielen Wirtschaftsbereiche einschließlich des Sektors Landwirtschaft in seiner traditionellen und neuen Form (Diversifizierung) ist auch Ziel und Inhalt in der neuen ELER-Förderperiode 2007-2013. Damit ergeben sich zwischen der zweiten Säule der EU-Agrarpolitik und dem

Landeentwicklungsprogramm enge Verbindungen.

3. Verbesserung der Lebensbedingungen in den ländlichen Regionen (Anbindung an die Infrastrukturentwicklung, Nutzung moderner Kommunikationsmittel, Erreichbarkeit der Behörden etc).

Es bestehen erhebliche Diskrepanzen zwischen Metropolenregionen und den ländlichen Regionen, die sich auch zukünftig strukturell nicht vollständig überwinden lassen. In der Entwicklungsplanung ist aber ein verstärktes Augenmerk darauf zu richten, dass ein weiteres Auseinanderdriften verhindert wird und der ländliche Raum ausreichend Lebensqualität bietet.

Voraussetzung ist, dass z. B. Grundbedürfnisse in den Bereichen Bildung, medizinische Versorgung, und administrative Angelegenheiten wahrgenommen werden können, auch wenn die Mobilität eingeschränkt ist. Deswegen ist es erforderlich, entsprechende Einrichtungen vor Ort aufrechtzuerhalten oder die Erreichbarkeit zu gewährleisten. Nur wenn dies gegeben ist, bleiben die ländlichen Regionen attraktiv und bieten auch jüngeren, gut ausgebildeten Fachkräften und Familien eine Perspektive. Angesichts des sich abzeichnenden Fachkräftemangels, unter dem insbesondere auch Unternehmen im ländlichen Raum leiden werden, ist hier planerisch mit neuen Konzepten gegenzusteuern. Dazu gehört z. B. auch eine flächendeckende Versorgung mit Bildungseinrichtungen sowie ein gut ausgebautes Verkehrsnetz, einschließlich der „Datenautobahnen“, die für die Wirtschaft ein wichtiger Standortfaktor sind und noch an Bedeutung gewinnen werden. Dies sind Voraussetzungen für den technologischen Fortschritt und eine polyzentrale Entwicklung der Gemeinsamen Region Berlin-Brandenburg.

Die Angleichung der Lebensbedingungen zwischen Stadt und Land ist ein Ziel der Entwicklungsplanung. Strukturell bedingte Unterschiede ergeben sich zwangsläufig und müssen aus Sicht der in der Regionen Lebenden auch nicht zwingend geändert werden. Es geht jedoch um Chancengleichheit bei der Entwicklung der Regionen und darum, die Lebensqualität durch angemessene Entwicklung der Infrastruktur zu erhalten (z. B. Vermeidung von langen Wegen zu Behörden, Bildungseinrichtungen, medizinischen Versorgungseinrichtungen). Hier sind bei der Landesplanung neue



Die Überarbeitung der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg

Lösungsansätze für die sich verschärfenden Probleme gefragt.

Ländliche Regionen sind vielfältig und haben ein großes Potenzial

Die Bereiche Landwirtschaft Nahrungsmittel, Tourismus, nachwachsende Rohstoffe und Bioenergie sind unmittelbar an die ländlichen Regionen und ihre Vielfalt und Differenziertheit gebunden. Dieses vorhandene Potenzial auszubauen und die speziellen natürlichen, kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Vorzüge zu nutzen und zu stärken, sind Aufgaben der Landesentwicklung, die in den kommenden

Jahren bewältigt werden müssen. Die Landesplanung muss das Ziel haben, die Wirtschaftskraft zu stärken und das Leben in allen Regionen des Landes attraktiv zu gestalten.

Dazu ist es wichtig, die Meinungen und Vorschläge aus dem ländlichen Raum zu hören, um so die Möglichkeit zu erhalten, dass dort auch Entscheidungen getroffen werden können. Dazu bedarf es engagierter Menschen, die im ländlichen Raum verwurzelt sind und eine Perspektive sehen. Gelingt es nicht, die Abwanderung mit neuen Konzepten, z. B. Schaffung von regionalen Zentren,

zu stoppen und die Attraktivität des ländlichen Raumes darzustellen und zu erhalten, wird die Kluft zwischen engem Verflechtungsraum und peripheren Gebieten tiefer und das Konfliktpotenzial ansteigen.

Der gemeinsamen Landesplanung muss es gelingen, die Gegensätze auszugleichen, Akzente durch die Etablierung und Stärkung von Wachstumskernen zu setzen und somit das ÖI gleichmäßig im Wasser zu verteilen.



Airport BBI – der neue Flughafen für Berlin und Brandenburg

Dr. Rainer Schwarz

Die Weichen für die Zukunft sind gestellt: Seit September 2006 wird der Flughafen Schönefeld zum neuen Hauptstadt-Airport BBI ausgebaut. 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 gesamte Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg auf dem Airport im Südosten der Stadt konzentriert sein. Die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof werden im Gegenzug geschlossen.

Beste Verbindungen, kurze Wege

Das BBI-Konzept sieht einen modernen Flughafen mit kurzen Wegen vor, bei dem das Terminal zwischen den beiden parallel angelegten Start- und Landebahnen liegt. Der BBI wird kein weiterer "gold plated glamour airport", sondern ein Flughafen der neuen Generation. Kostengünstig, funktional, kurze Umsteigezeiten, klare Linien, hochmodern, weltoffen, moderne Industriearchitektur. Geschäftsreisenden, Touristen und Unternehmen wird die Hauptstadtregion mit dem BBI einen Airport mit besten Verbindungen anbieten können, mit

internationalen Flügen, eigenem Autobahnanschluss, einem Bahnhof direkt unter dem Terminal und Umsteigezeiten von lediglich 30 Minuten. Der BBI ist voll A-380-fähig: Runways und Rollwege werden so dimensioniert, dass auch moderne Großraumflugzeuge (New Large Aircraft, NLA) problemlos auf dem BBI starten und landen können.

Vorgesehen ist für 2011 eine Startkapazität von 22 bis 25 Millionen Passagieren. Je nach Passagierentwicklung kann der Flughafen für bis zu 40 Millionen

Passagiere ausgebaut werden. Damit stellt der BBI der Region Berlin-Brandenburg die Kapazitäten zur Verfügung, die sie in den nächsten Jahrzehnten benötigen wird.

Sprungbrett nach Osten

Die Perspektive ist klar: Der BBI wird ein Flughafen in der Mitte Europas mit einem starken Fokus auf innereuropäische Point-to-Point-Verkehre und ausgewählte Langstreckenverbindungen. Traditionell haben die Berliner Flughäfen einen starken Osteuropa-Fokus. Mit



3D-Simulation des neuen BBI-Terminals, Foto/Grafik: Archimation / Berliner Flughäfen



Der BBI aus der Vogelperspektive. Er erhält zwei parallel angelegte, unabhängig zu betreibende Start- und Landebahnen. Das Terminal liegt platzsparend und lämmmindernd zwischen den Runways. Foto/Grafik: Günter Wicker (Photur) /Berliner Flughäfen

der EU-Osterweiterung hat sich diese Tendenz verstärkt. Hinzu kommt der strategische Vorteil der günstigen Lage in der Mitte Europas: Flugzeiten nach Osteuropa und Asien sind eine Stunde kürzer als von den etablierten Drehkreuzflughäfen im Westen des Kontinents.

Schnell nach Downtown Berlin

Die Fahrzeiten nach Downtown Berlin werden mit dem Airport-Shuttle gerade einmal 20 Minuten und auf der Autobahn knapp 30 Minuten betragen. Berlin wird mit dem BBI die europäische Hauptstadt mit dem kürzesten Weg zu ihrem internationalen Flughafen.

Airport-Center

Neben attraktiven Flugverbindungen wird auch ein breites Non-Aviation-Angebot zum BBI gehören. Zusätzlich zu Geschäften und Gastronomie im Terminal ist ein Airport Center geplant. Hier werden Fluggästen und Flughafenbesuchern ausgedehnte Shopping Areas, Cafés, Bars, Restaurants, Hotels und Konferenzzentren zur Verfügung stehen.

Wettbewerbsfähigkeit sichern, Arbeit schaffen

Für die Zukunftsfähigkeit der Hauptstadtregion ist der BBI das entscheidende Infrastrukturprojekt. Auch in Zeiten von Internet und Email ist der schnelle Transport von Personen und Gütern in alle Welt ein entscheidender Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt der Berliner Flughäfen liegt bereits heute bei 33.600 Arbeitsplätzen. Mit dem BBI werden bis 2012 vor allem durch steigende Passagierzahlen, eine signifikante Verbesserung der Standortgüte und durch zusätzliche Kaufkrafteffekte rund 39.400 neue Arbeitsplätze in der Region entstehen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt des BBI wird damit 2012 bei 73.000 Arbeitsplätzen liegen. Das geht aus der Arbeitsstättenenerhebung der Berliner Flughäfen und einer Studie des Kölner Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Herbert Baum aus dem Jahr 2005 hervor.

Die Region profitiert schon jetzt

Berlin-Brandenburg ist auf dem Weg zum dritten bedeutenden Standort in der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland.

Allein an den Berliner Flughäfen arbeiten 15.500 Beschäftigte. Die Deutsche Lufthansa AG, die MTU Aero Engines GmbH und Rolls-Royce Deutschland Ltd. & Co. KG sowie rund 60 mittelständische Betriebe sind in der Region ansässig. Komplettiert wird die Aerospace-Landschaft durch 15 Hochschulen und Institute mit luft- und raumfahrtrelevanten Schwerpunkten. Herzstück der Luft- und Raumfahrtregion Berlin-Brandenburg wird der neue Flughafen BBI in Schönefeld im Südosten Berlins. Rund um Schönefeld siedeln sich zahlreiche Firmen der Branche an – die Region profitiert durch die Niederlassung neuer Unternehmen und die Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Die Schlüsselindustrie Luft- und Raumfahrtindustrie hat in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hervorragende Perspektiven.

Mittelstandskomponente

Die Flughafengesellschaft wird die Aufträge für Planungs- und Bauleistungen des BBI in rund 15 größere Lose vergeben, um Schnittstellenverluste so gering wie möglich zu halten. Hinzu kommen viele kleinere Lose zu ausgewählten Spezialthemen. In Zusammenarbeit mit der IHK Cottbus wurde ein Konzept erarbeitet, nach dem Unternehmen bzw. Bietergemeinschaften der Region Berlin-Brandenburg sich bei der IHK in ein Bieterverzeichnis eintragen können (www.abst-brandenburg.de). So kann sich die heimische Bauwirtschaft, so umfassend wie möglich über das aktuelle Vergabe- und Baugeschehen auf dem Airport informieren. Für Unternehmensanfragen stehen die Mitarbeiter in der airportworld bbi, dem Ausstellungs- und Besucherzentrum der Berliner Flughäfen, unter Tel. 030/6091-2070 zur Verfügung.



Start in die Zukunft: Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI

Gerhard Steintjes, Peter Schirmer

Nur neun Monate nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 zum Planfeststellungsbeschluss über den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld wurde im Umfeld des zukünftigen Flughafens BBI am 18.12.2006 eine wichtige Hürde genommen. In einem konsensorientierten Planungs- und Dialogprozess sind die beteiligten Gemeinde-, Stadt- und Landesverwaltungen ebenso wie die Landkreise, die regionalen Planungsgemeinschaften und insbesondere die Flughafengesellschaft FBS mit ihren jeweils besonderen Anforderungen und Interessenlagen zu Wort gekommen. Die konzeptionellen Grundlagen der Entwicklung rund um das wichtigste Infrastrukturvorhaben in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg liegen jetzt vor.

Für die Zukunftsfähigkeit der Flughafenregion gilt, dass sie die besten Voraussetzungen mitbringt, um sich im internationalen Vergleich zu profilieren. Eines der Ergebnisse des Planungs- und Dialogprozesses ist dabei die Erkenntnis, dass die Kooperation für beide Länder lebensnotwendig ist. Die rechtlichen und administrativen Bedingungen schaffen

den Rahmen für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung, für eine Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels und für den Schutz und den Erhalt natürlicher Ressourcen.

Diesen Ansatz reflektieren sowohl das 2006 entwickelte gemeinsame Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, die Entwürfe des gemeinsamen Landesentwicklungsprogramms und des integrierten Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg wie auch das hier näher vorgestellte „Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI“.

Aussichten für die Region

Der Flughafen BBI eröffnet neue Chancen für die Städte, Gemeinden und Landkreise im Flughafenumfeld. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seiner Entscheidung „Grünes Licht“ für den Standort Schönefeld gegeben. Der Baubeginn am 05.09.2006 setzt ein wichtiges Zeichen für den Aufbruch, denn bereits während der Bauphase werden neue Arbeitsplätze entstehen.

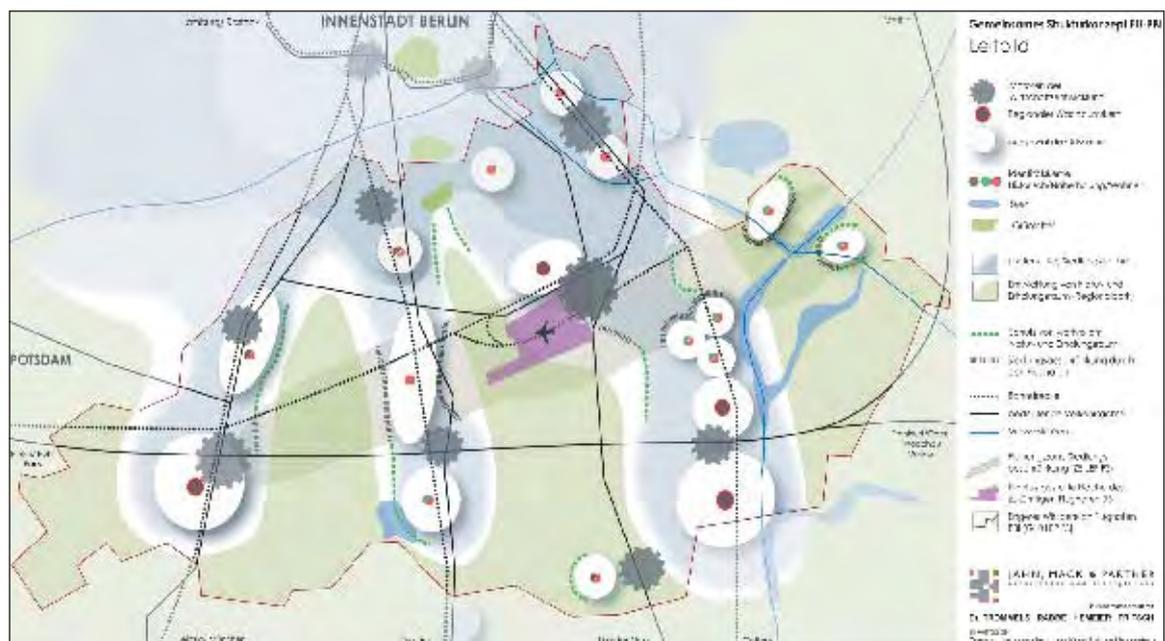
Dabei ist das Flughafenumfeld schon heute vorteilhaft aufgestellt: Es verfügt

über eine leistungsfähige Verkehrerschließung, die bis 2011 an wichtigen Stellen ergänzt werden wird. Die Berliner Innenstadt und der Flughafen BBI sind über Straßen- und Schienenverbindungen schon heute gut miteinander verknüpft. Attraktive Standorte für Wohnen und gewerbliche Nutzungen können mit geeigneten Potenzialen ergänzt werden; renommierte Schlüsselunternehmen wie Daimler-Benz, MTU und Rolls-Royce haben sich angesiedelt und in den letzten Jahren ca. 3.800 neue - häufig hochwertige - Arbeitsplätze geschaffen.

Mit dem Ausbau des Flughafens BBI wird sich der positive Trend fortsetzen. Neben den klassisch flughafenbezogenen Branchen (Logistik, Luftfahrttechnik, Elektronik, Automotives) geht es zunehmend auch um die Akquisition „neuer“ Geschäftsfelder z. B. der Medienindustrie, des Gesundheitswesens und des Modesektors, die die Nähe zu einem Großflughafen mit attraktiven internationalen Verbindungen suchen.

Dialogprozess - Prozesssteuerung

Die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg beauftragten im April 2006



Leitbild



ihre Gemeinsame Landesplanung, zusammen mit allen Städten, Gemeinden und (Berliner) Bezirken im engeren Wirkungsbereich des Flughafens BBI, ein Konzept für ein gemeinsames räumliches Leitbild zu erarbeiten. Zunächst waren im Wirkungsbereich des Flughafens BBI im „Gegenstromprinzip“ die Vorgaben für und die Anforderungen an die Aktualisierung der Landesplanung abzugleichen und zu klären.

Gleichzeitig sollten informell zusätzliche städtebauliche Entwicklungspotenziale und Anforderungen an den Ausgleich von flughafenbedingten Vor- und Nachteilen (Lärmbelastungen, Siedlungsbeschränkungen) identifiziert und unter den Akteuren abgestimmt werden. Die brandenburgischen Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau, Zeuthen, die brandenburgischen Städte Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Mittenwalde, die Landkreise Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald und Oder-Spree sowie Berlin mit den Bezirken Berlin-Neukölln, Berlin-Tempelhof-Schöneberg und Berlin-Treptow-Köpenick haben den Arbeitsprozess durch ihre konstruktiven Beiträge gestaltet.

Beteiligt waren außerdem die Planungs- und Wirtschaftsressorts der Länder Berlin und Brandenburg sowie die Staats-

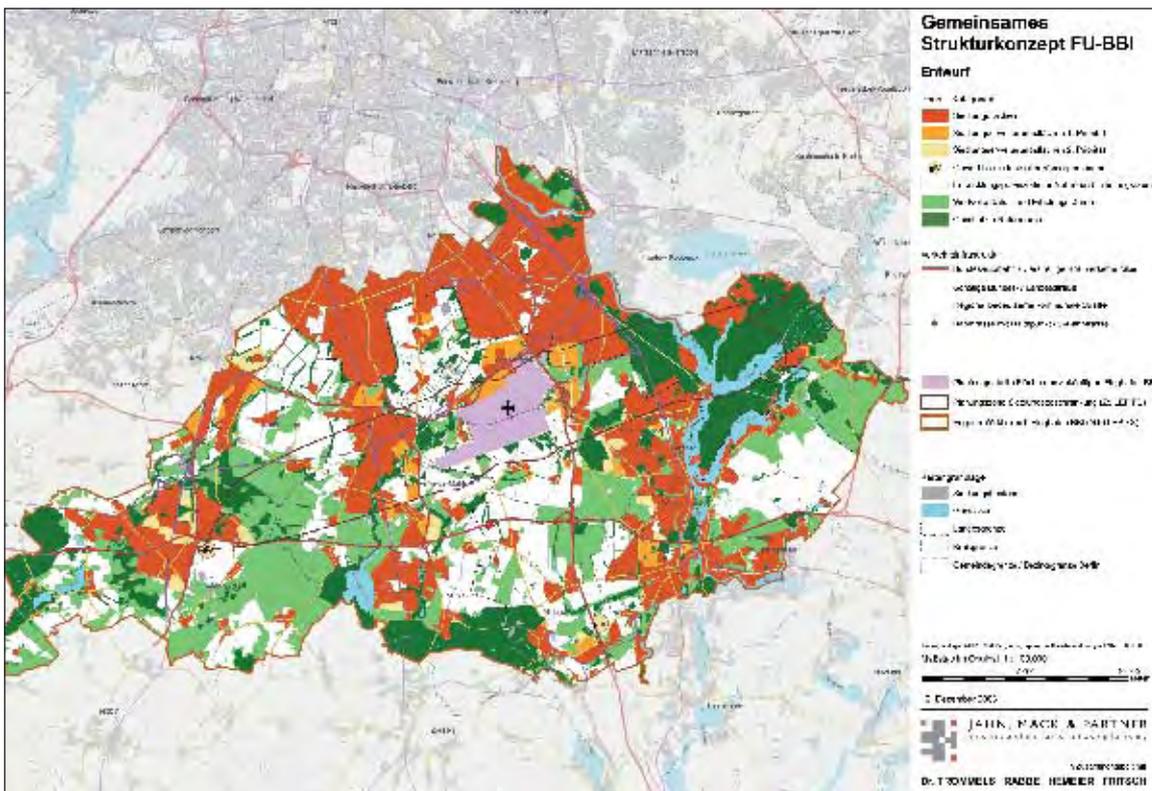
und Senatskanzlei und die Regionalen Planungsgemeinschaften. Die Steuerung des Arbeitsprozesses vom Juni bis Dezember 2006 oblag der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Jahn, Mack & Partner; dieses wiederum in Kooperation mit dem Landschaftsplanungsbüro Hemeier und einem Team für Moderation und Konfliktbearbeitung (Roger Rabbe und Andrea Fritsch). Die Arbeitstreffen wurden von Dr. Willem Trommels moderiert, der über lange Jahre erfolgreich die Flughafenumfeldentwicklung am Standort Amsterdam-Schiphol betrieben hat und wertvolle Erfahrungen in den Diskussionsprozess einbringen konnte.

Neben den Arbeitstreffen hatten die beteiligten Kommunen Gelegenheit, ihre Interessen, Sorgen und Wünsche in „gebündelten Gesprächen“ darzustellen. Diese Vorgehensweise hat sich insofern als vorteilhaft erwiesen, als sie den Akteuren aus den Teilräumen des Wirkungsbereichs ermöglicht, sich als Einheiten zu verstehen. Sie können arbeitsteilig bestimmte Funktionen übernehmen – jeweils unter Würdigung spezifischer Profile. Wo immer möglich, wurden diese Aspekte in das Konzept eingearbeitet. Das außergewöhnliche Engagement auf örtlicher Ebene verdient nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der vorangegangenen gerichtlichen Auseinandersetzungen besondere Wertschätzung.

Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI“

Als Ergebnis des fach- und länderübergreifenden Arbeitsprozesses liegt nunmehr das „Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI“, vor, das einen Rahmen für die wirtschaftliche Entwicklung durch Identifizierung von Flächenpotenzialen für Wohnen und Gewerbe steckt und verbesserte Vermarktungsbedingungen aufzeigt.

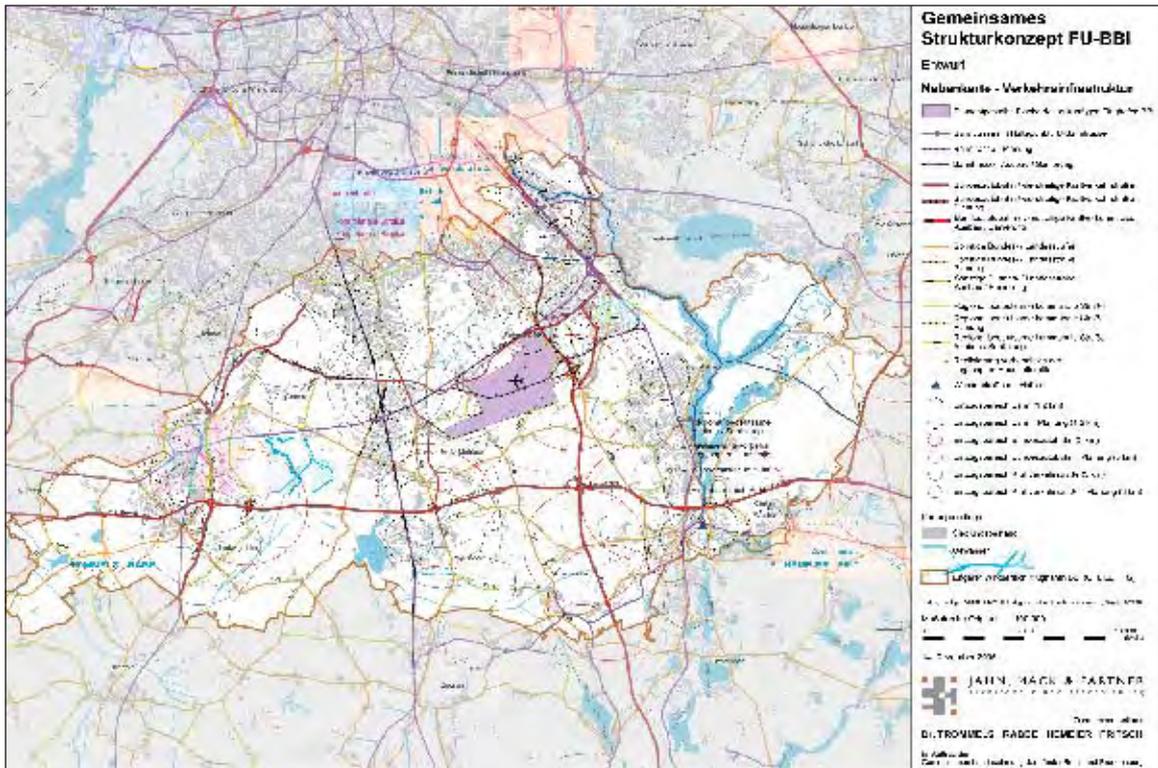
Das **Leitbild** dient der Profilierung der Flughafenregion: Es soll Raum für eine dynamische Entwicklung von Gewerbe und Wohnen geben und zugleich einer Zersiedlung entgegensteuern. Ausgangspunkt sind die bestehenden örtlichen Strukturen, Profile und lokalen Identitäten. Ein effizientes Verkehrssystem sichert die optimale Anbindung und Erschließung des Flughafens und der Region. Die traditionelle Wohnsiedlungsentwicklung entlang von Bahnlinien ist auch das Grundmotiv der zukünftigen Entwicklung. Die Gewerbeentwicklung orientiert sich am Flughafenstandort, am vorhandenen Siedlungsgefüge und am Verkehrssystem. Die Achsenzwischenräume sollen der Entwicklung von Natur- und Erholungsräumen vorbehalten bleiben. Das Leitbild soll auch dazu beitragen, einen Ausgleich zu schaffen: Zwischen den Nachteilen, die



Gemeinsames Strukturkonzept Entwurf 12.12.2006



Die Überarbeitung der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg



Gemeinsames Strukturkonzept FU - BBI, Nebenkarte Verkehrsinfrastruktur

sich aus den Belastungen ergeben, die der Flugverkehr mit sich bringt, und den Vorteilen von Wachstumsszenarien aufgrund der unmittelbaren Nähe von potenziellen Standorten zum Flughafen.

Das **Strukturkonzept** stellt die gemeindlichen Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf die Siedlungsflächen sowie die Natur- und Erholungsräume im Maßstab 1:100.000 dar. Gleichzeitig wird der Erhalt und die Aufwertung des Natur- und Landschaftsraums mit konkreten Vorschlägen unterstützt. Es sind dies beispielsweise Ansätze eines Flächen- und Maßnahmenpools für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach dem Naturschutzrecht, und erste Ansätze zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen, die der Flughafen BBI mit sich bringen wird.

Kategorien der Siedlungsflächenentwicklung sowie der Natur- und Erholungsraumentwicklung sind:

- Siedlungsflächen – Bestand (rot)
- Siedlungserweiterungsflächen erster Priorität (orange)
- Siedlungserweiterungsflächen zweiter Priorität (gelb)
- Gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (gelbes Symbol: giV)
- Entwicklungspotenziale für Natur- und Erholungsräume (weiß)
- Wertvolle Natur- und Erholungsräume (hellgrün)
- Geschützte Naturräume (dunkelgrün)

Nebenkarten erläutern im Detail die Handlungserfordernisse und -empfehlungen des GSK: Die Nebenkarte Gewerbepotenziale differenziert den Gewerbeflächenbestand nach dem Grad der derzeitigen Belegung und stellt zusätzliche Gewerbeflächenpotenziale dar. Im engeren Wirkbereich sind demnach innerhalb bestehender Gewerbegebiete rund 900 ha an gewerblichen Reserveflächen verfügbar. Die erste Stufe kennzeichnet weitere 900 ha Entwicklungspotenzial; eine zweite Stufe der Inanspruchnahme eröffnet die Perspektive, langfristig zusätzlich 450 ha Gewerbeflächen zu entwickeln.

Die Nebenkarte Verkehrsinfrastruktur stellt differenziert nach Bestand und Planung die Schienenverkehrsinfrastruktur, das Bundes- und Landesstraßennetz, das regional bedeutsame kommunale Straßennetz und das Wasserstraßennetz im engeren Wirkbereich des BBI dar. Auch die Einzugsbereiche des Schienennetzes und des übergeordneten Straßennetzes werden veranschaulicht. Die Ergebnisse des Gemeinsamen Strukturkonzepts wurden von allen Beteiligten ausgehandelt und „zu Papier gebracht“: Eine Erklärung der Beteiligten zu den gemeinsam erarbeiteten Zielen wurde am 18. Dezember 2006 paraphiert. Nach der Zustimmung der Gemeindevertretungen, Kreistage und Regionalversammlungen ist die ab-

schließende Unterzeichnung der Erklärung – für Ende März 2007 vorgesehen.

Der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung liegt daran, Handlungsspielräume für die kommunale Ebene zu schaffen, damit diese flexibel auf neue Anforderungen und Entwicklungsoptionen reagieren können. Aus Sicht der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg ist mit Blick auf den bisherigen Dialogprozess besonders erfreulich, dass sich die in unterschiedlichem Maß vom Flughafen aus belasteten Kommunen im Flughafenumfeld zu einer Kooperation gefunden und den Arbeitsprozess konstruktiv gestaltet haben.

Raumwiderstände gegenüber dem wirtschaftlichen Aufschwung konnten überwunden werden. Das bedeutet, es sind Lösungen gesucht und verabredet worden, die den Grad der Vereinbarkeit des Projektes BBI und seiner Umfeldentwicklung mit den vorhandenen Naturpotenzialen erhöht, bzw. die Qualitätsminderung der Umweltgüter verringert, die im betroffenen Raum bei Beanspruchung durch das Projekt zu erwarten sind. So wurden wichtige Freiräume als Voraussetzung der künftigen Entwicklung attraktiver Wohnstandorte gesichert.

Kooperation der Gemeinden

Auch 2007 verbleibt noch viel zu tun.



Die erfolgreich gestartete Zusammenarbeit soll fortgesetzt werden. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg wird insbesondere die Einrichtung eines auf kommunaler Ebene getragenen und auf Kontinuität angelegten „Dialogforums Flughafenumfeld“ unterstützen.

Als Themen des Dialogforums wurden verabredet:

- die gemeinsame Vertretung von Interessen gegenüber Dritten
- Beratung über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch mit dem Ziel, die Landschaftsräume als Voraussetzung für attraktive Wohnstandorte in der Region zu sichern und zu qualifizieren
- Einrichtung eines Nachbarschaftsfonds
- Entwicklung gemeinsamer Strategien für Investitionen und Ansiedlungen.

Des Weiteren wird die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg im Jahr 2007 im Dialog mit den beteiligten Gemeinden ausgewählte inhaltliche Vertiefungen des Gemeinsamen Strukturkonzepts, insbesondere zu den Themen Verkehrsinfrastruktur und Qualifizierung des Freiraums, auf den Weg bringen.

Die Entwicklung des Flughafenumfeldes aus kommunaler Sicht

Dr. Udo Haase, Dr. Herbert Burmeister

Am 16.03.2006 entschied das Bundesverwaltungsgericht, dass der Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) in Schönefeld gebaut werden darf. Die Reaktion im Umfeld des Standorts konnte unterschiedlicher nicht sein. Während die einen die Entscheidung als Erfolg feierten, endete für die anderen ein jahrelanger Kampf gegen den aus ihrer Sicht falschen Standort mit einer Enttäuschung, wenn auch z. B. Nachtflugsbeschränkungen die zu erwartende Belastung einschränken werden.

Nach dem Urteil galt es für die Standortgegner, sich auf die veränderte Situation einzustellen. Ein Dreivierteljahr danach paraphierten am 18.12.2006 die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg sowie 12 Gemeinden des engeren Wirkbereiches des BBI eine Gemeinsame Erklärung.

Ziel der Unterzeichner ist es, das Flughafenumfeld fit zu machen für die Entwicklung des BBI. Das Flughafenumfeld mit seinen Straßen und Schienensträngen, mit Bahnhöfen und Haltepunkten, seiner Wasserstraße, mit zahlreichen Wohn- und Gewerbegebieten muss von Anfang an so gestaltet werden, dass es den Anforderungen eines modernen Airports für die gesamte Region Berlin-Brandenburg gerecht wird.

Erfahrungen aus der Entwicklung des Flughafens München, die in der Diskussion um ein Gemeinsames Strukturkonzept (GSK) vorgestellt wurden, drängten

den Gedanken eines abgestimmten Handelns förmlich auf.

Es ist ein Verdienst der Gemeinsamen Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg, den ersten Schritt zur Koordination der Interessen der 12 brandenburgischen Kommunen, von drei Berliner Stadtbezirken, aber auch der drei betroffenen Landkreise getan zu haben. Im Ergebnis entstand ein Konzept, das im engeren Wirkbereich des Flughafens BBI den LEP eV ergänzen wird und als Grundlage für den in Aufstellung befindlichen LEP B-B dient. Auch die Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld wirkte im Dialogprozess mit. Das ist der richtige Weg, um die Interessen der Kommunen, der Länder sowie der Flughafenbetreiber in Einklang zu bringen.

Die Arbeit im Rahmen der Arbeitsgruppe zum Gemeinsamen Strukturkonzept verlief sehr sachlich, kollegial und ohne große Aufregungen. Alle Teilnehmer waren sich der großen Verantwortung, die auf ihren Schultern lag, bewusst. Erfreulich war auch die Tatsache, dass es zu keinen Querelen untereinander kam und Berliner und Brandenburger Interessen sehr fair und zu beiderseitigem Vorteil abgewogen werden konnten. Damit wurden insgesamt gute Grundlagen geschaffen, um die Umfeldentwicklung in einem noch zu bildenden Lenkungsausschuss und einer Projektgruppe gezielt weiter vorantreiben zu können. Wichtig für die Zusammenarbeit war, dass ein

Klima des Vertrauens geschaffen wurde. Die Gemeinsame Landesplanung und das beauftragte Büro Jahn, Mack & Partner fanden den engen Kontakt zu allen beteiligten Gemeinden. Diese bewiesen, dass sie durchaus in der Lage sind, mit Blick auf die Gesamtentwicklung ihre eigenen Interessen und Ziele verantwortungsbewusst zu formulieren.

Die Kommunen, Landkreise und Berliner Stadtbezirke sind sich darüber hinaus einig, neben diesen beiden Gremien ihre Interessen im Rahmen einer bestehenden Umfeldentwicklungsgesellschaft (BADC) zu bündeln, Abstimmungen zu treffen und den geplanten kommunalen Interessenausgleich zu formulieren und zu organisieren. Im Rahmen dieser Gesellschaft soll das von Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck angekündigte „Bündnis am Boden“ mit den Kommunen in die Tat umgesetzt werden.

Der Schönefelder Flughafen, sowie der damit in den umliegenden Kommunen zusammenhängende Flug-, Bahn- und Straßenverkehr, der Wasser- und Energieverbrauch, die Bodenversiegelungen und auch das Abfallaufkommen stellen wichtige Seiten der Umweltbilanz der gesamten Region dar, die nur gemeinsam betrachtet werden können. Geht es letztendlich doch auch darum, in Schönefeld neben einer bedeutenden Steigerung des Anteils am deutschen Flugverkehr und der Ansiedlung zahlreicher Unternehmen und Lieferanten die Lebensqualität der Menschen zu verbessern.



Die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt erfordern besonders im Umfeld eines Flughafens die Erarbeitung von Strategien, die darauf gerichtet sind, Umweltbelastungen zu vermindern und den Umweltschutz als eines der wichtigsten für die Umlandregion bestehenden Ziele festzuschreiben.

Nur ein intaktes Umfeld garantiert positive Entwicklungen in allen anderen Bereichen. Eine breit angelegte Umweltpolitik unter Einbeziehung aller Kommunen des Umfeldes und des Flughafens wird es in Zusammenarbeit mit den Ländern Berlin und Brandenburg ermöglichen, die notwendigen Ersatzpflanzungen und Neuaufforstungen sinnvoll zu verteilen und zu sichern.

Der Luftverkehr wird nach allen vorliegenden Prognosen und Studien auch weiterhin eine sehr erfolgreiche Wachstumsbranche sein. Berücksichtigt man die Tatsache, dass sich der Trend zur Liberalisierung der Märkte weiter fortsetzt, kommt dem Airport Berlin-Brandenburg International in einem sich verschärfenden Wettbewerb der Regionen eine große Bedeutung zu. Die Wettbewerbsfähigkeit der Region wird also entscheidend von der Attraktivität des Airports und seines Umfeldes, der Erreichbarkeit, der Anbindung und der Flexibilität der Umlandgemeinden abhängen. Nur wenn diese Faktoren von den Investoren und

Ansiedlungswilligen als positiv empfunden und anerkannt werden, können sie bewirken, dass sich Firmen, Unternehmen und Dienstleistungsbetriebe im Flughafenumfeld ansiedeln. Nur dann werden alle die Prognosen eintreffen, die davon ausgehen, dass die Zahl der Firmen und Unternehmen steigt, dass sich die Zahl der Arbeitsplätze vervielfacht, dass sich die Steuer- und Einnahmesituation der Kommunen weiter verbessert, dass sich die Bruttowertschöpfung der im Umfeld ansässigen Unternehmen weiter erhöht, dass das Gaststätten- und Hotelgewerbe im gesamten Umfeld ebenso wie der Wohnungsbau zu neuen Höhen kommen werden.

Schönefeld kann mit dem zunehmenden Interkontinentalverkehr und einem leistungsfähigen Verteiler- oder Zubringersystem in der EU immer mehr zu einem der wichtigsten Verkehrsknoten in Europa werden. Die in der Planung festgeschriebene Anbindung der deutschen Hauptstadt an den Airport Schönefeld soll Garant einer positiven Entwicklung der Gesamtregion Berlin-Brandenburg sein. Mit dem Ausbau Schönefelds und der immer weiter fortschreitenden Realisierung des BBI ist mit neuen Strecken, mehr Luftfracht und steigenden Passagierzahlen zu rechnen. Wir wollen Möglichkeiten schaffen, dass in der Region neue Arbeitsplätze entstehen und die

Ansiedlung weiterer Zukunftsindustrieweige forciert wird. So hat bereits heute die Ansiedlung von Dienstleistern, wie Catering-Unternehmen, Sicherheits- und Reinigungsfirmen, Wartungsunternehmen, Behörden auf dem Flughafen, Hotels und Restaurants begonnen. Daraus ergeben sich für die umliegenden Kommunen zahlreiche Verpflichtungen und Aufgaben, denn alles das erfordert eine gute Infrastruktur im gesamten Flughafenumfeld. So werden in der Gemeinde Schönefeld verstärkt Unternehmen angesiedelt, die von vornherein die Flughafennähe suchen.

Schulzendorf sieht seine Chance dagegen mehr als Wohnstandort. Das GSK hat dafür die Bedingungen weiter verbessert. Die Gemeinde, die schon in den zwanziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts als „Stadt der 1000 Gärten“ gepriesen wurde, kann die Nachfrage nach Wohnungsbauland in vielen Qualitäten befriedigen.

In der Gemeinsamen Erklärung ist festgehalten, die Abstimmung 2007 weiter zu führen. Anknüpfend an die positiven Ergebnisse der ersten Etappe wird es vor allem darum gehen, den Interessenausgleich zwischen allen Gemeinden des engeren Wirkbereiches konkret auszuformen. Die Chancen auch damit zum Erfolg zu kommen, stehen gut. ■

Die Luft- und Raumfahrtindustrie als Schlüsselkompetenz für Berlin-Brandenburg

Andreas Kaden

Dritter Luft- und Raumfahrtstandort in Deutschland

Die Luft- und Raumfahrtindustrie in Berlin-Brandenburg zeichnet sich durch hoch spezialisierte kleine und mittlere Unternehmen, wissenschaftliche Institutionen und global agierende Konzerne wie Lufthansa, MTU und Rolls-Royce aus.

Die drei Kernunternehmen haben in den letzten Jahren in den Aufbau ihrer Geschäftsfelder und dem Ausbau des Standortes Berlin-Brandenburg mehrere 100 Mio. EUR investiert.

Der Lufthansa-Konzern mit fast 5.000 Mitarbeitern in der Region Berlin-Brandenburg hat hier den einzigen Standort neben Frankfurt, an dem alle Geschäftsfelder des Konzerns vertreten sind. Dazu zählen Lufthansa Technik und Lufthansa Technik Logistik, Lufthansa Flight Training, das Ausbildungszentrum TRAINICO und Lufthansa Bombardier Aviation Services.

MTU Aero Engines hat mit der MTU Maintenance Berlin-Brandenburg im brandenburgischen Ludwigsfelde ein großes Werk aufgebaut. Das Unterneh-

men ist auf Luftfahrtantriebe des unteren Schub- und Leistungsbereichs sowie Industriegasturbinen spezialisiert. Zudem wird hier der Großteil der MTU-Niederdruckturbinen montiert. Eine herausragende Rolle spielt das Unternehmen beim TP 400-D6, dem Antrieb des neuen Airbus-Militärtransporters A 400M: In Ludwigsfelde steht der einzige Serienprüfstand Europas, auf dem Entwicklungstests und Abnahmeläufe für das TP 400-D6 durchgeführt werden. Auch die Montage der europäischen TP 400-D6-Serientriebwerke erfolgt exklusiv bei der MTU-Tochter.



In direkter Nachbarschaft ist der Hauptsitz von Rolls-Royce Deutschland in Dahlewitz mit rund 1.500 Beschäftigten. Rolls-Royce Deutschland ist Deutschlands einziger behördlich genehmigter Triebwerkhersteller mit Entwicklungs-, Herstellungs- und Instandhaltungsbetriebszulassung für moderne zivile und militärische Turbinenriebwerke. Als Kompetenzzentrum für Zweiwellen-Triebwerke der Rolls-Royce Group ist der Standort Dahlewitz für die Triebwerkreihen BR700, Tay, Spey und Dart sowie für den Rolls-Royce Anteil am V2500 Triebwerk verantwortlich.

Um diese Kernbetriebe hat sich eine Vielzahl von kleinen und mittleren Unternehmen angesiedelt. So zum Beispiel die Firma KRAUSS Aviation Technologies mit der Reparatur, Instandhaltung und Oberflächenbearbeitung von Triebwerksteilen am Standort Ludwigsfelde. Einige Unternehmen wurden als Spin-offs aus den Kernbetrieben heraus neu gegründet.

Mit inzwischen über 4.000 industriellen Arbeitsplätzen in Berlin-Brandenburg konnte die Luft- und Raumfahrtindustrie ihre Beschäftigungszahl in den letzten 10 Jahren um mehr als 270 % von einst 1.500 Mitarbeitern erhöhen.

Die Vielzahl der Forschungseinrichtungen und Institutionen, die in enger Zusammenarbeit mit den hier ansässigen Unternehmen stehen, komplettieren und ergänzen das Bild vom Luft- und Raumfahrtstandort Berlin-Brandenburg. Herausragende Beispiele sind die Institute an der Technischen Universität Berlin, der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus, die TFH Wildau und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) am Standort Berlin-Adlershof.

Die Berliner Flughäfen haben mit einem stetig gewachsenen Passagieraufkommen auf mehr als 18 Mio. im Jahr 2006 eindrucksvoll Platz Drei in Deutschland nach Frankfurt/ Main und München erreicht. Sie gehören zu einer der wichtigsten Arbeitsstätten in der Region (fast 15.000 Personen arbeiten direkt an den Flughäfen; in den vergangenen zwei Jahren sind pro Tag im Schnitt zwei Jobs an den Airports entstanden). Dieser Wachstumstrend setzt sich fort. Mit dem neuen Hauptstadtflughafen BBI Berlin-Brandenburg International und einem echten Parallelbahnbetrieb sollen ab 2011 über 20 Mio. Passagiere abgefertigt werden. In Fachkreisen wird

durch BBI mit rund 40.000 Jobs in der Region gerechnet.

Die Internationale Luft- und Raumfahrt-Ausstellung ILA Berlin Airshow, die seit 1992 wieder in Berlin am Flughafen Schönefeld alle zwei Jahre ihre Tore öffnet, gilt als eine der Weltmessen in der Branche und ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Region. 2006 präsentierte sich die Region Berlin-Brandenburg eindrucksvoll mit über 50 Ausstellern auf dieser wichtigen Messe. Auch die A 380 von Airbus absolvierte hier ihre Deutschlandpremiere.

Im neuen Super-Airbus fliegen Berlin-Brandenburger Unternehmen mit. Das Berliner Traditionsunternehmen HOLMCO liefert die Bordkommunikation, PACE entwickelt Programme für die Kabinenkonfiguration, AQUAROTTER aus Ludwigsfelde baut Waschplatzsysteme für die A 380. Weitere Unternehmen führen Test und Engineering Leistungen durch, so zum Beispiel die Unternehmen GEVA und die FTI Engineering Group.

Aber nicht nur im A 380 fliegen Berlin-Brandenburger Unternehmen mit: In der Region werden auch selber Flugzeuge gebaut. Mit den Produkten von STEMME und AQUILA Technische Entwicklungen aus dem Bereich des Leichtflugzeugbaus haben diese Unternehmen aus der Region eine technologische Spitzenstellung errungen. Dabei spielt die Entwicklung von Leichtbauflugzeugen und -werkstoffen eine erhebliche Rolle in der Region.

Südlich von Berlin hat sich das Zentrum für Luft- und Raumfahrt Schönefelder Kreuz in Wildau zu einem festen Bestandteil der Branche entwickelt. In direkter Nachbarschaft zur Technischen Fachhochschule Wildau, dem TGZ Technologie- und Gründerzentrum und WIT Wildau Institute of Technology haben sich die Firmen AneCom Aero-Test, airkom Druckluft, DELCON, ETN Aerospace und die IABG angesiedelt.

BBAA e.V. Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz e.V.

Um die Interessen der hier tätigen Unternehmen und Einrichtungen zu bündeln, wirkungsvoll und effektiv zu vertreten, wurde 1998 von elf Partnern die BBAA als Netzwerk für Innovationen, neue Produkte und Dienstleistungen gegründet. Das Netzwerk umfasst mittlerweile mehr als 80 Unternehmen. Der Verband vertritt damit die überwiegende Mehrheit der hier Beschäftigten der re-

gionalen Luft- und Raumfahrt, mit einem Branchenumsatz von über einer Milliarde Euro.

Mit der BBAA Netzwerkinitiative „Triebwerkstechnik“, der Gründung des „Galileo Anwendungszentrum Berlin-Brandenburg“ (gemeinsam mit FAV, TelematicsPro und GEOkomm) und anderen wichtigen Projekten setzt der Verband wichtige Akzente für Wachstum und mehr Beschäftigung in der Region. Mit dem jährlichen „Tag der Luft- und Raumfahrt“ und der Verleihung des Lilienthalpreises organisiert die BBAA eine effektive Plattform für den Dialog zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Der Verband setzt sich für die zügige Umsetzung des neuen Hauptstadtflughafens BBI ein und unterstützt die ILA am Standort Berlin. Anfang 2006 wurde die Service- und Dienstleistungsgesellschaft prop BB GmbH, das Berlin-Brandenburg Aerospace Center gegründet.

Die BBAA ist Mitglied des Bundesverbandes der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI) und ist im Regionalforum mit den anderen Luft- und Raumfahrtstandorten in Deutschland vernetzt. Zudem unterhält die BBAA Partnerschaften mit dem FAV, TelematicsPro, ALROUND sowie dem französischen (AVIA), belgischen (EWA) und kanadischen (AQA) regionalen Luft- und Raumfahrtverband.

Kernkompetenz Triebwerkstechnologie

Mitte 2005 startete die BBAA Netzwerkinitiative „Triebwerkstechnologie“ unter der Leitung von Prof. Günter Albrecht, BTU Cottbus, um die Kernkompetenz in dieser Region, die Triebwerkstechnologie zu stärken und die Ausrüster- und Zuliefererstruktur zu verbessern. Mittlerweile gibt es die ersten erfolgreichen Projektgruppen in Zusammenarbeit mit MTU und Rolls-Royce und rund 50 KMU. Ein wichtiges Zwischenziel: Die Zertifizierung nach DIN EN 9100 und der Einführung eines Qualitätsmanagements bei den Firmen, die als Zulieferer für die Systemhersteller tätig werden. Zudem sollen die Unternehmen und der Forschungs- und Entwicklungsbereich an den hier tätigen Einrichtungen verbessert und weiter ausgebaut werden, um das Potenzial an Ideen und Innovationen besser auszuschöpfen.

Zukunft braucht Visionen

Zu den Visionen eines starken Luft- und Raumfahrtstandortes Berlin-Brandenburg gehört sicherlich die erfolgreiche Umsetzung des neuen Flughafen BBI



Die Überarbeitung der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg

Berlin-Brandenburg International am Standort Schönefeld und die weitere Zusammenarbeit der Unternehmen auf dem Gebiet der Triebwerkstechnologie mit dem Aufbau eines funktions- und leistungsfähigen Zuliefererwesens hier aus der Region. Auch die Business und General Aviation werden für die Region an Bedeutung zunehmen und dies sowohl bei Produktion, Wartung und Instandhaltung.

Zu einer erfolgreichen Umsetzung von Visionen gehört auch die Vorbereitung von qualifiziertem und hoch motiviertem Personal. Dafür stellen verschiedene Initiativen zur Fachkräfteentwicklung die Weichen für die Zukunft. Ab 2007 bietet zum Beispiel das Wildau Institute of Technology (WIT) den Masterstudiengang Luftverkehrsmanagement als MBA an. Ein Baustein im Mosaik und Angebot der reichhaltigen Ausbildungsmöglichkei-

ten der staatlichen und privaten Anbieter in der Region. Schon heute werden die Weichen für die Ingenieure, Mechaniker, Piloten, Facharbeiter, Elektronikspezialisten und dem Boden-, Bord- und Kabinenpersonal von Morgen gestellt.

Im Bereich Raumfahrt, Kleinsatelliten, GALILEO und Geoinformationswissenschaften greift die Region ebenfalls nach den Sternen: 2005 wurde das GALILEO Anwendungszentrum Berlin-Brandenburg mit Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik gegründet, 2006 ging die RiBB (Raumfahrtinitiative Berlin-Brandenburg) an den Start, um die Raumfahrtkompetenzen der Hauptstadtregion zu bündeln. Der DLR Kleinsatellit BIRD ist seit fünf Jahren zuverlässig im Weltall unterwegs. An der Entwicklung und Produktion beteiligt: Das Unternehmen Astro- und Feinwerktechnik aus Berlin-Adlershof.

Das Spezialgebiet der Firma navtec ist die Entwicklung von Schaltungen und Systemen auf dem Gebiet der digitalen Signalverarbeitung, der Funknavigation sowie der digitalen Empfangstechnik.

Der größte Verkehrslandeplatz Ostdeutschlands, der Flugplatz Schönefeld, südlich von Potsdam, erweitert seine Kapazitäten und wächst stetig im Bereich General und Business Aviation. Im Verbund mit anderen Partnern könnten in naher Zukunft neue Konzepte im Bereich Sicherheitstechnologie an diesem Standort umgesetzt werden. Am Airport Ost, dem Flugplatz Neuhardenberg sollen Großraumflugzeuge „dismantelt“, recycelt werden und Zeppelin EuroTours will von diesem Standort ihre Luftschiffe entwickeln und produzieren, um europaweit Touristenflüge anzubieten.

Der TÜV Nord baut an seinem Standort Berlin sein Geschäftsfeld TÜV Nord Aviation zu einem umfassenden Dienstleistungsportal als internationaler Partner für die Luft- und Raumfahrtindustrie, Flughäfen und Airlines aus.

Berlin-Brandenburg verfügt bereits jetzt über eine hervorragende Infrastruktur und Unternehmenslandschaft im Bereich der Luft- und Raumfahrt. Dabei spielt sicherlich die enge Vernetzung der Akteure eine wichtige Rolle. Die Region und ihre Luft- und Raumfahrtbranche zeichnet sich durch ein sehr breites Portfolio an Know how aus: Vom Triebwerksbau, der Wartung und Reparatur, Leichtflugzeugbau, Satelliten- und Raumfahrttechnik, Werkstoffe über Dienstleistungen von F+E, Planung und Consulting bis Engineering, Testing und Software Entwicklungen und Ausbildung.

Alle eint das Ziel gemeinsam noch weiter die Luft- und Raumfahrt als Schlüsselkompetenz von Berlin-Brandenburg zu stärken und auch international für Investoren und neue Unternehmen attraktiv zu sein. Dieser Aufgabe und dem Ziel verpflichtet, setzt die BBAA alle Kräfte ein, um als Partner für Wirtschaft, Wissenschaft und Politik ein Bindeglied zu sein, welches die Zukunftsfähigkeit des Standortes sichert.

BBAA e.V. Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz e.V.

Airport Center
Mittelstraße 5/ 5a
12529 Berlin Tel. 030. 63 49 9595 Fax
030.63 49 9596 Mail office@bbaa.de
Web www.bbaa.de und www.lilienthalstiftung.de



Ausstellungsfeld BBAA



Längsschnitt Turbine



Straßenbaumaßnahmen im Raum Flughafen Schönefeld

Thomas Schütt

Vorbemerkung

Die mit der deutschen Wiedervereinigung einhergehende, schnelle Motorisierungsentwicklung und die weitere zu erwartende Verkehrsentwicklung zeigten Anfang der 90er Jahre einen deutlichen Handlungsbedarf beim Aus- und Neubau von Straßen in Ostdeutschland

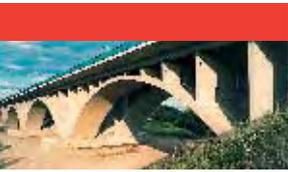
auf, um tägliche Unzulänglichkeiten wie Staus zu beseitigen.

Folgerichtig wurden im Umfeld der Gemeinde Schönefeld die Bundesstraßen B 96, die B 96a, die B 179 und die Autobahn A 113n mit einer Weiterführung im Land Berlin zur Stadtautobahn A 100 in

den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 1992 aufgenommen.

Im Jahr 1996 beschlossen die Gesellschafter der Berliner Flughäfen den Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg International BBI in Schönefeld. Für die-





sen Beschluss waren die vorgenannten Aus- und Umbaumaßnahmen am Straßennetz ein wesentliches Kriterium für die Standortentscheidung des neuen Flughafens.

Ab 1992 bereiteten das damalige Straßenbauamt Wünsdorf den 4-streifigen Ausbau der B 96, B 96a und B 179 und das damalige Brandenburgische Autobahnamt den 6-streifigen Neubau der A 113n vor. Südlich davon wurde die A 10 als Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit bis zum Jahr 2000 6-streifig ausgebaut.

Ab 1996 wurde die Planung und der Bau der B 179, der A 113n und ab 1998 auch die Planung und der Bau B 96 und B 96a in eine Hand gelegt. Damit ist heute mit dem Landesbetrieb Straßenwesen für alle Fragen rund um den Straßenbau der vorgenannten Maßnahmen ein Ansprechpartner verantwortlich.

A 113n

Die geplante neue A 113n stellt die Verbindung zwischen dem Berliner Ring A 10 und dem Berliner Stadtring A 100 her. Nach länderübergreifenden Raumordnungs- und Linienbestimmungsverfahren in den Jahren 1992 - 1994 wurde der heutigen Trassenführung der Vorzug gegeben.

Im Dezember 1997 wurde das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der A 113n zwischen Kiekebusch und Landesgrenze Brandenburg/Berlin beantragt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 19.07.2000 ist das Baurecht für den Bau der A 113n gegeben.

Zur Bewältigung von bis zu 130.000 Kfz/24h wird eine 6-streifige Autobahn errichtet. Durch die Anordnung einer leistungsfähigen Anschlussstelle südlich von Kienberg werden die Voraussetzungen für eine exzellente straßenseitige Anbindung des Flughafens Berlin-Brandenburg International geschaffen.

Der Autobahnbereich zwischen dem Schönefelder Kreuz und Kiekebusch wurde im Jahr 2000 in Betrieb genommen. Südlich des Flughafenzaunes sind die Bauarbeiten in vollem Gange und werden 2007 abgeschlossen sein. Nördlich des Flughafens ist die Autobahn mit umfangreichen Lärmschutzwänden und zwei Anschlussstellen nahezu fertiggestellt.

Die Schließung der 400 m großen Lücke im Bereich des Flughafens hängt vom



Zeitpunkt der Aufgabe der zu querenden nördlichen Start- und Landebahn ab.

Die Anschlussstelle Flughafen wird zum Probetrieb des Flughafens BBI im Mai 2011 fertiggestellt sein.

B 179

In Zusammenhang mit den Baumaßnahmen der A 113n zwischen der Landesgrenze Berlin-Brandenburg und dem Flughafen Schönefeld wurde die B 179 zwischen der B 96a und Landesgrenze ebenfalls neu hergestellt und ist seit dem Jahr 2003 in Betrieb.



B 96

Die B 96 wird westlich des Flughafens Schönefeld zur Schaffung einer attraktiven Straßenverbindung zwischen dem südlichen Berliner Ring A 10, AS Rangsdorf, und der Landesgrenze Brandenburg/Berlin, Kirchhainer Damm, als Kraftfahrstraße 4-streifig ausgebaut.

Davon befindet sich der nördliche Teil der B 96 zwischen der B 96a/L 76 und der Landesgrenze bereits seit 2004 in Betrieb. Der südliche Teil zwischen der A 10, Anschlussstelle Rangsdorf, und den Kreisstraßen 6263 bzw. 7238 in Glasow wurde am 19. Dezember 2006 dem Verkehr übergeben.



Der verbleibende Mittelteil der Bundesstraße im Ortsteil Mahlow wird im Sommer 2007 fertiggestellt.

B 96a

Der 4-streifige Ausbau der B 96a zwischen der DB-Anlage Berliner Außenring und westlich des Ortseinganges Schönefeld ist Teil einer wichtigen Verbindungsstraße zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und dem Südostraum Berlins bzw. dem Flughafen.



Des Weiteren wird der Ort durch den Bau einer Ortsumgehung um Waßmannsdorf entlastet. Der Bautenstand lässt eine Inbetriebnahme im Herbst 2007 zu.

Zusammenfassung

Mit Fertigstellung der vorgenannten Maßnahmen erhält der Raum Schönefeld ein leistungsfähiges, modernes Straßennetz. Dieses ist Voraussetzung zur Schaffung eines starken Wirtschaftsraumes rund um den Flughafen Berlin-Brandenburg International.





Das „Begleitete Fahren ab 17“ in Brandenburg – eine Erfolgsgeschichte?

Ingo Buchardt

Fahreranfänger in Deutschland haben, bevor sie, in der Regel nach Vollendung ihres 18. Lebensjahres, eigenverantwortlich am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen dürfen, eine in dieser Form in Europa nahezu einmalige professionelle Ausbildung durchlaufen. Und dennoch weiß noch jeder aus eigenem Erleben, dass er nicht perfekt war. Was fehlte und sich erst mit der Zeit einstellte, war Erfahrung.

Diese Routine und das Verinnerlichen von Automatismen versetzen uns in die Lage, schwierige und manchmal außergewöhnliche Situationen zu meistern. Fahreranfänger fehlt es zu Beginn ihrer Fahrerkarriere an diesen Erfahrungen, weshalb sie ein ihres Anfängerstatus geschuldetes sog. Anfängerrisiko besitzen. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fahreranfänger zusätzlich ein sog. Jugendlichkeitsrisiko besitzen. Diese beiden Risikopotenziale lassen erahnen, welchen Schwierigkeiten Fahreranfänger bei der Bewältigung der Verkehrsrealität ausgesetzt sind. Nicht alle sind diesen gewachsen.

Jahr für Jahr sind bundesweit an mehr als einem Fünftel aller Unfälle mit Personenschäden 18- bis 25jährige beteiligt. So verunglückten im Jahr 2005 in Deutschland insgesamt 87.597 junge

Menschen im Alter von 18 bis 24 Jahre im Straßenverkehr, davon wurden 1.076 Personen getötet. Jeder fünfte Verletzte und Getötete gehörte damit zu dieser Gruppe.

Vergleichbare Zahlen liegen auch für Brandenburg vor. Im Jahr 2005 wurden durch junge Fahrer 11.706 Unfälle (13% der Unfälle insgesamt) verursacht, bei denen 3.032 Personen insgesamt und davon 1.288 junge Fahrer als Verursacher verunglückten. Tödlich verunglückten 67 Personen (25% der Getöteten) dieser Altersgruppe, davon als Verursacher 46.

Alarmierende Zahlen und eine unbefriedigende Situation, stehen doch gleichzeitig die Fahreranfänger seit Jahren unter besonderer Beobachtung des Gesetzgebers. Maßnahmen wie die Fahrerlaubnis auf Probe wurden installiert, um genau diesem Phänomen entgegenzuwirken.

Vor diesem Hintergrund wurden Maßnahmenansätze aus anderen europäischen Staaten, die auf eine Verlängerung der Lernzeit zielen und dort nachweisbar mit positiven Erfahrungen durchgeführt werden, untersucht. Die Ergebnisse der Studien ließen erkennen, dass die Einführung des „Begleite-

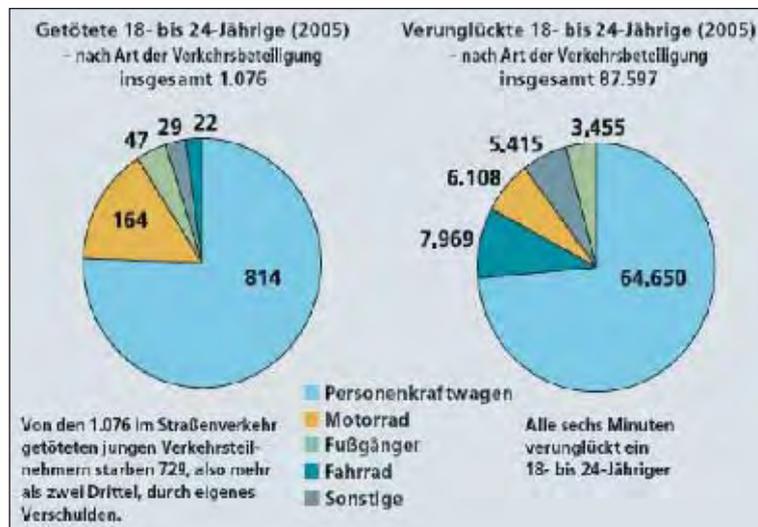
ten Fahrens ab 17“ einen Beitrag zur Senkung dieses hohen Unfallrisikos leisten kann, und zwar insbesondere auf Grund des mäßigenden Einflusses einer Begleitung. Gleichzeitig führt die Fahrpraxis in Begleitung zu mehr Fahrkompetenz, die weiterwirkt, wenn der Fahreranfänger ab dem 18. Lebensjahr ohne Begleitung fahren darf.

Ausgehend von dieser positiven Prognose durch eine Einführung des „Begleiteten Fahrens mit 17“ hat die Landesregierung frühzeitig die Möglichkeiten der Teilnahme an diesem Modellversuch ergründet. Hierbei war es hilfreich, dass sich auch das Forum für Verkehrssicherheit mit dieser Thematik beschäftigt hat und anlässlich einer Fachwerkstatt am 16. Juni 2005 über die Chancen des Begleiteten Fahrens zur Senkung des überproportional hohen Unfallrisikos der jungen Fahreranfänger diskutiert hat.

Die Fachwerkstatt bot den Rahmen für gezielte Informationen und eine offene Diskussion mit Experten und politisch Verantwortlichen. Einbezogen wurden Ergebnisse der Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen, bisherige Erfahrungen des Modellversuches in Niedersachsen sowie mit dem Ausbildungssystem L17 in Österreich. Die Resonanz der Teilnehmer war überwiegend positiv. Ermutigt durch dieses Ergebnis wurden die Rahmenbedingungen dem Landesschulbeirat vorgestellt und erörtert. Auch hier war die Resonanz zustimmend. Gleiches galt für die Landesverkehrswacht Brandenburg e.V. und den Fahrlehrer Verband Land Brandenburg e.V..

Seit dem 1. Februar 2006 gibt es nun das Angebot des „Begleiteten Fahrens ab 17“ auch in Brandenburg. An dieser Stelle seien die Rahmenbedingungen noch einmal kurz skizziert (eine ausführlichere Darstellung finden Sie auf der Internetseite des MIR www.mir.brandenburg.de).

In Brandenburg wie auch in allen anderen teilnehmenden Bundesländern (ab 1. Juli 2007 werden sich alle Bundeslän-



Quelle: Statistisches Bundesamt



Brandenburg rund 3.500 Siebzehnjährige in Begleitung Auto. Bisher musste lediglich in vier Fällen ein Verfahren zum Widerruf der Fahrberechtigung eingeleitet werden. Hinsichtlich der erhofften Reduzierung der Unfälle scheinen sich die Prognosen zu bewahrheiten. Bisher sind nur zwei Fälle bekannt, wo der Teilnehmer am Begleiteten Fahren einen Unfall mit Sachschaden verursacht hat.

Der Start in das „Begleitete Fahren ab 17“ in Brandenburg darf nach den vorliegenden Erkenntnissen als erfolgreich bezeichnet werden. Die hohe Teilnehmerzahl und offenkundig vorhandene weit verbreitete Akzeptanz dieses Maßnahmensatzes auch bei den Entscheidern – den Erziehungsberechtigten – machen dies deutlich. Den Pessimisten und Zweiflern wurde deutlich der Wind aus den Segeln genommen.

Es bleibt zu hoffen, dass diese positive Entwicklung anhält und sich auch die gesteckten Erwartungen dahingehend bewahrheiten, dass Fahranfänger nach der Begleitphase mit einem deutlich herabgesenkten Risikoniveau in die Phase des selbständigen Fahrens eintreten. Hierüber liegen noch keine gesicherten Erkenntnisse vor. Eine bundesweite wissenschaftliche Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen ist in Vorbereitung.

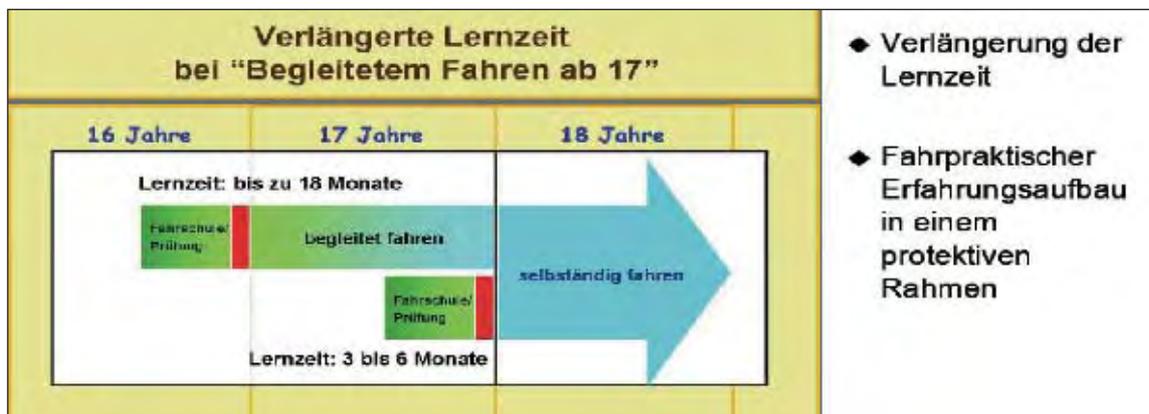
der an dem Modellversuch angeschlossen haben), knüpft die Phase des Begleitens an eine vollständig durchlaufene Fahrausbildung in einer Fahrschule und an die erfolgreiche Absolvierung einer Fahrerlaubnisprüfung an.

Die Fahrberechtigung mit 17 Jahren wird jedoch an nachfolgende Auflagen gebunden:

- Bis zum 18. Geburtstag dürfen die jungen Fahrerinnen und Fahrer nur gemeinsam mit einer erwachsenen und erfahrenen Begleitperson fahren.
- Diese erwachsene Begleitperson muss namentlich in die Prüfungsbescheinigung eingetragen sein. Es ist auch möglich, mehrere erwachsene Begleiter einzutragen.

- Die Begleiter müssen mindestens 30 Jahre alt sein.
- Die erfahrenen Erwachsenen müssen mindestens fünf Jahre eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen.
- Die Begleiter dürfen nur maximal drei Punkte im Verkehrszentralregister haben.
- Die Fahrerlaubnis ist nur in Deutschland gültig. Die Jugendlichen dürfen im Ausland noch nicht selber fahren.

Seit Start des Modellprojektes „Begleitetes Fahren ab 17“ sind landesweit rund 10.000 Anträge bei den Verkehrsämtern der Kreise und kreisfreien Städte gestellt worden. Inzwischen fahren in





Feinstaubplakette für schadstoffarme Fahrzeuge

Rainer Roth

Die Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung tritt zum 1. März 2007 in Kraft (veröffentlicht im Bundesgesetzblatt 2006 Teil I, Seite 2218). Sie regelt die Kennzeichnung von schadstoffarmen Fahrzeugen mit farbigen Plaketten. Fahrzeuge, die unter die Schadstoffgruppe 2 fallen, können eine rote Plakette, Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 eine gelbe Plakette und Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 eine grüne Plakette erhalten. Die genaue Einstufung ergibt sich aus der Emissionsschlüsselnummer, die in der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein) vermerkt ist. Nähere Informationen dazu finden Sie im Verkehrsblatt 2006, Seite 867 oder unter www.adac.de.

Fahrzeuge mit erhöhtem Schadstoffausstoß (vergleichbar mit Euro 1 und schlechter sowie 2-Takt-Fahrzeuge) fallen unter die Schadstoffgruppe 1 und erhalten damit keine Plakette. In den Anwendungsbereich der Verordnung fallen alle Kraftfahrzeuge der Klassen M (vier-rädrige Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung) und N (Nutzfahrzeuge).

Aufgrund § 40 Abs. 1 des Bundesemissionsschutzgesetzes dürfen Gemeinden für einzelne Straßen oder bestimmte Gebiete Verkehrsbeschränkungen oder -verbote anordnen, soweit dies ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan vorsieht. Diese Pläne dienen einer dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen, insbesondere mit Feinstaub. Solche Pläne müssen aufgestellt werden, wenn eine Überschreitung bestimmter Grenzwerte festgestellt wird. Verkehrsbeschränkungen oder Verbote sind Teil dieser Maßnahmen und können dauerhaft oder zeitweise angeordnet werden. Für Fahrzeuge, die mit einer der genannten Plaketten ausgerüstet sind, kann von diesen Verboten oder Beschränkungen eine Ausnahme zugelassen werden. Verkehrsverbote werden in den Gemeinden durch das Zeichen 270.1 (Umweltzone) angeordnet, durch ein Zusatzzeichen mit den Plakettensymbolen wird angezeigt, welche als schadstoffarm gekennzeichnet

neten Fahrzeuge von dem Verbot ausgenommen sind.

Zur Zeit gibt es noch keinen vollständigen Überblick, in welchen Städten für bestimmte Gebiete (Umweltzonen) oder bestimmte Straßen Verkehrsbeschränkungen bzw. -verbote angeordnet werden sollen. Bekannt ist, dass Berlin eine Umweltzone für den Bereich innerhalb des S-Bahn-Ringes einrichten will, ähnliches ist auch für Potsdam geplant. Hinzuweisen ist aber darauf, dass alle von den Kommunen geplanten Maßnahmen frühestens zum **1. Januar 2008** umgesetzt werden sollen. Generell gesetzlich ausgenommen von Verkehrsverboten sind bestimmte Fahrzeuggruppen, bspw. Arbeitsmaschinen, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, Polizei- und Feuerwehrfahrzeuge oder

auch Krankenwagen und Arztfahrzeuge mit entsprechender Kennzeichnung. Darüber hinaus können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden und in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei in begründeten Fällen für nicht gekennzeichnete Fahrzeuge weitere Ausnahmen zulassen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt. Dagegen gibt es keine generellen Ausnahmen bspw. für Oldtimer. Die Plaketten dürfen von allen Zulassungsstellen, Überwachungsorganisationen oder auch Werkstätten, die berechtigt sind, Abgasuntersuchungen durchzuführen, ausgegeben werden. Der Preis für die Ausgabe durch Behörden wird in Brandenburg bei 5,- Euro liegen, dagegen sind Überwachungsorganisationen und Werkstätten in ihrer Preiskalkulation frei. Sie sind deshalb auch nicht gehindert, die Plaketten etwa im Rahmen einer Werbetaktion kostenlos abzugeben. ■

Schadstoffgruppe / Plakette	Zugeordnete Emissionsschlüsselnummern			
	für Pkw		für Nutzfahrzeuge	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
 Schadstoffgruppe 2 Rote Plakette	--	25 bis 29, 35, 41, 71	--	20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61
 Schadstoffgruppe 3 Gelbe Plakette	--	30, 31, 36, 37, 42, 44 bis 52, 72	--	34, 44, 54, 70, 71
 Schadstoffgruppe 4 Grüne Plakette	14, 16, 18 bis 70, 71 bis 75	32, 33, 38, 39, 43, 53 bis 70, 73 bis 75	30 bis 55, 60, 61	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91



Aufspringen erwünscht ... Großerhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008“ ist noch offen für brandenburgische Städte

Prof. Dr. Ing. Gerd-Axel Ahrens

Der Zug ist schon in Fahrt; noch bis zum Herbst dieses Jahres laufen die Vorbereitungen für eine große Haushaltsbefragung zum Stadtverkehr, die im Jahr 2008 startet. Sie wird von der TU Dresden unter der Bezeichnung „Mobilität in Städten – SrV“ organisiert und wissenschaftlich betreut.

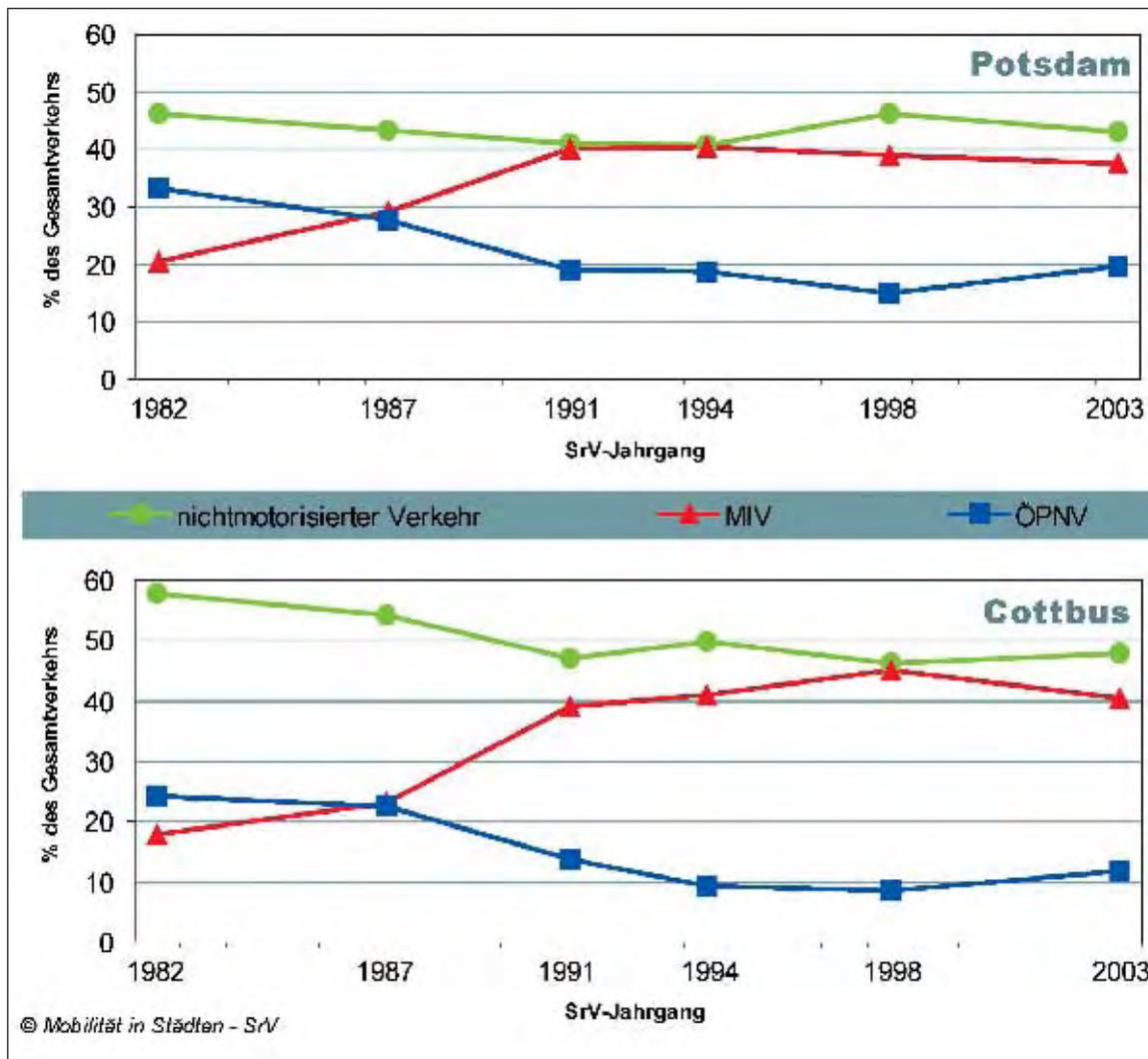
Deutschlands dienstälteste Zeitreihen zum städtischen Personenverkehr, als „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ im Jahr 1972 in der DDR gegründet, erfährt damit im Jahr 2008 ihre neunte Aktualisierung. Die Grundidee, zeitgleich und abgestimmt in meh-

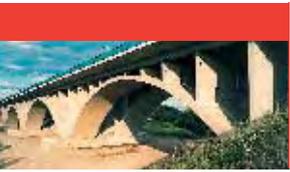
rerer Städten Daten zum Verkehrsverhalten der Einwohner zu erheben, ist bestimmendes Merkmal dieser Haushaltsbefragung, sie fand zuletzt 2003 statt. SrV-Daten spiegeln seit über dreißig Jahren nicht nur die zeitliche Entwicklung des Verkehrs als Grundlage für fachliche und politische Analysen. Sie ermöglichen außerdem den Vergleich der Städte untereinander und liefern zugleich wichtige Eingangs- und Kalibrierungsgrößen für Verkehrsmodelle.

Mit den Teilnehmern Brandenburg a.d.H., Cottbus, Frankfurt/Oder, Potsdam, Schwedt und Spremberg hat das Land

Brandenburg eine lange SrV-Tradition. 1987 wurden auch Einwohner in einigen Gemeinden der Spreewaldregion befragt. Die politische Wende von 1989 brachte es allerdings mit sich, dass durch die zunehmenden finanziellen Engpässe vor allem kleinere Städte nicht mehr am SrV teilnehmen konnten. Seit 1998 engagiert sich das Land Brandenburg deshalb verstärkt für SrV-Partnerstädte.

Eine Sonderauswertung der SrV-Zeitreihe für brandenburgische Städte bis zum Jahr 1998 zeigte, dass die Erhebung auch wichtige Daten und Erkenntnisse für die Landesverkehrsplanung liefert.





Die Bevölkerungsprognosen und der daraus erkennbare demografische Wandel lassen für die nächsten 15 Jahre und darüber hinaus gravierende Änderungen wichtiger Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung erwarten.

Auch für viele brandenburgische Städte zeichnen sich Bevölkerungsverluste und Überalterung ab. Vielerorts werden bereits Stadtumbaukonzepte erarbeitet

und umgesetzt. Allerdings spielt die Frage nach den verkehrlichen Konsequenzen oft eine untergeordnete Rolle. Dabei verschärfen die absehbar knapper werdenden Finanzen in den Kommunen immer mehr die Notwendigkeit, stadt- und verkehrsplanerische Planungsvorhaben integriert zu betrachten und auf soliden Datengrundlagen fachlich und wirtschaftlich tragfähige Entscheidungen zu treffen.

Hier können SrV-Daten maßgeblich dazu beitragen, den Blick auf den heutigen und künftigen Stadtverkehr zu schärfen. Erste Orientierungswerte über mögliche Szenarien der Verkehrsentwicklung im Zusammenhang mit der Demografie wurden im Forschungsprojekt, "Verkehr in schrumpfenden Städten" auf der Basis von SrV-Werten abgeschätzt.



Bundesverfassungsgericht zur Verfassungsbeschwerde gegen Abschluss eines Verkehrsvertrages durch Berlin und Brandenburg über Leistungen im Schienenpersonennahverkehr

Frank Recknagel, Jobst-Hinrich Ubbelohde

Nach Art. 87e Abs. 4 des Grundgesetzes ist die Gewährleistung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Angelegenheit der Länder. Die Aufgabenträger im SPNV (hier die Länder Brandenburg und Berlin) haben nach den jeweiligen Landesgesetzen eine ausreichende Bedienung des SPNV für die Allgemeinheit sicherzustellen¹. Diese Gewährleistungsaufgabe für den SPNV erfüllen sie regelmäßig durch den Abschluss von Verträgen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen, in dem die von den Unternehmen zu erbringenden SPNV-Leistungen und die von den Aufgabenträgern zu leistenden Zuschüsse geregelt werden; SPNV ist regelmäßig defizitär und daher ohne Zuschüsse nicht zu betreiben.

Die Länder Berlin und Brandenburg hatten im Dezember 2002 einen Verkehrsvertrag über die Erbringung und Bezuschussung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr mit einem

Eisenbahnverkehrsunternehmen geschlossen, ohne zuvor ein formelles Vergabeverfahren durchgeführt zu haben. Den gegen diesen Vertragsschluss gerichteten Vergabenachprüfungsantrag eines konkurrierenden Unternehmens hatten die Vergabekammer des Landes Brandenburg und nachfolgend das Brandenburgische Oberlandesgericht (OLG) verworfen, weil Verträge über SPNV-Leistungen weder nach deutschem Recht noch nach europäischem Gemeinschaftsrecht dem formalen Vergaberecht unterworfen seien (OLG Brandenburg, NZBau 2003, 688).

Über die daraufhin vom konkurrierenden Unternehmen eingelegte Verfassungsbeschwerde hat nunmehr das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) entschieden. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2006 (1 BvR 2085/03) hat die 1. Kammer des Ersten Senats klargestellt, dass nach geltender Rechtslage die Aufgabenträger im SPNV (hier die Länder

Brandenburg und Berlin) zur Erfüllung ihrer Gewährleistungsaufgabe den Vergabeweg beschreiten dürfen, es aber nicht müssen, und dass sie nicht von Dritten auf einen bestimmten Weg festgelegt werden können.

Zum Beschluss des BVerfG im Einzelnen:

Das BVerfG hat die gegen die Entscheidung des OLG erhobene Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung angenommen. Die Entscheidung des OLG sei im Hinblick auf das nationale Recht und das Gemeinschaftsrecht verfassungsgemäß:

- Seine Feststellung, dass § 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) es dem Aufgabenträger freistelle, ob er ein formelles Vergabeverfahren durchführen wolle oder nicht, sei verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden.
- In der VO 1191/69/EWG² seien keine Vorschriften hinsichtlich einer Verga-

¹ vgl. § 3 Abs. 1 ÖPNVG Brandenburg (<http://www.lvnbb.de/sixcms/detail.php/35190>)

² Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, zuletzt geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (<http://eur-lex.europa.eu/de/index.htm>)



bepflicht für SPNV-Leistungen zu finden.

- „Gut vertretbar“ sei auch die Auffassung des OLG, dass sich aus der Dienstleistungs-Richtlinie (RL 92/50/EWG) keine Pflicht zur Einhaltung eines förmlichen Vergabeverfahrens für den Abschluss von Verkehrsverträgen ergebe.
- Auch die Ansicht des OLG, dass sich aus der Rechtsmittel-Richtlinie (RL 89/665/EWG) keine Verpflichtung zu einem förmlichen Vergabeverfahren ergebe, sei „mindestens vertretbar“ und „nachvollziehbar begründet“.
- Dementsprechend sei auch das Recht auf den gesetzlichen Richter (Art. 101 des Grundgesetzes) nicht verletzt, weil keine Vorlagepflicht an den EuGH bestanden habe.
- Die gerügten Verletzungen des EG-Vertrages (Transparenz- und Gleichbehandlungsgrundsatz, Diskriminierungsverbot) habe das OLG zutreffend nicht in dem Vergabenachprüfungsverfahren behandelt, da diese Fragen nicht Gegenstand eines Vergabenachprüfungsverfahrens sein könnten.

Rückschau auf das Vergabenachprüfungsverfahren:

Kern des Vergabenachprüfungsverfahrens war die Frage, ob die Aufgabenträger verpflichtet waren, vor dem Abschluss eines solchen Verkehrsvertrages mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ein formelles Vergabeverfahren durchzuführen. Das Verfahren war eine Art Musterprozess mit dem Ziel einer Neuordnung des gesamten Systems der Erbringung von SPNV-Leistungen in Deutschland, der im Falle des Obsiegens für die Beschwerdeführerin „einen nahezu unschätzbaren Wert gehabt“ hätte (so das BVerfG).

Die hierfür gegenüber anderen Normen spezielle und damit einzig maßgebliche Vorschrift des nationalen Rechts hat das OLG Brandenburg in § 15 Abs. 2 AEG gesehen. Danach können „die zuständigen Behörden ... diese Leistungen aus-

schreiben“. Deshalb konnte das Gericht die Frage, ob es sich bei den Verkehrsverträgen zugleich um „öffentliche Aufträge“ im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) handelt, für die grundsätzlich ein Vergabeverfahren durchzuführen ist, dahinstehen lassen. Davon ausgehend war also nur noch der Streit entscheidend, ob Gemeinschaftsrecht ein formelles Vergabeverfahren vorschreibt. Das ist nicht der Fall. Die in den Mitgliedsstaaten unmittelbar anzuwendende VO 1191/69/EWG enthält zwar Vorschriften über die Auferlegung solcher „gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ des SPNV und über den Inhalt von Verkehrsverträgen, nicht aber wie auch immer geartete Vergaberegulungen. Die damals noch geltende Dienstleistungsvergabe-Richtlinie 92/50/EWG schloss in ihrer Anlage I b Eisenbahnverkehrsleistungen von ihrem Anwendungsbereich (mit hier zu vernachlässigenden, nicht einschlägigen Ausnahmen) aus.

Änderungen des Vergaberechts:

Die nach der vom BVerfG bestätigten Entscheidung des OLG Brandenburg erfolgten Novellierungen der EG-Vergaberichtlinien (Dienstleistungs Koordinierungs-RL'en 2004/17/EG und 2004/18/EG) und des nationalen Rechts (GWB und Vergabeverordnung) ändern an der vom OLG Brandenburg festgestellten und vom BVerfG bestätigten Rechtslage nichts. Solange eine Nach-

folgeregelung für die VO 1191/69/EWG nicht in Kraft ist³, bleibt die OLG-Entscheidung für die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen im SPNV wegweisend.

Die Rechtsprechung anderer Oberlandesgerichte:

Das OLG Koblenz (NZBau 2002, 699) und das OLG Karlsruhe (NZBau 2005, 655) haben sich dieser Rechtsprechung mit unterschiedlichen Begründungsansätzen angeschlossen. Auch die viel zitierte Entscheidung des OLG Düsseldorf (NZBau 2002, 634) enthält keineswegs die oftmals in sie hinein interpretierte Auffassung, dass eine förmliche Vergabepflicht für Verkehrsverträge bestünde. Das OLG Düsseldorf hat in einem späteren Beschluss (NZBau 2005, 239) ausdrücklich klargestellt, dass es sich mit seiner damaligen Entscheidung nicht im Widerspruch zum OLG Brandenburg sieht.

Diese Rechtsprechung lässt sich auch ohne weiteres in die Rechtsprechung der Vergabesenate der Oberlandesgerichte im Hinblick auf hoheitliche Aufgaben einordnen.

Hoheitliche Aufgaben sind grundsätzlich nicht ausschreibungspflichtig, denn die Ausübung öffentlicher Gewalt ist kein Beschaffungsvorgang (z. B. OLG Brandenburg NZBau 2005, 236; OLG Düsseldorf NZBau 2006, 595). Das OLG Düsseldorf schließt daraus, dass bei ho-



³ vgl. den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit Anforderungen des öffentlichen Dienstes und der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für den Personenverkehr auf der Schiene, der Straße und auf Binnenschiffahrtswegen (KOM/2005/319 endgültig - <http://eur-lex.europa.eu/de/index.htm>)



heitlichen Aufgaben grundsätzlich kein Vergaberecht gilt und dies bei der Gewährleistungsaufgabe des SPNV nur deshalb anders ist, weil § 15 Abs. 2 AEG den Aufgabenträger ausdrücklich dazu ermächtigt, ein Vergabeverfahren nach dem Vierten Teil des GWB durchzuführen (NZBau 2006, 595).

Die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH):

Die Rechtsprechung des OLG Brandenburg entspricht auch der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs, der zwar keine Entscheidung zu dieser speziellen Frage getroffen hat, sich aber in seinem „Altmark-Urteil“ vom 24. Juli 2003 (Rs. C-280/00) am Rande mit der Frage der Ausschreibungspflicht im ÖPNV im Hinblick auf beihilferechtliche Fragen beiläufig erwähnt hat, dass es europarechtlich keine Pflicht zur Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen gibt⁴.

Was bedeutet das für den Rechtsschutz von konkurrierenden Verkehrsunternehmen?

Die Entscheidung des BVerfG bedeutet aber keineswegs, dass für Konkurrenzunternehmen im SPNV nur dann der Rechtsweg offen steht, wenn sich die Aufgabenträger zu einer Ausschreibung entschließen und sich damit freiwillig dem Vergaberegime unterwerfen. Denn unabhängig von der im letzten Jahr von mehreren Oberverwaltungsgerichten⁵ aufgeworfenen Frage, ob es auch außerhalb der EG-Rechtsmittel-Richtlinie (also unterhalb der Schwellenwerte) im nationalen Vergaberecht Primärrechtsschutz gibt, gibt es diesen Rechtsschutz auch im Falle der unterbliebenen Ausschreibung von SPNV-Leistungen. Die Aufgabenträger dürfen keineswegs willkürlich Verkehrsverträge abschließen und damit in Rechte von Konkurrenten eingreifen. Sie sind nicht nur nach nationalem Recht an den Gleichbehandlungsgrundsatz des Grundgesetzes (Art. 3 i. V. m. Art. 12 GG) gebunden; auch der EuGH hat bereits mehrfach klarge-

stellt, dass beim Abschluss von nicht in den Anwendungsbereich der Vergaberichtlinien fallenden Verträgen unabhängig von ihrer Rechtsnatur das Diskriminierungsverbot und die Transparenz- und Gleichbehandlungsgebote des EG-Vertrages zu beachten sind (vgl. z. B. Rs. C-231/03 oder Rs. C-458/03). Wendet sich ein deutsches oder europäisches Unternehmen etwa gegen die Erteilung einer Konzession (z. B. die Genehmigung einer Buslinie) und/oder die Gewährung von Zuschüssen (z. B. aufgrund eines Verkehrsvertrages über die Erbringung und Bezuschussung von SPNV-Leistungen), steht ihm der Verwaltungsrechtsweg offen. Sowohl die

Erteilung von Genehmigungen als auch die Gewährung von Zuwendungen sind verwaltungsgerichtlich überprüfbare hoheitliche Tätigkeiten, unabhängig davon, ob dies im Rahmen von Verwaltungsakten oder von öffentlich rechtlichen Verträgen geschieht.

Dem steht nicht entgegen, dass die Aufgabenträger beim Abschluss von Verkehrsverträgen auch zivilrechtlich handeln können, wie § 15 AEG mit dem Verweis auf die Möglichkeit des Vergabeweges ausdrücklich bestätigt (oder, wie das OLG Düsseldorf meint, sie sogar zur Vergabe „ermächtigt“, NZBau 2006, 595). Wenn sie diesen Weg wäh-



⁴ Rn. 93: „Wenn viertens die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.“

⁵ vgl. z. B. OVG Münster DÖV 2006, 657; NZBau 2006, 797; OVG Berlin NZBau 2006, 668; OVG Bautzen NZBau 2006, 393; OVG Lüneburg NZBau 2006, 670



len und SPNV-Leistungen „bestellen“⁶, so handeln sie zivilrechtlich, schließen Werkverträge, erteilen somit „öffentliche Aufträge“ im Sinne des GWB und unterliegen dann ohne Wenn und Aber dem Vergaberecht.

Schlussfolgerungen für die zukünftige Praxis

Das höchste deutsche Gericht hat die bisherige Praxis des MIR, entsprechend den jeweiligen Gegebenheiten Verkehrsverträge öffentlich-rechtlicher Natur oder Dienstleistungsverträge mit vorangehendem formellem Vergabeverfahren zu schließen, ausdrücklich für rechtmäßig erklärt. Unabhängig davon

hat das MIR nach dem Abschluss des angegriffenen Verkehrsvertrages eine Vielzahl von Vergabeverfahren durchgeführt und hiermit gute Ergebnisse erzielt. So wurden seit 2002 SPNV-Leistungen im Umfang von ca. fünf Mio. Zug-Km nach der VOL/A ausgeschrieben und vergeben. Bislang konnte durchweg bei geringeren Kosten die Qualität des Verkehrsangebotes gesteigert werden.

An dieser Praxis wird das MIR auch zukünftig festhalten. Es wird von Fall zu Fall entscheiden, wie es seine Aufgabe, die Sicherstellung des SPNV im Interesse der Allgemeinheit, am zweckdienlichsten erfüllen kann. Die Förderung

des Wettbewerbs stellt dabei regelmäßig keinen Widerspruch zur Erfüllung der Daseinsvorsorgeaufgabe des MIR dar, sondern ist ein wesentliches Mittel, um die gewünschten Verkehrsleistungen kostengünstig zu Marktpreisen zu beschaffen. Um dies auch zukünftig zu gewährleisten, wird das MIR seine gesamten SPNV-Leistungen vorrangig in Vergabeverfahren ausschreiben. Dies wird grundsätzlich europaweit bekannt gemacht und damit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen die Möglichkeit eröffnet, sich an den Vergabeverfahren oder ggf. Teilnahmewettbewerben zu beteiligen.

Zuwendungen des Landes Brandenburg aus Konzessionsabgaben Lotto Kurzbilanz 2006

Kathleen Niedrig

Auch im Jahr 2006 standen dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Mittel aus der Konzessionsabgabe Lotto zur Verfügung, mit denen sowohl Städte und Gemeinden als auch gemeinnützige Vereine bei Maßnahmen unterstützt wurden, die allein finanziell nicht in der Lage sind, sinnvolle Projekte, die im Zuständigkeitsbereich des MIR liegen und nicht durch die klassischen Förderprogramme finanzierbar sind, zu realisieren. Unter den Zuständigkeitsbereich fallen Projekte aus dem Bereich der Stadtentwicklung, des Wohnens und Verkehrs sowie der Regionalplanung. Darunter fällt auch die Unterstützung von bürgerschaftlichem Engagement.

So konnte im vergangenen Jahr ein großes Anliegen des MIR, Gemeinden, die kaum oder gar nicht an den ÖPNV angeschlossen sind, durch die Bereitstellung eines Bürgerbusses an diesen anzubinden, verwirklicht werden, was letztendlich auch für die touristische Entwicklung des Landes von Bedeutung ist.

Des Weiteren wurde mit Hilfe von Lottomitteln die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben und Festen, die einen wirksamen Beitrag zur Belebung der Innenstädte und insbesondere der historischen Stadtkerne leisten, unterstützt und realisiert werden. Hier sei vor allem das Weberfest vor historischer Kulisse genannt, aber auch Regionalparkfeste, die zur Identifikation der Bürger mit ihrer Umgebung beitragen und das mitgestaltende Engagement fördern. Die Unterstützung von Maßnahmen zur Gestaltung von innerstädtischen Grünanlagen sowie von generationsübergreifenden Treffpunkten trägt ebenfalls dazu bei.

Die kontinuierliche Unterstützung bei Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsbedingungen im Luftfahrtbereich und zur Durchführung von nationalen und internationalen Meisterschaften im Segelflug führte dazu, dass sich das Land Brandenburg im internationalen Flugsportbereich als feste Größe etabliert hat und deshalb auch den Zuschlag für die Austragung der Segelflug-WM 2008 erhalten hat.

Ebenso konnte mit Hilfe von Lottomitteln das einzige Prüflabor in den neuen Bundesländern zur Ausbildung von baufachlichen Sachverständigen eingerichtet werden.

Im vergangenen Jahr konnten 56 Zuwendungsbescheide für verschiedene Projekte aus dem Zuständigkeitsbereich des MIR mit einem Gesamtvolumen von rund 462 TEuro überreicht werden. Besondere Schwerpunkte bei der Bewilligung standen nicht im Mittelpunkt. Die Gestaltungsmöglichkeiten nach den Grundsätzen zur Vergabe von Lottomitteln des MIR sind entsprechend ausgeschöpft worden. Der Aspekt der Vielfältigkeit wurde dadurch eingehalten.

Nicht zuletzt unterstützte das MIR mit den Lottomitteln das Aktionsbündnis in Halbe.

⁶ Das Wort „bestellen“ wird in der Praxis allerdings meist gleichermaßen für alle in Betracht kommenden Vertragsarten im ÖPNV unabhängig von ihrer Rechtsnatur benutzt



„Preis Soziale Stadt 2006“ für Cottbus Sachsendorf-Madlow

Kai Reichelt

Der Wettbewerb „Preis Soziale Stadt 2006“ findet seit 2000 alle zwei Jahre statt und beabsichtigt das Interesse einer breiten Öffentlichkeit für die sozialen Probleme und Aktivitäten in den Stadtquartieren zu wecken und Akteure in den Städten, Wohnungsunternehmen, Wohlfahrtsverbänden und Bürgerinitiativen zu ermutigen, ihre eigenen Erfahrungen bekannt zu machen. Die Auslober des Wettbewerbs sind: AWO Bundesverband e.V., Deutscher Städtetag, GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V., Gesellschaft für Bauen und Wohnen Hannover mbH (GbH), die Schader-Stiftung und der vhw – Bundesverband für Wohneigentum, Wohnungsbau und Stadtentwicklung e.V.

Am 11. Januar 2007 erhielt in Berlin das Projekt „Sozialer Stadtumbau – Imagewandel der Großsiedlung Sachsendorf-Madlow in Cottbus“ den „Preis Soziale Stadt 2006“. An dem bundesweit bekanntesten Wettbewerb zur Würdigung sozialer Initiativen in Stadtquartieren hatten sich 188 Projekte beteiligt. Eine hochrangig besetzte Jury vergab 11 Preise und 10 Anerkennungen.

Das Land Brandenburg war im Vergleich der 16 Bundesländer sehr erfolgreich, denn die Initiative „Schule-Wirtschaft-Beschäftigung – Ausbildung bringt Zukunft, Netzwerkarbeit in Guben“ wurde ebenfalls mit einem Preis gewürdigt.

Sachsendorf-Madlow ist das größte Stadtumbau-Gebiet im Land Brandenburg. Seit 1993 büßte das Wohngebiet mehr als die Hälfte seiner Einwohner ein. Zudem erschwerte ein massives Umzugsgeschehen die Herausbildung stabiler Nachbarschaften und veränderte die soziale Struktur. Im Stadtteil wird seit dem Jahr 2000 ein umfassender Stadtumbau, der flächenhafte Abrisse mit gezielten Aufwertungsmaßnahmen verbindet, modellhaft mit Initiativen der „Sozialen Stadt“ verknüpft.

Um schnell wirksame Zeichen der Erneuerung zu setzen, konzentrierten Stadt und Wohnungsunternehmen ihre Kräfte auf Startprojekte:

- Das im Oktober 2001 eröffnete Sozio-kulturelle Zentrum inmitten des Wohnquartiers Turower Straße bildete den Auftakt für den grundhaften Umbau der umgebenden Wohnhäuser.
- Die im Juni 2001 abgeschlossene Umgestaltung des zentralen Gelsenkirchener Platzes zu einem vielfältig genutzten Treffpunkt mit einer Zeltüberdachung hatte Signalwirkung für den ganzen Stadtteil.
- Aus demontierten Platten eines Wohnhochhauses entstanden auf Initiative der Wohnungsbaugenossenschaft „Stadt Cottbus“ e.G. Stadtvillen zu verträglichen Mieten für die Genossenschafter.

Diese Maßnahmen leiteten einen Stimmungsumschwung ein, der durch vielfältige Mitwirkungsmöglichkeiten der Bewohner unterstützt wurde:

- Seit 1997 dient der Stadteylladen am Fußgängerboulevard Gelsenkirchener Allee als zentrale Anlauf- und Informationsstelle.
- Der 1998 gegründete Bürgerverein Sachsendorf/Madlow e.V. macht sich für die Belange der Bürger stark und ist in alle Planungen einbezogen.
- Der Bürgerbeirat „Soziale Stadt“ beschließt seit 2003 über die Verwendung von 50% der im Programm „Soziale Stadt“ zur Verfügung stehenden Mittel.
- Der 2003 gegründete Cottbuser Flüchtlingsverein e.V. hat maßgeblich dazu beigetragen, dass Migranten vielfältig in das Stadtleben eingebunden sind.
- Seit 2005 arbeiten Einrichtungen, Vereine und Bewohner des Stadtteils im



Stellvertretend für alle Engagierten in Sachsendorf-Madlow nahmen den Preis entgegen (v.l.n.r.): Prof. Karl-Heinz Himmelmann (Fachhochschule Lausitz), Dr. Ralf Fischer (Stadtteilmanager StadtBüro Hunger), Karin Bröske (Bauverwaltungs- und Wohnungsamt Cottbus), Simone Schmidt (Sanierungsträger DSK), Ramona Franze-Hartmann (Freiwilligenagentur Cottbus), Viola Theele (Fraueninitiative „Medien im Stadtteil“), Klaus-Dieter Menz (Suchthilfeverein „Futurum“), Soumaila Savadogo (Cottbuser Flüchtlingsverein), Marietta Tzschoppe (Beigeordnete für Bau und Verkehr der Stadt Cottbus), Peter Pollack (Bürgerverein Sachsendorf/Madlow), Günther Elbel (ehem. Stiftung SPI), Kai Reichelt (Stadtteilmanager StadtBüro Hunger).



„Sachsendorfer Bündnis für Familien“ zusammen und setzen Projekte für Eltern und Kinder um.

Ein Schwerpunkt des sozialen Stadtumbaus in Sachsendorf-Madlow ist die Bildung. Beispiele sind:

- Die Initiative „Lesefuchs“ vermittelt Kindern an acht „Vorleseorten“ Sprachkompetenz.
- Das Projekt der Fachhochschule Lausitz „Lernen im sozialen Raum“ baute vielfältige außerschulische Betreuungen im Stadtteil auf und erreicht Eltern und Schüler.
- Seit 2003 läuft das integrierte Schulverweigerer-Angebot „Leonardo’s Meisterbude“ zur Vermeidung von Schulabbrüchen.

Die Jury würdigte in ihrer Laudatio, dass mit diesen und weiteren Maßnahmen sowie dem Engagement Vieler in überschaubarer Zeit ein Imagewandel und eine nachhaltig positive Entwicklung für den hinsichtlich seiner sozialen Perspektive gefährdeten Stadtteil eingeleitet werden konnte. Sachsendorf-Madlow findet zur Normalität eines Cottbuser Stadtteils ohne besondere soziale Probleme zurück.



Treffpunkt Stadtzelt – Aufwertung des Stadtteilzentrums. Das 1.000 qm große Zelt ist das neue Wahrzeichen.



Nach dem Abriss von 1.000 Wohnungen pflanzten die Stadtteilbewohner Topinambur-Knollen – eine Sonnenblumenart.



Eine leer gefallene Kita in der Turower Straße wurde zum Nachbarschaftstreff



Platte wird Stadthaus – Bau von Stadtvillen aus gewonnenen Plattenelementen eines demontierten Hochhauses.

„Strategie 21“ für die Alleen in Brandenburg vorgestellt

Infrastrukturminister Reinhold Dellmann stellte die Grundzüge seines Alleenkonzepts für die kommenden Jahrzehnte vor. Titel: „Strategie 21 für die Alleen in Brandenburg“. Wichtigster Inhalt: Der Alleenbestand an Bundes- und Landesstraßen soll dauerhaft bei rund 2.500 Kilometern gehalten werden. 100 Kilometer mehr als heute. Im Jahr 2006 wurden 6.850 Alleebäume gepflanzt, gefällt wurden 6.300.

Infrastrukturminister Reinhold Dellmann: „Meine Strategie 21 für die Alleen an Brandenburger Bundes- und Landesstraßen sichert den Bestand für die kommenden 100 Jahre. Über die Eckpunkte bin ich mit dem Umweltminister einig. Wir werden in Zukunft verstärkt ganze Alleenabschnitte neu pflanzen und weniger den Einzelbaum in den Mittelpunkt stellen. Ziel ist es, 5.000 Alleebäume pro Jahr zu pflanzen. Für das Jahr 2006 haben wir diese Vorgabe bereits erfüllt.“

Dellmann betonte, es müsse in diesem großen Zeitraum gedacht werden, wenn die Alleen wieder eine ausgeglichene Altersstruktur haben sollen. Im Moment sei der Bestand überaltert, denn rund 35% aller Alleebäume seien 70 bis 90 Jahre alt. Der Lebenszyklus eines Baumes beträgt rund 80 Jahre und die letzte große Welle von Pflanzungen fand in den 1930er Jahren statt.

Seit 1991 wurden in Brandenburg rund 44 Mio. Euro in die Neupflanzung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen investiert. Rund 37% oder 2.400 der 6.400 Kilometer Bundes- und Landesstraßen außerorts sind Alleen. Brandenburg ist damit das alleenreichste Bundesland noch vor Mecklenburg-Vorpommern (1.500 von 5.300 Kilometern = 28%).

Die Eckpunkte der „Strategie 21“:

- Pflanzung von jährlich 5.000 Alleebäumen (= rund 30 Kilometer Allee), um den Alleenbestand dauerhaft bei 2.500 Kilometern Länge mit einer ausgeglichenen Altersstruktur zu halten.



- Das Prinzip des Verhältnisses von 1:1 gefällte:gepflanzte Bäume wird beibehalten
- Vorausschauende Planung für je 10 Jahre mit Pflanzprogramm im Zwei-Jahres-Rhythmus
- Neupflanzung ganzer Abschnitte ist sinnvoller als Einzelbaumplantungen in Lücken
- Jährliche Aktualisierung der Alleenkarte
- Einseitige Baumreihen können zu Alleen ergänzt werden
- Gegenwärtig wird gemeinsam mit dem Umweltministerium geprüft, ob und wie Rechtsnormen geändert werden müssen, um diese neue Strategie auch rechtlich zu untermauern. Eine Kabinettsvorlage hierzu ist in Vorbereitung. Die Naturschutzverbände werden eng in den Prozess eingebunden. ■
- Regionale Schwerpunkte werden berücksichtigt (prägnante Alleenräume, regionaltypische Baumarten)



Minister Reinhold Dellmann übergab in Potsdam zwei Fahrzeuge an die Landesverkehrswacht

Infrastrukturminister Reinhold Dellmann übergab zwei Fahrzeuge an die Landesverkehrswacht für die Jugendverkehrsschulen Oranienburg und Oberspreewald-Lausitz.

Reinhold Dellmann: „Wir wollen besonders für Kinder und Heranwachsende die Verkehrssicherheit weiter erhöhen. Dabei ist die Landesverkehrswacht ein wichtiger Partner. Die Fahrzeuge helfen, Verkehrserziehung überall im Land anzubieten.“

Die Verkehrswacht Oranienburg erhält für den Transport des 2,5 Tonnen schweren Überschlagsimulators ein

kräftigeres Zugfahrzeug. Der Verkehrswacht Oberspreewald-Lausitz (Senftenberg) wird das bisher in Oranienburg genutzte erst zwei Jahre alte Fahrzeug zur Verfügung gestellt. Dadurch können ab sofort auch im Landkreis Oberspreewald-Lausitz Verkehrserziehungsprojekte in einem größeren Einzugsbereich angeboten werden.

Neben der Aus- und Weiterbildung unterstützt das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung die Verkehrswachten auch bei der Beschaffung von Fahrzeugen, die für Jugendverkehrsschulen und Fahrsicherheitstrainings genutzt werden.

Die Verkehrswachten leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit im Land Brandenburg. Voraussetzung dafür auch ist eine entsprechende Ausstattung. Bevorzugt werden vom MIR mobil einsetzbare Ausrüstungsgegenstände gefördert, um möglichst viele Verkehrsteilnehmer schulen zu können.



MIRAKTUELL 1·2007

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

Fotos und Karten:

Archimation / Berliner Flughäfen, Günter Wicker (Photur) /Berliner Flughäfen
MLUV-Fotoarchiv: Thomas Kläber, MPZ,
Harald Hirsch, LVLF Siegrid Reich

Autorenverzeichnis:

Appel, Clemens, Chef der Staatskanzlei des Landes Brandenburg
Ahrens, Prof., Dr., Ing., Gerd-Axel, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
Blotvogel, Prof., Dr., Hans Heinrich, Universität Dortmund
Braune, Michael, MIR/SenStadt, GL4
Buchardt, Ingo, MIR, Ref.41
Burmeister, Dr., Herbert, Bürgermeister, Gemeinde Schulzendorf
Ermer, Klaus, MIR/SenStadt, GL4
Dellmann, Reinhold, Minister für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg
Folgart, Udo, Landesbauernverband
Gailing, Ludger, Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner
Haase, Dr., Udo, Bürgermeister, Gemeinde Schönefeld
Harms, Dr., Gerd, Staatssekretär, Staatskanzlei des Landes Brandenburg
Heinrich, Dr., Andreas, Stadt Prenzlau
Herrchen, Dieter, Bürgermeister, Bad Liebenwerda
Junge-Reyer, Ingeborg, Senatorin für Stadtentwicklung des Landes Berlin
Kaden, Andreas, Geschäftsführer Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH und Präsident der BBAA e.V. Berlin-Brandenburg Aerospace Allianz e.V.

Kilper, Prof., Dr., Heiderose,

Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner
Knuth, Alexandra, MIR/SenStadt, GL1
Kuschel, Ansgar, Leiter, Regionale Planungsstelle Prignitz-Oberhavel
Lange, Hans, Vorsitzender, Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel
Moser, Peter, Bürgermeister, Stadt Prenzlau
Niedrig, Kathleen, MIR, Ref. 20
Reichelt, Kai, StadtBüro Hunger GmbH Berlin
Recknagel, Frank, MIR, Ref. 14
Richter, Thomas, Bürgermeister, Stadt Elsterwerda
Recknagel, Frank, MIR, Ref. 14
Roth, Rainer, MIR, Ref. 41
Schwarz, Dr., Rainer, Flughafen Berlin-Schönefeld
Schirmer, Peter, MIR/SenStadt, SAL GL
Schütt, Thomas, Landesbetrieb Straßenwesen, NL Autobahnen
Segebade, Frank, MIR/SenStadt, GL9
Sinz, Manfred, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Staats, Jens-Uwe, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Steintjes, Gerhard, MIR/SenStadt, AL GL
Ubbelohde, Jobst-Hinrich, MIR, Ref. 43

Gesamtherstellung:
TASTOMAT Druck GmbH
Landhausstraße, Gewerbepark 5
15345 Eggersdorf

Layout:
schütz & co. Werbeagentur GmbH, Berlin

Das Magazin wurde auf 100 %-Recyclingpapier gedruckt