



# MIRAKTUELL

VIERTELJAHRESSCHRIFT

- **Die EU-Förderperiode 2007-2013 und die neue MIR-Förderprogrammatik**
- Brandenburgischer Architekturpreis 2007 – ein Gradmesser für das neue Brandenburg
- Kulturland Brandenburg 2007  
Fokus Wasser –  
Programm für das 2. Halbjahr
- „Tag der offenen Tür“ von Landesregierung und Landtag am 1. September 2007 in Potsdam

**2-2007**



# Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
Einführung zur neuen EU-Förderperiode 2007 – 2013 .....	6
Chancen der EU-Aktionsprogramme stärker in Brandenburg nutzen .....	8
Stand der Programmvorbereitung aus Sicht des MIR .....	9
Programme zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und Polen Wojewodschaft Lubuskie – Brandenburg sowie Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg und Wojewodschaft Zachodniopomorskie .....	10
Transnationale Zusammenarbeit – Ziel 3 B = Nachfolge von INTERREG III B .....	12
Die interregionale Zusammenarbeit im Rahmen von INTERREG IV C / Ziel 3 C .....	13
JESSICA-Initiative der EU Fonds als Finanzierungsinstrument für die Stadtentwicklung .....	14
Strategische Neuausrichtung der Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik Masterplan „Starke Städte – Stadtbau“ .....	15
INSEK-Verfahren und -Umsetzung Wie geht es weiter mit den Integrierten Stadtentwicklungskonzepten? .....	17
Funktionsstärkung der Innenstädte im Land Brandenburg – Aufgaben und Perspektiven .....	18
Förderinstrumente der Sozialen Wohnraumförderung ab 2007 .....	19
Wohneigentumsförderung in der Innenstadt .....	21
Besser Wohnen in der Innenstadt – Perspektiven der neuen Wohneigentumsförderung für Fürstenwalde/Spree .....	23
Europa der Regionen – Teamwork in Brandenburg .....	25
Gemeinsame Integrierte Verkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025 .....	26
Den übrigen ÖPNV besser und effizienter gestalten – Die Fortsetzung der Brandenburger Finanzreform .....	27
Zusatzprogramm zum ÖPNV-Investitionsprogramm 2005/2006 .....	29
Internationale Aspekte der Verkehrspolitik – Ziele und Aktivitäten .....	30
TRANSPOWER – Supervised Implementation of Sustainable Urban Transport Concepts .....	31



Baurecht für Straßen im Fokus des EU-Rechts .....	33
Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt .....	35
Die Territoriale Agenda der Europäischen Union .....	36
Raumentwicklungsinitiative „Zentraleuropäischer Nord-Süd-Korridor“ .....	39
Energieeffizienz im Gebäudebereich .....	45
IBA-Themenjahr 2007 „EnergieLand Lausitz“ .....	46
Innovative Energieregion Lausitz-Spreewald präsentiert Energieatlas .....	48
Europawoche 2007 .....	50
EU-Projekttag Minister Dellmann kocht für Schüler der Oberschule Basdorf .....	52
Deutsch-polnischer Austausch von Verwaltungsmitarbeitern zwischen Brandenburg und Lubuskie .....	52
EU-Vergabeprojekt in Kroatien erfolgreich beendet .....	54
Eine Brandenburgerin in Polen – Erfahrungsbericht NIEMIECKO-POLSKA KOOPERACJA GOSPODARCZA .....	56
Brandenburgischer Architekturpreis 2007 – ein Gradmesser für das neue Brandenburg Die Preisträger 2007 .....	58
Kulturland Brandenburg 2007 Fokus Wasser – Programm 2. Halbjahr .....	61
Kulturlandkampagne 2008 „Metropole und Provinz – Provinz und Metropole“ .....	62
Auszüge aus dem Projektauftrag 2008 .....	64
7. Innenstadtforum Brandenburg „Neue Initiativen und Instrumente für eine Integrierte Stadtentwicklung“ .....	65
Eine Idee die Schule machen kann? .....	65
Ausstellung „Von Wegen Brandenburg“ .....	66
„Tag der offenen Tür“ von Landesregierung und Landtag am 1. September 2007 in Potsdam .....	67
Pressemitteilungen .....	69



# Vorwort

Reinhold Dellmann

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

ich freue mich, Ihnen das neue MIR-AKTUELL vorstellen zu können. Der Schwerpunkt ist die neue Förderperiode 2007 – 2013 der Europäischen Union in Verbindung mit der neuen Förderprogramm

Da ist zunächst die demografische Entwicklung, deren erste unmittelbare Auswirkungen, der Wohnungsleerstand, die Städte und damit auch mein Haus sehr früh zu spüren bekommen haben. Über den Stadtumbau hat der demografische Wandel im ganzen Land zu einem weitreichenden Umdenken geführt. Er ist heute eine selbstverständliche Grundlage des täglichen Handelns und Entscheidens geworden. Alle Förderprogramme des MIR wurden auf Basis des Demografie-Checks geprüft und ihnen die Berücksichtigung der demografischen Veränderungen bescheinigt. In der Konsequenz heißt das, dass die Fördermittel auf die Regionalen Wachstumskerne (RWK) bzw. im Bereich des Stadtumbaus auch auf die davon betroffenen Städte konzentriert werden.

Die sektorale und regionale Fokussierung der Förderung und die Umsetzung des Leitbilds „Stärken stärken“ auf die Entwicklungsziele des Landes, ist die neue Förderstrategie des Landes.

Ich freue mich, dass Staatssekretär Dr. Harms als Bevollmächtigter des Landes



Brandenburg für Bundes- und Europaangelegenheiten in einem einleitenden Artikel den Zusammenhang zwischen der Lissabonstrategie der EU, der entsprechend ausgerichteten neuen Förderperiode 2007 bis 2013 und der Landesförderstrategie darstellt.

Für das MIR liegen die Schwerpunkte des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) 2007 – 2013 in der Umsetzung einer nachhaltigen, wirtschaftsfreundlichen Mobilitäts- und Stadtentwicklungspolitik. Wir unterstützen die regionalen Wachstumskerne in ihrer Kristallisationsform, um die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen zu erhöhen.

Die territoriale Zusammenarbeit (vormals Gemeinschaftsinitiative INTERREG III (A – C) wurde beim EFRE als eigenständiges Ziel 3 aufgewertet und damit der grenzüberschreitenden (A), transnationalen (B) und interregionalen

(C) Zusammenarbeit ein höherer Stellenwert verliehen.

Völlig neu ist, dass die EU mit der sog. „JESSICA“-Initiative die Möglichkeit einräumt, u. a. mit EFRE-Mitteln einen revolvierenden Fonds (speist sich aus Rückflüssen) für die Stadtentwicklung einzurichten.

Im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung wurde aufbauend auf den Erfahrungen mit den EU-Programmen URBAN und Zukunft im Stadtteil (ZIS), in Konsequenz des Masterplans „Starke Städte – Stadtumbau“ vom MIR das Instrument des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) entwickelt und für die RWK und die Stadtumbaustädte eingeführt. Fachliche Schwerpunkte der zukünftigen Politik sind die Orientierung auf die Innenstädte, die Stärkung der Städte als Wirtschaftsstandorte, und als Basis für Wissen, die Fortführung des Stadtumbaus sowie familien- und seniorengerechte Wohnungspolitik.

Auch die Verkehrspolitik ist gefordert, ihre Investitionen auf deren Wachstumswirkungen zu überprüfen. Prioritäre Verkehrsprojekte zeichnen sich durch hohe demografische und ökonomische Potenziale aus. Investitionen in Landes- und Bundesstraßen sollen auch die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsschwerpunkte, wie z. B. der RWK und der Flughafenregion BBI an das überregionale Netz verbessern. Im kommunalen Straßen- und Brückenbau, bei der Infrastruktur der Binnenhäfen und den Investitionen für den ÖPNV wird die regionale Strukturpolitik durch den Vorrang der RWK ebenfalls unterstützt.



Die deutsche EU-Ratspräsidentschaft hat sich intensiv mit der Bedeutung und Zukunft der Städte und Regionen in Europa beschäftigt und auf dem informellen Ministertreffen Ende Mai in Leipzig die Territoriale Agenda und die Leipzig-Charta verabschiedet. Die 27 Mitgliedsstaaten haben sich erstmals auf gemeinsame Grundsätze und Strategien der Stadtentwicklung und des territorialen Zusammenhalts verständigt, die letztlich dem Ziel dienen, die Potenziale der Städte und Regionen für mehr Beschäftigung und Wirtschaftsentwicklung zu mobilisieren.

Das Land Brandenburg hat in diesem Zusammenhang bereits gemeinsam mit den anderen ostdeutschen Ländern die konkrete Initiative zur Raumentwicklung „Zentraleuropäischer Nord-Süd-Korridor“ auf den Weg gebracht.

Auch zu weiteren Themen der Ratspräsidentschaft, wie z. B. Energie, gibt es aktuelle Informationen, auch werden die internationalen Aspekte des Verkehrs und Möglichkeiten des Erfahrungsaustauschs – über die Förderung mit EU-Mitteln hinaus – dargestellt.

Weiterhin wird über die diesjährige Europawoche, den EU-Projekttag an Schulen und weiteren aktuellen interessanten Aktivitäten des MIR informiert.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen dieses Heftes.

Ihr

Reinhold Dellmann

Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg







# Einführung zur neuen EU-Förderperiode 2007 – 2013

Dr. Gerd Harms

Seit der Deutschen Einheit 1990 und dem damit einhergehenden Wiederentstehen des Landes Brandenburg ist dies nunmehr bereits die vierte EU-Förderperiode an der Brandenburg Anteil hat.

Ich möchte an dieser Stelle nicht auf die technischen Details der mit der neuen Förderperiode eintretenden Veränderungen eingehen – diese sind zwar umfangreich und bedeutend, jedoch in ihrer Konsequenz für einen Antragsteller vielfach gar nicht so groß –, sondern vielmehr auf die grundlegenden strategischen Veränderungen sowohl in der EU wie auch in Brandenburg aufmerksam machen.

Da ist zunächst die **Lissabonstrategie** für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung aus dem Jahr 2000 und deren Neuorientierung im Jahr 2005. Die EU hatte sich zum Ziel gestellt, bis 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wissensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu werden. Dabei hat man sich zunächst auf die sozialen und ökonomischen Aspekte konzentriert. Mit der Verabschiedung der Nachhaltigkeitsstrategie auf dem Gipfel von Göteborg 2001 wurde die Lissabonstrategie auf alle drei Aspekte der Nachhaltigkeit ausgedehnt, also um die Umweltaspekte erweitert. Die Überprüfung der Lissabonstrategie im Jahre 2005 schließlich hat ergeben, dass die EU vom Erreichen ihrer Ziele weit entfernt ist. Man ist sich einig, dass das Ziel der Lissabonstrategie am besten durch die Konzentration der Anstrengungen auf die zwei zentralen Aufgaben „Herbeiführung eines kräftigeren und nachhaltigen Wachstums und Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen“, zu verwirklichen ist.

In der Programmplanung für die abgelaufene Förderperiode 2000 – 2006 konnte die Lissabonstrategie bedingt durch die vor deren Einführung liegende Planungsphase natürlich keine direkte und offene Berücksichtigung finden,

wenngleich selbstverständlich die „Lissabonanforderungen“ in der konkreten Umsetzung der Förderungen aus den Programmen der Förderperiode 2000 – 2006 soweit als möglich zur Leitschnur geworden sind. Dieses sieht für die Förderperiode 2007 – 2013 ganz anders aus. Hier wurden die grundlegenden Überlegungen von Anfang an direkt in die Programmplanungen einbezogen.

Diese Überlegungen bestimmen ohnehin das Handeln in Brandenburg und nicht nur hier, sondern in ganz Deutschland und in der EU. Der wichtigste Aspekt von „Lissabon“ ist es, dass ein gemeinsames und verbindliches Ziel gleichlautend für alle Mitglieder der EU formuliert worden ist und uns allen damit vor Augen ruft, dass die eigentliche Herausforderung vor der wir alle stehen die erfolgreiche Meisterung der Globalisierung der Weltwirtschaft ist.

Wie hat Brandenburg auf die Herausforderung reagiert? Welche Akzente bestimmen das Handeln von Brandenburg im Hinblick auf die Lissabonanforderungen?

Die Landesregierung hat in wirtschaftlicher Hinsicht eine neue Förderstrategie entwickelt und das Modell der dezentralen Konzentration durch das Modell des – **Stärken stärken** – ersetzt. Diese beiden Worte sind wesentlich mehr als ein Wortspiel, denn sie drücken eine Philosophie aus. Wir müssen sehen, wo wir stark sind – wo wir etwas Besonderes sind – und genau das müssen wir noch stärker machen. Die Zukunft liegt in der Spitze. Genau wie im Sport: Ein Sportler entwickelt sein persönliches Talent und wird dadurch zum Spitzensportler und erringt Olympische Medaillen. Und durch die Strahlkraft der „Spitzen“ wird auch die Umgebung animiert.

Die neue Förderstrategie besteht aus zwei Säulen.

Die erste Säule ist die räumliche Komponente. Wo sind Brandenburgs wirtschaftliche Zentren, die besonders unterstützt werden sollen? Hier hat die Landesregierung in einem intensiven Diskussionsprozess auf der Grundlage der Kriterien des Vorhandenseins von überdurchschnittlichen wirtschaftlichen und/oder wissenschaftlichen Potenzialen bei einer ausreichend großen Bevölkerungszahl (i. d. R. 20.000 Einwohner) insgesamt **15 Regionale Wachstumskerne (RWK)**, die aus 26 einzelnen Orten bestehen, identifiziert. Diese sind:

- Schwedt/Oder
- Wittenberge/Perleberg/Karstädt
- Neuruppin
- Oranienburg/Velten/Hennigsdorf
- Eberswalde
- Brandenburg a. d. H.
- Potsdam
- Ludwigsfelde
- Wildau/Königs Wusterhausen/Schönefeld
- Fürstenwalde
- Frankfurt(Oder)/Eisenhüttenstadt
- Luckenwalde
- Cottbus
- Finsterwalde/Lauchhammer/Schwarzeheide/Senftenberg/Großräschen („Westlausitz“)
- Spremberg

Die zweite Säule der neuen Brandenburger Förderstrategie beinhaltet die sektorale Komponente. In welchen Branchen sollte die Brandenburger Wirtschaft gut aufgestellt sein? Hier wurden zunächst 16 Zukunftsbranchen mit überdurchschnittlich hohen Entwicklungspotenzialen identifiziert und sodann in der Verknüpfung mit dem räumlichen Ansatz die **Branchenschwerpunkte** festgestellt, in denen die Zukunftsbranchen bereits gut vertreten sind.

Trotz der räumlichen und sektoralen Konzentration der Fördermittel stehen gerade auch auf Basis der EU-Program-



me weiterhin für die ländlichen Räume Brandenburgs umfangreiche Finanzmittel zur Verfügung.

Neben der neuen Förderstrategie entwickelt Brandenburg derzeit geeignete Antworten für die Reaktion auf die Herausforderungen des demografischen Wandels. Geburtenrückgang und Abwanderung führen zur gesamtgesellschaftlichen Alterung und zu einem Nebeneinander von wachsenden und schrumpfenden Räumen. Diese Vorgänge erfordern beispielsweise vielfältige Anpassungen in der Infrastruktur des Landes. Die Erkenntnisse werden bei der Umsetzung der neuen Förderstrategie durch einen Demografie-Check berücksichtigt und auch in den entsprechenden Diskussionsprozess auf europäischer Ebene eingebracht.

Diese neue Förderstrategie Brandenburgs steht in einem kohärenten und harmonischen Verhältnis zur Lissabonstrategie für Wachstum und Beschäftigung der Europäischen Union und beide Strategien finden ihren Niederschlag in der **Programmplanung für die Förderperiode 2007 – 2013**.

Die wesentliche Änderung in der Förderperiode 2007 – 2013 gegenüber der Förderperiode 2000 – 2006 besteht darin, dass nunmehr für jeden EU-Fonds ein eigenständiges Förderprogramm aufgestellt wird. Es gibt also kein übergreifendes „Operationelles Programm“ mehr, sondern für jeden EU-Fonds ein eigenständiges „Operationelles Programm“, das durch das zuständige Fachministerium verantwortet wird.

Dabei wird die gesamte Fläche des Landes weiterhin im Rahmen der höchsten Förderstufe, dem sogenannten Ziel „Konvergenz“, gefördert. Für den Südwesten des Landes erfolgt dies jedoch im Rahmen einer sogenannten Übergangsregelung, so dass die zur Verfügung stehenden Fördermittel am Anfang noch sehr hoch sind, dann jedoch im Laufe der Förderperiode abnehmen.

Neu ist auch, dass die Förderung der ländlichen Entwicklung und der Landwirtschaft jetzt nicht mehr im Rahmen der Strukturfonds erfolgt, sondern in einem neuen ein-

heitlichen Programm, dass aus der Gemeinsamen Agrarpolitik finanziert wird.

Auch die bisherigen „Gemeinschaftsinitiativen“ URBAN, LEADER+ und EQUAL werden nicht in der bisherigen Form fortgeführt. Die Ansätze werden jedoch in die allgemeinen Fondsprogramme integriert. Die Gemeinschaftsinitiative INTERREG wird durch die Formulierung eines neuen, eigenständigen Ziel 3 der territorialen Zusammenarbeit aufgewertet.

In Brandenburg wird es für die Förderperiode 2007 – 2013 je ein Programm geben für den

- Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung – EFRE
- Europäischen Sozialfonds – ESF
- Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums – ELER

Weiterhin wird Brandenburg an zwei Programmen im Rahmen des neuen Ziel 3 für die territoriale Zusammenarbeit mit der Ausrichtung grenzübergreifende Zusammenarbeit in Fortsetzung des bisherigen INTERREG III A beteiligt sein.

Das EFRE-Programm verfügt in der ganzen Förderperiode über fast 1,5 Mrd. € EU-Mittel und setzt sein größtes Gewicht mit 46,5 % der Mittel auf die Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Unternehmenssektors. Für die Verbesserung und Entwicklung von innovations- und technologieorientierter Infrastrukturen sind 17,6 % der Mittel vorgesehen und die verbleibenden 36 % dienen der Unterstützung von infrastrukturellen Potenzialfaktoren, wie z. B. wirtschaftsnahe Infrastruktur, Verkehr, Tourismus, Umwelt und nachhaltige Stadtentwicklung. Insgesamt sollen etwa 60 % der EFRE-Mittel direkt der Umsetzung der Lissabonstrategie dienen.

Das ESF-Programm mit einem Umfang von rund 620 Mio. € EU-Mittel hat die umfassende Stärkung der Humanressourcen in Brandenburg als übergreifendes Ziel. Der Fokus des Programms liegt nicht mehr auf Zielgruppen, die es besonders schwer haben, sondern auf der bestmöglichen Förderung von jedem Einzelnen an den kritischen Schalt-

stellen der beruflichen Entwicklung. Hierfür werden rund 42 % der Programmmittel veranschlagt. Darüber hinaus haben Maßnahmen der Erstausbildung mit etwa 37 % eine hohe Bedeutung und auch die Steigerung der Wettbewerbs- und Anpassungsfähigkeit der Unternehmen wird mit rund 17 % nicht vernachlässigt. Rund 90 % der Mittel werden direkt der Umsetzung der Lissabonstrategie dienen.

Das ELER-Programm hat ein Volumen von fast 720 Mio. € EU-Mittel und dient der Entwicklung des ländlichen Raums, der zweiten Säule der gemeinsamen Agrarpolitik in der EU. Rechnet man dem Programm noch aus der ersten Säule stammende Mittel, die zur Verstärkung der zweiten Säule genutzt werden sollen, hinzu, so vergrößert sich das Volumen auf etwas über 1 Mrd. €. Diese Mittel werden zu etwa 34 % in die Stärkung der landwirtschaftlichen Unternehmen, zu rund 31 % in die Verbesserung der Umwelt und Landschaft sowie zu fast 27 % in eine höhere Lebensqualität im ländlichen Raum verwendet. Die verbleibenden 5 % der Mittel werden für die weitere Umsetzung der LEADER-Methode verwendet. Die Bedeutung des LEADER-Ansatzes ist jedoch deutlich größer, als dieser Prozentsatz vermuten lässt: So werden durch die Verschmelzung der bisherigen „Integrierten Ländlichen Entwicklung“ mit dem LEADER-Ansatz künftig wesentliche Teile der ländlichen Entwicklung auf Basis der vor Ort entwickelten und abgestimmten „Gebietsbezogenen Ländlichen Entwicklungsstrategien“ gefördert, die durch das Management der LEADER-Aktionsgruppen umgesetzt werden. LEADER bildet damit die direkte Ergänzung zur integrierten Förderung der Städte für den ländlichen Raum.

Die Brandenburger Programme für die EU-Strukturfonds EFRE und ESF sowie für den Europäischen Landwirtschaftsfonds ELER sind bei der Europäischen Kommission eingereicht und befinden sich in der Genehmigungsphase. Mit der Genehmigung nach den derzeit stattfindenden Verhandlungen wird Mitte bis Ende des Jahres gerechnet. Nach der Genehmigung der Programme werden Brandenburg zur Verwendung in



der gesamten Förderperiode 2007 – 2013 insgesamt rund 2,8 Mrd. € europäische Fördermittel zur Verfügung stehen.

Die Programme der grenzübergreifenden Zusammenarbeit im neuen Ziel 3, die zusammen mit unseren Partnern in Polen durchgeführt werden, umfassen für Bran-

denburg ein Fördervolumen von 108 Mio. € EFRE-Mitteln. Sie befinden sich insbesondere auf Grund des höheren Abstimmungsbedarfes bei den Umsetzungs- und Verwaltungsstrukturen noch in der Vorbereitung. Sie sollen jedoch noch vor dem Sommer bei der Europäischen Kommission eingereicht werden.

Die neue EU-Förderperiode 2007 – 2013 wird Brandenburg auf seinem Weg in die Zukunft nachhaltig unterstützen. Die Brandenburger Interessen stehen im Einklang mit den Zielen der Europäischen Union.



## Chancen der EU-Aktionsprogramme stärker in Brandenburg nutzen

Wolfgang Balint



Die **Förderangebote der EU** für die neue Förderphase 2007 bis 2013 lassen sich aus Sicht Brandenburgs grob in **drei Kategorien** unterteilen: Die EU-Fonds (EFRE, ESF und ELER), die spezifische Förderung internationaler Kooperationen (Ziel 3 mit den Aspekten grenzüberschreitende, transnationale und interregionale Zusammenarbeit; frühere INTERREG III – Gemeinschaftsinitiative) und die EU-Aktionsprogramme.

Bei der Strukturfondsförderung (EFRE und ESF) sowie dem Fonds für die ländliche Entwicklung (ELER) steht jeder förderfähigen Region, darunter auch Brandenburg, ein bestimmter Betrag zur Verfügung, der vom Land nach bestimmten Kriterien vergeben wird. Ziel ist dabei, die wirtschaftliche, soziale und territoriale Situation im Vergleich zu stär-

ker entwickelten Regionen der EU zu verbessern. Dieses Ziel ergibt sich u. a. aus dem Solidaritätsprinzip in der EU entsprechend Art. 158 EG-Vertrag.

Die **Aktionsprogramme** werden demgegenüber von der Europäischen Kommission oder von ihr bestellten europäischen bzw. nationalen Agenturen verwaltet. Diese Förderprogramme dienen dazu, nach speziellen Ausschreibungen auf Basis genehmigter Anträge, bestimmte politische Ziele der EU (z. B. Lissabon- und Göteborgstrategie) mit Fördergeldern zu unterstützen. Dabei spielen vor allem die Elemente: Transnationalität, Additionalität, europäischer Mehrwert und Kofinanzierung (EU-seitig je nach Programm bis zu 75 % und mehr) die entscheidende Rolle. Die Entscheidung für oder gegen einzelne Projekte liegt – anders als bei der Struk-

turförderung – bei der Europäischen Kommission oder bei regelmäßig von ihr beauftragten europäischen oder nationalen Agenturen.

Es gibt eine Fülle von EU-Aktionsprogrammen, die im Wesentlichen folgende Politikbereiche umfassen: Wirtschaft, Energie, Verkehr, Bildung und Jugend, Recht und Gesellschaft. Kultur, Informationsgesellschaft und Forschung. Allein für den Forschungsbereich stehen für die gesamte Förderphase aus dem 7. Forschungsrahmenprogramm über 50 Mrd. € zur Verfügung.

Die **Staatskanzlei** hat auf ihrer Europa-Homepage unter folgendem Internet-Link eine Förderfibel erstellt, die auf die wichtigsten Aktionsprogramme kurz und prägnant eingeht:

<http://www.stk.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb2.c.408309.de>

Dort werden die wesentlichen Hinweise auf ca. einer Seite pro Aktionsprogramm geordnet nach spezifischen Fragen (wer fördert was, wie viel, an wen muss man sich wenden, wo gibt es weitere Informationen?) zusammengefasst. Dadurch, dass diese Förderfibel internetgestützt arbeitet, ist eine regelmäßige Weiterleitung für vertiefende Informationen sichergestellt und der Weg bis zum Antragsformular geebnet. Ziel der Staatskanzlei ist dabei, zum Einen sicherlich mehr EU-Finanzmittel auch aus den EU-Aktionsprogrammen in Brandenburg für bestimmte Förderbereiche zu akquirie-





ren. Zugleich soll aber erreicht werden, dass Brandenburg sich durch Einbindung anderer Antragsteller (als Lead-Partner oder Mit Antragsteller) weiterer Regionen in der EU in vielen Bereichen

noch internationaler aufstellt. Durch den Aufbau solcher internationaler Netzwerke, die möglichst über das jeweilige Aktionsprogramm hinaus bestehen bleiben, wird zudem der erforderliche „euro-

päische Mehrwert“ erbracht. Es wäre wünschenswert, wenn die in diesen Aktionsprogrammen liegenden Chancen im Land Brandenburg noch stärker genutzt werden. ■

## Stand der Programm Vorbereitung aus Sicht des MIR

Michael Gonswa

Am 01.01.2007 hat die neue EU-Förderperiode 2007 – 2013 begonnen. Bis zum Jahresende 2006 wurden seitens des Landes bei der EU-Kommission die Entwürfe für die Operationellen Programme für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie den Europäischen Sozialfonds (ESF) im neuen Förderzeitraum zur Genehmigung eingereicht. Ein analoges Verfahren fand für den Bereich des Ländlichen Raums statt (Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums, ELER).

Die notwendigen Programmverhandlungen zwischen der Landes- und Bundesebene sowie der EU-Kommission zum EFRE befinden sich gegenwärtig in der Endphase. Wie auch in den vergangenen Förderperioden ist für das MIR in erster Linie das Förderspektrum dieses Fonds von entscheidender Relevanz. Die EFRE-Förderung des Landes wird zukünftig auf die Stärkung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit des Unternehmenssektors, die Entwicklung innovations- und technologieorientierter Infrastrukturen, die wirtschaftsnahe und Verkehrsinfrastruktur (einschl. Tourismus), die Nachhaltige Stadtentwicklung sowie die Förderung von Umweltinfrastrukturen orientiert sein.

Nach dem aktuellen Abstimmungsstand sind die MIR-relevanten Politikfelder auf zwei Förderschwerpunkte verteilt.

Die **Nachhaltige Stadtentwicklung** ist ressortübergreifend explizit auf die in den Städten mit ihren innerstädtischen Kernen und Quartieren vorhandenen Probleme und Potenziale ausgerichtet. Damit wird der integrierte Entwicklungsansatz

der vorangegangenen Gemeinschaftsinitiativen URBAN I und II (Acquis URBAN) sowie des Programms Zukunft im Stadtteil – ZiS 2000 innerhalb der neuen Programmik weitergeführt. Dazu werden von zukünftigen Programmstädten sog. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK) aufgestellt. Diese INSEK müssen konzeptionell an den im Programmgebiet jeweils identifizierten Potenzialen und Problemen ansetzen und Mindestaussagen zu den Kernthemen Stadtentwicklung, Wohnen, Handelsstandorte, soziale Infrastruktur, Lokalökonomie, Bildungs- und Forschungsinfrastrukturen sowie Verkehr treffen. Gegenwärtig läuft ein Auswahlwettbewerb. Das Förderspektrum umfasst dabei konkrete Handlungsfelder wie kleinräumige Wirtschaftsförderung, Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Missstände, Reaktivierung von Brachflächen, Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse, Umbau, Ertüchtigung und Anpassung der sozialen freizeitbezogenen Infrastrukturen, bildungsbezogene Infrastrukturversorgung oder Stadtteilmanagement und -marketing. Für Vorhaben dieser Art stehen für den Zeitraum bis 2013 voraussichtlich 115 Mio. € zur Verfügung. Die EFRE-relevanten Projekte werden durch ESF-gestützte Interventionen mit einem Mittelumfang in Höhe von 4,6 Mio. € flankiert.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** werden sich die Interventionen des EFRE auf Bereiche konzentrieren, in denen noch ein Nachholbedarf besteht und dessen Abbau nachweisbar Effekte zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit und damit zur effektiveren Anbindung von Wirtschaftsstandor-

ten erwarten lässt. Im Bereich der **Straßenverkehrsinfrastruktur** wird sich die Förderung in erster Linie auf das Landesstraßennetz konzentrieren, dabei ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Sanierung, Um- und Ausbau erforderlich, wobei die vorrangige Anbindung der Regionalen Wachstumskerne im Vordergrund steht. Priorität wird auch die Straßenumfeldgestaltung des zukünftigen Flughafens BBI haben.

Im Bereich des **Schiennenpersonennahverkehrs (SPNV)** zielen die Interventionen einerseits auf die Verbesserung der Anbindung der Regionalen Wachstumskerne und zentraler Orte ab, andererseits soll die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger (Verbesserung von Verknüpfungspunkten und Zugangsstellen) erreicht werden. Ergänzend dazu wird auf die Weiterentwicklung der Güterverkehrs- und Logistikzentren einschl. der zentralen Anlagen des kombinierten Ladungsverkehrs orientiert. Fragen der Mittelausstattung für den gesamten Bereich Verkehrsinfrastruktur sind derzeit noch Gegenstand der Programmabstimmungen.

Es ist vorgesehen, den Beitrag des Tourismus zu Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum zu steigern, indem Infrastrukturen vor allem in solchen thematischen Bereichen und Räumen entwickelt, ausgebaut und verbessert werden, in denen sie zielgerichtet den größten Beitrag zur Steigerung des Tourismusgewerbes leisten können. Das MIR wird im Rahmen der neuen Programmperiode 5 Mio. € für **touristische Vorhaben im Kerngebiet des Lausitzer Seenlandes** einsetzen. Diese Sum-



me wird um weitere aus dem ELER aufgestockt.

Eine Genehmigung des Operationellen Programms für den EFRE durch die EU-

Kommission ist im Frühsommer zu erwarten. Erst danach steht die endgültige Mitteldotation für die einzelnen Politikfelder fest. Unabhängig davon ist es möglich, mit ausgewählten Fördermaß-

nahmen, die aus Sicht der EU-Kommission hinsichtlich Inhalt und Umfang unstrittig sind, zu beginnen.



## Programme zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und Polen

Wojewodschaft Lubuskie – Brandenburg sowie Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg und Wojewodschaft Zachodniopomorskie

Sylvia Strelow, Jaqueline Pätzold

Das Land Brandenburg erarbeitet zurzeit gemeinsam mit der Republik Polen und dem Land Mecklenburg-Vorpommern die gemeinsamen operationellen Programme zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit (INTERREG IV A/ Ziel 3 A). Die Programme bilden die Grundlage für die Förderung aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) zur Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenar-

beit zwischen den o. g. Ländern im Zeitraum 2007 bis 2013. In ihnen werden die Fördermöglichkeiten und Finanzhilfen des EFRE beschrieben.

Ziel der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist es, wie bisher INTERREG, in benachbarten Grenzregionen innerhalb der EU auf der Grundlage gemeinsamer Strategien und Entwicklungsprogramme (so genannte „Operationelle

Programme“) die grenzübergreifende wirtschaftliche und soziale Zusammenarbeit nachhaltig weiterzuentwickeln. Deshalb werden die strukturell schwachen Grenzregionen zur Verbesserung ihrer gemeinsamen integrierten Regionalentwicklung durch die Gewährung von Fördermitteln aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) unterstützt. Um dieses Ziel zu erreichen ist es insbesondere notwendig, unter Berücksichtigung der regionalen Chancen und den mit der bisherigen INTERREG-Förderung gewonnenen Erfahrungen, integrierte grenzübergreifende Lösungsansätze in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zu implementieren.

Die Fördergebiete für beide Programme wurden von der Europäischen Kommission gemäß der einschlägigen EU-Verordnungen auf NUTS III-Ebene festgelegt.<sup>1</sup>

Die Programmstrategie und die Förderschwerpunkte für das Programm Polen (Wojewodschaft Lubuskie) – Brandenburg stellen sich wie folgt dar:



Quelle: eigene Darstellung

Fördergebiet des Programms

<sup>1</sup> Entscheidung der KOM vom 31.10.2006 zur Erstellung des Verzeichnisses der Regionen und Räume, die im Zeitraum 2007 – 2013 im Rahmen der grenzüberschreitenden und transnationalen Ausrichtung des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ Anspruch auf eine Förderung aus dem EFRE haben.



Fördergebiet INTERREG IV A Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg-Zachodniopomorskie  
 Fläche des Fördergebietes: 38.318 km<sup>2</sup>  
 Einwohnerzahl des Fördergebietes: 2.731.542 (2005)  
 Größtes urbanes Zentrum: Szczecin mit 411.119 Einwohnern (2005)

Insgesamt stehen für dieses Programm 124 Mio. € EU-Fördermittel für die Jahre 2007 – 2013 zur Verfügung. Davon entfallen für den brandenburgischen Programmteil EFRE-Mittel i. H. v. 74 Mio. €. Hauptanteil der Fördermittel von rund 9 Mio. € dienen der Unterstützung des Schwerpunktes 1 „Förderung der Infrastruktur und Verbesserung der Umweltsituation“.

Die Programmziele und die Förderschwerpunkte für das Programm Mecklenburg-Vorpommern/Brandenburg und Polen (Wojewodschaft Zachodniopomorskie) stellen sich wie folgt dar:

**Strategisches Oberziel:**

Beitrag zur gleichmäßigen und ausgewogenen Entwicklung des Fördergebietes durch grenzübergreifende Annäherung der Bewohner, Unternehmen und Institutionen.

**Spezifische Ziele:**

1. Grenzüberschreitende Verbesserung der Infrastruktur und des Umweltschutzes
2. Grenzübergreifende Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaft und Wissenschaft

3. Verstärkung des territorialen Zusammenhalt der Bevölkerung

**Förderschwerpunkte:**

1. Förderung der Infrastruktur für grenzübergreifende Kooperation und der Umweltsituation im Grenzraum
2. Förderung grenzübergreifender Wirtschaftsverflechtungen sowie Stärkung der Zusammenarbeit von Wirtschaft und Wissenschaft
3. Grenzübergreifende Entwicklung der Humanressourcen und Unterstützung von grenzübergreifender Kooperation in Bereichen wie Gesundheit, Kultur und Bildung

4. Technische Hilfe

**Querschnittsziele:**

1. Grenzüberschreitende Bewahrung der Natur und Kulturlandschaft
2. Chancengleichheit für Männer und Frauen
3. Grenzübergreifende Entwicklung und Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien

Insgesamt stehen für dieses Programm 132,8 Mio. € EU-Fördermittel für die Jahre 2007 – 2013 zur Verfügung. Davon entfallen für den brandenburgischen Programmteil EFRE-Mittel i. H. v. rd. 34 Mio. €. Zur Unterstützung des Schwerpunktes 1 „Förderung der Infrastruktur und der grenzübergreifende Kooperation und der Umweltsituation im Grenzraum“ stehen insgesamt 58 Mio. € zur Verfügung.

Es werden für Projekte, welche die Fördervoraussetzungen erfüllen, Zuschüsse als Anteilfinanzierung bis zu einer Höhe von 85 % der zuwendungsfähigen Gesamtkosten gewährt. Ein Rechtsanspruch auf eine Förderung besteht nicht. Für die beiden Operationellen Programme entscheidet jeweils ein deutsch-polnischer Ausschuss über die Förderwürdigkeit der beantragten Projekte (Notwendigkeit, grenzübergreifender Charakter, Nachhaltigkeit, Einbindung in die Entwicklung der Region etc.).

Eine Förderung können im Land Brandenburg u. a. Land, Landkreise, Gemeinden/Gemeindeverbände, Städte, Kommunaleinrichtungen, öffentliche Verkehrsunternehmen und nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtete natürliche und juristische Personen beantragen.



Programmstrategie Brandenburg-Polen (Wojewodschaft Lubuskie) und Förderprioritäten





Um die Effekte und die Zielgenauigkeit im Vergleich zur bisherigen INTERREG-III-A-Förderung noch zu erhöhen, sollen im Wesentlichen zwei Prüfkriterien bei der Beurteilung der Projekte angewendet werden:

1. Die gemeinsame Zusammenarbeit in den Vorhaben muss gemäß EFRE-VO (EG) Nr. 1080/2006, Art. 19 zu-

künftig auf mindestens zwei der folgenden Arten erfolgen: Gemeinsame Ausarbeitung, gemeinsame Durchführung, gemeinsames Personal, gemeinsame Finanzierung.

2. Klare Abgrenzung zu Ziel 1 (EFRE, ESF) und zum ELER.

Darüber hinaus muss es in den Projektkooperationen jeweils einen Träger ge-

ben, der die Federführung und die in der EFRE-VO, Artikel 20 beschriebenen Aufgaben übernimmt (Leadpartner).

Ansprechpartner in Brandenburg für beide Programme, insbesondere zu Fragen des Antrags- und Bewilligungsverfahrens, ist das Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg, Referat 11, Referatsleiterin Frau Mehlmann. ■

## Transnationale Zusammenarbeit Ziel 3 – B = Nachfolge von INTERREG III B

Michael Kortz, Dr. Alexandra Schubert

### Ziel:

Die transnationale Zusammenarbeit fördert die territoriale Entwicklung von Regionen in größeren EU-Räumen, die sich über mehrere Mitgliedsstaaten erstrecken, sich aber nicht in jedem Fall mit diesen decken. Die transnationale Zusammenarbeit wird durch die Refinanzierung von Projekten, Netzwerken und Aktionen, die eine integrierte territoriale Entwicklung begünstigen, unterstützt.

**Berlin und Brandenburg sind als Gesamtraum gemeinsam mit weiteren Bundesländern erneut in zwei transnationalen Kooperationsräumen vertreten:**

1. dem **Ostseeraum**, Baltic-Sea-Region (BSR)
2. dem **Zentralraum**, Central-EU-Space (CEUS)  
CEUS entspricht im Wesentlichen der nördlichen Hälfte des bisherigen CADSES-Raums, der für die Periode 2007 – 2013 unterteilt wurde.

### Förderprioritäten:

Beide Programm-Entwürfe enthalten im Kern je vier Hauptförderprioritäten

1. INNOVATION: Wirtschafts-, Arbeits- und Zukunfts-Maßnahmefelder
2. ACCESS: Zugang + Ausbau zu Netzen transeuropäische Korridore, TEN, etc.

3. ENVIRONMENT: Umwelt, Ressourcen und Risikovorsorge/-Entwicklung

4. URBAN Development: Stadt- und Regionalentwicklung und Metropolräume, Netzwerke etc.

Im Vergleich zum letzten Förderzeitraum wurde das Ziel „Territoriale Raumentwicklung“ deutlich unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte deutlich aufgewertet.

**Förderkriterien** sind u. a.:

- Antragsteller sind vorrangig öffentliche Stellen und öffentlichen Stellen gleichgestellte Institutionen; private Beteiligung ist jedoch erwünscht und je nach Programm unter bestimmten Voraussetzungen auch förderfähig.
- Die Abstimmung und Einreichung der Anträge von mindestens drei soliden und gleichberechtigten Partnern aus mindestens drei Staaten (davon zwei Mitgliedsstaaten) erfolgt wie bisher (III B) auch künftig in Ziel 3 B auf Basis der Vorausleistungen auf eigenes Risiko im Wettbewerb.
- Noch wichtiger als bisher ist die gemeinsame Implementierung mit konkret sichtbaren Ergebnissen.

Das Finanzvolumen der Ausrichtung wurde deutlich aufgestockt. Für den Raum Baltic Sea stehen im Wettbewerb

für die Zeit 2007 – 2013 **EFRE**-Mittel i. H. v. 208 Mio. € zur Verfügung, für CEUS 246 Mio. €.

Die **Kofinanzierungsrate der EU** beträgt bis zu 75 % in Alt-EU-Staaten und bis zu 85 % in den neuen EU- Mitgliedsstaaten. Großräumig-strategische Projekten erlauben nun auch Kooperationsräume übergreifende Aktivitäten, wie z. B. Anträge:

- zu Entwicklungskorridoren, wie Nord-Süd-Korridor (Ostsee- bis Mittelmeerraum)
- West-Ost Koop.- Netzwerke (Wirtschaft, Energie, Kommunikation, Umwelt etc.)
- EU-Entwicklung und -Zusammenarbeit von Metropolräumen und Regionen.

### Verwaltungsstruktur:

Das Antragsprocedere wird durch die bei den Verwaltungsbehörden angesiedelten Sekretariate in Wien (CEUS) und in Rostock (BSR) unterstützt, sowie von dort im INTERNET aufbereitet als Service.

Anträge werden durch das Technische Sekretariat nach öffentlichen Aufforderungen (calls) entgegengenommen, beurteilt und dem Begleitausschuss (Vertreter der Mitgliedsstaaten) zur Entscheidung vorgelegt. Die ersten offiziell-



len Projektausschreibungen werden voraussichtlich ab Herbst 2007 erfolgen.

**Stand OP-Einreichung bei EU-KOM:**  
In beiden 3 B Förderräumen stehen die

Programmentwürfe kurz vor der Einreichung bei der EU-Kommission. Zur Zeit bereiten stark erhöhte Grundkosten bei den von den Ländern mitzufinanzierenden transnationalen Sekretariaten und

Prüfstellen noch Probleme in der Staaten- und der Bund/Länder-Abstimmung, die ggf. die Unterstützung weiterer Ressorts beider Länder erfordern (neben GL bzw. MIR und SenStadt). ■

## Die interregionale Zusammenarbeit im Rahmen von INTERREG IV C/Ziel 3 C

Ramona Ullmann

Im Rahmen des Ziels 3 „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ der EU-Strukturfondspolitik wird neben der grenzüberschreitenden und transnationalen auch die **interregionale Zusammenarbeit** – als sogenanntes **INTERREG IV C**-Programm – in der Förderperiode 2007 bis 2013 fortgeführt.

Bereits in der Förderperiode 2000 – 2006 beteiligte sich das Land Brandenburg an 20 Projekten aus dem Programm **INTERREG III C**. Damit flossen EU-Fördermittel in Höhe von über vier Millionen Euro an Projektträger in der Mark. Brandenburg konzentrierte sich hier vor allem auf die Bereiche Regionalentwicklung, KMU, Umwelt und Tourismus. Die Projekte beschäftigten sich etwa mit der Entwicklung von Flughafenregionen, der Kooperation zwischen Zwillingstädten entlang der Grenze oder der IT-gestützten Optimierung von Güterströmen.

Auch in der neuen Förderperiode unterstützt die EU die Kooperation zwischen nicht benachbarten Regionen. **Allgemeines Ziel** des INTERREG IV C-Programms ist die Unterstützung der europaweiten Zusammenarbeit zwischen regionalen und lokalen Behörden, um Erfahrungen und bewährte Vorgehensweisen (best practice) auszutauschen und so die Effektivität regionaler Entwicklungsstrategien zu verbessern. Damit soll ein Beitrag zur wirtschaftlichen Modernisierung und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in Europa sowie zur Wachstums- und Beschäftigungsstrategie der EU geleistet werden. Das

Programm ist auch ein Instrument zur Umsetzung der EU-Initiative „Regionen für den wirtschaftlichen Wandel“.

Das Operationelle Programm INTERREG IV C sieht zwei **thematische Prioritäten** vor:

- Innovation und wissensbasierte Wirtschaft
- Umwelt und Risikovermeidung

Die Umsetzung kann im Rahmen zweier **Interventionstypen** erfolgen:

- *Regionale Initiativen:* Hierbei handelt es sich um das „klassische INTERREG III C“, d. h.: Erfahrungsaustausch, Identifizierung von guten Praktiken, Entwicklung neuer Ansätze für die Umsetzung.
- *Kapitalisierung / Fast Track Projekte:* Erarbeitung von Aktionsplänen für die konkrete Umsetzung der Ergebnisse von C-Projekten in den Ziel 1, 2 und 3-Programmen der EU-Strukturfondspolitik (Konvergenz- und Wettbewerbsfähigkeitsprogramme sowie Europäische territoriale Zusammenarbeit). Es sollen Regionen mit unterschiedlichem Erfahrungsstand in Netzwerken zusammenarbeiten und dabei die Verantwortlichen für Regionalpolitik, Entscheidungsträger und ggf. Experten einbinden. Ein besonderer Fokus liegt auf der Veröffentlichung und Verbreitung der Ergebnisse.

Im Rahmen der Fast Track Projekte möchte die Europäische Kommission ausgewählten Projekten beson-

dere Unterstützung und Expertise zur Verfügung stellen und deren Umsetzung begleiten.

Hinsichtlich der **Verwaltungsstruktur** des Programms wird es eine Verwaltungsbehörde und ein Gemeinsames Technisches Sekretariat in Lille (Frankreich) sowie vier Info-Points (Lille, Valencia, Rostock, Katowice) geben.

Für die interregionale Zusammenarbeit stehen für den Zeitraum 2007 bis 2013 den EU-Mitgliedstaaten insgesamt 321 Mio. € EFRE-Mittel zur Verfügung. Eine Unterteilung in Programmräume wie bei INTERREG III C entfällt. Förderfähig ist das gesamte EU-Territorium.

Antragsteller können ausschließlich öffentliche Stellen und öffentlichen Stellen gleichgestellte Institutionen sein. Es müssen Projektpartner aus mindestens drei Staaten zusammenarbeiten. Die Kofinanzierung mit EU-Mitteln beträgt bis zu 85 % (abhängig vom Programmgebiet).

Es wird mehrmals öffentlich zur Einreichung von Projektideen aufgerufen werden. Die Termine für diese „calls“ werden u. a. auf der Internetseite des Technischen Sekretariats veröffentlicht. Die Einreichung der Anträge erfolgt ebenfalls beim Technischen Sekretariat, das außerdem Hilfe bei der Antragstellung leistet. Die Projekte werden auf ihre Zulässigkeit bzw. Vereinbarkeit mit EU- und nationalem Recht geprüft und Sachverständigen zur Stellungnahme vorgelegt. Auf Basis einer so entstandenen





Vorbewertung, jedoch nicht daran gebunden, wählt ein internationales Gremium (Begleitausschuss) aus Vertretern aller am Programm beteiligten EU-Mitgliedstaaten – für Deutschland auch unter Einbeziehung eines Ländervertreeters – die Projekte aus, die gefördert werden sollen.

Das Operationelle Programm INTERREG IV C wurde Ende April 2007 bei der Europäischen Kommission zur Genehmigung eingereicht. Mit der Genehmigung des Programms wird im Sommer 2007 gerechnet. Am 21./22.09.2007 wird in Lissabon die offizielle Kick-Off-Konferenz stattfinden. Der erste „call“ wird dann voraussichtlich im Herbst 2007 erfolgen. Gegenwärtig werden die Antragsunterlagen sowie ein *programme manual* mit detaillierten Informationen zum Programm und zur Antragstellung erarbeitet. Auch eine deutsche Übersetzung der Programmdokumente ist geplant. Nach Vorlage wird sie Interessierten in

Brandenburg via Internet zugänglich sein.

Die Bedeutung der interregionalen Zusammenarbeit für Brandenburg spiegelt nicht zuletzt die anfangs erwähnte überaus erfolgreiche Beteiligung brandenburgischer Projektpartner an dem bisherigen Programm wider. Eine Vielzahl weiterer guter Projekte mit brandenburgischer Beteiligung konnte wegen Ausschöpfung des Budgets keine Förderung mehr erfahren. Die Landesregierung beteiligt sich an der Finanzierung des Technischen Sekretariats und ermutigt auch vor diesem Hintergrund alle potenziellen brandenburgischen Projektpartner, die (auch deutschsprachigen) Beratungsleistungen des Sekretariats in Anspruch zu nehmen und entsprechende Förderanträge zu stellen. Die Zusammenarbeit der Regionen ist für das Zusammenwachsen Europas unabdingbar. Gemeinsam können die Potenziale zum Wohle aller besser genutzt werden.

Als Nachbar der neuen EU-Mitgliedstaaten spielt Brandenburg dabei eine wichtige Rolle und wird sich auch künftig dafür stark machen.

Weitere Informationen finden Sie unter: INTERREG IV C Joint Technical Secretariat  
Conseil Régional Nord-Pas de Calais  
24, Boulevard Carnot  
F – 59800 Lille  
Tel. +33 3 28 38 11 11  
Fax +33 3 28 38 11 15  
[http://www.interreg3c.net/web/fic\\_en](http://www.interreg3c.net/web/fic_en)  
[www.interreg.brandenburg.de](http://www.interreg.brandenburg.de)

Ansprechpartner in Brandenburg:  
Staatskanzlei, Referat 54:  
Herr Freistedt, Tel. 0331/ 866-1470,  
[Bernd.Freistedt@stk.brandenburg.de](mailto:Bernd.Freistedt@stk.brandenburg.de)  
Frau Ullmann, Tel. 0331/866-1472,  
[Ramona.Ullmann@stk.brandenburg.de](mailto:Ramona.Ullmann@stk.brandenburg.de)



## JESSICA-Initiative der EU Fonds als Finanzierungsinstrument für die Stadtentwicklung

Christian Kuenzer

Mit der JESSICA-Initiative (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) hat die EU-Kommission eine Diskussion eröffnet, wie Stadtentwicklungsprojekte stärker als bisher mit Fonds als Ergänzung zu Zuschüssen gefördert werden können. Diese sollen aus den EFRE-Mitteln und der nationalen Kofinanzierung der Mitgliedsstaaten gespeist werden, dabei sind nationale, ländereigene oder kommunale Lösungen vorstellbar.

Infolge des EU-Beitritts der osteuropäischen Länder sind die Strukturfondsmittel in den bisherigen Empfängerregionen stark zurückgegangen. Diese Entwicklung wird sich in der nächsten Förderperiode ab 2013 in einer Reihe ostdeut-

scher Regionen fortsetzen. Damit trotzdem auf lange Sicht Finanzierungsquellen für städtische Investitionen zur Verfügung stehen, sollten nach Auffassung der EU Kommission (KOM) mit Strukturfondsmitteln (EFRE, ESF) revolving Fonds eingerichtet werden. „Revolving“ bedeutet, dass das Kapital nicht nur einmal, sondern mehrfach eingesetzt werden kann. Um dies zu erreichen müssen Projekte finanziert werden, die zu Rückflüssen führen. Verantwortlich für die Einrichtung entsprechender Finanzierungsinstrumente sind die „Managing Authorities“ der Strukturfonds, das heißt in Deutschland die Bundesländer.

Die EU-Kommission hat für JESSICA kein ausformuliertes Konzept vorgelegt,

sondern nur relativ vage Denkanstöße gegeben. In Deutschland wurde auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in einer Arbeitsgruppe zusammen mit Vertretern der Städtebauministerien der Länder, der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), Förderbanken der Länder und anderen Experten ausgelotet, welche Umsetzungsmöglichkeiten und Anwendungsbereiche in der Stadtentwicklung bestehen. Von besonderem Interesse ist dabei das Verhältnis zum System der nationalen Städtebauförderung.

Sinn und Zweck der JESSICA-Initiative ist nicht der Ersatz von Zuschüssen durch Kredite, sondern deren Ergän-



zung. Die Fonds sollen ihre Finanzierungen komplementär zu Zuschussprogrammen anbieten, so dass insgesamt die Flexibilität des Finanzierungsangebots in der Stadtentwicklung größer wird. Es wird dann möglich, Gesamtmaßnahmen bedarfsgerecht durch eine Kombination von Darlehen und Zuschüssen zu finanzieren. Ein weiteres wichtiges Ziel der Fondsidee ist die Mobilisierung privaten Kapitals, um auf diesem Weg die Finanzierungsgrundlage für Stadtentwicklungsmaßnahmen zu erweitern. Die relativ geringe Förderintensität der Fondsfinanzierungen schafft außerdem zusätzliche Anreize für die Empfänger, effizient und sparsam zu wirtschaften und soweit möglich Erträge zu generieren. Als Adressaten der Förderung kommen grundsätzlich Kommunen, kommunale Gesellschaften, gewerbliche Unternehmen mit „Stadtkontext“ und Objektgesellschaften im Rahmen von PPP-Strukturen in Betracht. Als mögliche Einsatzfelder stehen, basierend auf dem EFRE-OP des Landes Brandenburg, insbesondere Maßnahmen der kleinräumigen Wirtschaftsförderung, die Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Missstände, die Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse und die Anpassung der sozialen, bildungs- und freizeitbezogenen Infrastrukturen als Schwerpunkte im Focus der Betrachtung. Dabei sind folgende Projekttypen modellhaft denkbar:

- Projekte mit (ggf. auch geringen) Einnahmen wie Mehrzweckhallen und Sporteinrichtungen
- Projekte mit Entwicklungsrisiko und Einnahmeerwartungen wie z. B. städtebaulich relevante Brachflächen, deren Entwicklung bisher an Marktversagen (ungünstige Kosten-ertragserwartungen) gescheitert sind
- Ertraglose Projekte mit Umwegrentabilität für die Kommunen wie z. B. Schulen und Kindertagesstätten und Kultureinrichtungen

Die Einführung der fondsgestützten Förderung wird erschwert durch die Vielzahl von denkbaren Fondsvarianten. In diesem Zusammenhang zu klärende Fragen sind insbesondere Beteiligung von Privaten, Risikoaufteilung, Haftungsfragen und Organisationsform. Die Auswahlentscheidung wird durch den Mangel an praktischen Erfahrungen erschwert. Sinnvoll wäre, zunächst mit einfachen, schnell implementierbaren Modellen zu beginnen, die dann bei Bedarf und auf der Grundlage praktischer Erfahrungen weiterentwickelt werden können.

Das einfachste Fondsmodell dürfte ein reiner Kreditfonds zur Finanzierung kommunaler Investitionen sein. Der Fonds vergibt ausschließlich zinsgünstige oder zinslose, zweckgebundene Kommunalkredite. Die Kommune ist der

Endbegünstigte im Sinne der Strukturfonds. Alle kommunalen Projekttypen können – sofern sie den Zielen des EFRE-OP dienen – finanziert werden. Das Fondsvermögen stammt ausschließlich aus Strukturfondsmitteln, die nationale Kofinanzierung vom Land oder von den Kommunen. Die einfachste Form ist ein Fonds ohne eigene Rechtspersönlichkeit im Rahmen eines Landesförderinstituts. Nachdem mit einfachen Fonds Erfahrungen gesammelt wurden, können komplexere Fondsstrukturen unter Beteiligung von Privaten in Angriff genommen werden.

Brandenburg kann auf gut funktionierende Mechanismen und Erfahrungen zurückgreifen, die eine zügige Implementierung von entsprechenden Darlehensfonds auf nationaler Ebene ermöglichen. In Brandenburg liegen bei der ILB bereits praktische Erfahrungen im Bereich der Schulbauförderung für das Ministerium für Bildung, Jugend und Sport vor. Gegenwärtig erfolgen im MIR grundsätzliche Überlegungen zur Darlehensförderung im Bereich der Stadtentwicklung. Grundlage bildet das EFRE-OP für die Förderperiode 2007 – 2013 mit seinen Aussagen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung.

## Strategische Neuausrichtung der Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik – Masterplan „Starke Städte – Stadtumbau“

Jürgen Schweinberger

Die bisherige Stadtentwicklungs-, Stadtumbau- und Wohnungspolitik des MIR hat wesentlich dazu beigetragen, den Sanierungsstau in den Städten abzubauen, Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen, die Wohnraumversorgung zu verbessern und den Folgen des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels entgegenzuwirken.

Gleichwohl erfordern veränderte Rahmenbedingungen für staatliches Handeln eine Neuorientierung auch des Aufgabenbereichs Stadtentwicklung und Wohnungspolitik. Insbesondere die veränderte Finanzausstattung, der fortschreitende demografische Wandel und der wirtschaftspolitische Paradigmenwechsel, der sich in der Politik des

„Stärken stärken“ manifestiert, sind dabei zu beachten.

Mit dem Masterplan „Starke Städte – Stadtumbau“, den das Kabinett im Januar 2006 bestätigt hat, haben wir die wesentlichen strategischen Ansatzpunkte für die zukünftige Ausrichtung der Stadtentwicklungs-, Stadtumbau- und



Wohnungspolitik im Land Brandenburg formuliert<sup>1</sup>. Inhaltliche Kernpunkte sind u. a. die konsequente Orientierung auf die Innenstädte und die Verzahnung von Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik v. a. mit Wirtschaft, Bildung und Wissenschaft im Rahmen eines integrierten Ansatzes. Den räumlichen Fokus werden wir zukünftig auf die Regionalen Wachstumskerne und die Stadtumbau-städte legen, die wir im Sinne einer „Spitzenförderung“ bei der Qualifizierung ihres Standortes besonders unterstützen werden.

Im Ergebnis des Masterplans haben wir das Instrument des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) eingeführt. Im INSEK nehmen die Kommunen sowohl die für die EFRE-Förderung vorgeschlagenen komplexen Schlüsselmaßnahmen auf als auch die Maßnahmen, die aus den nationalen Programmen unterstützt werden sollen. Die INSEK bauen auf in der Stadt vorhandenen Planungen auf und aktualisieren bzw. ergänzen diese, wo es notwendig ist.

Damit hat das INSEK nicht nur die Funktion, Entscheidungsgrundlage für die Förderung aus dem EU-Schwerpunkt „Nachhaltige Stadtentwicklung“ zu sein, sondern es dient gleichzeitig dazu, die Förderverfahren insgesamt zu vereinfachen. So soll das INSEK die zentrale Bewertungsgrundlage für alle Programme der Stadtentwicklung und

der Wohnraumförderung werden und damit die bisherigen richtlinienspezifischen Anforderungen bündeln und ersetzen.

Den für eine Spitzenförderung in Frage kommenden Städten haben wir bereits im Mai 2006 erste Hinweise zu Inhalt und Aufbau der INSEK gegeben und sie aufgefordert, mit der Erstellung der INSEK zu beginnen. Anfang des Jahres 2007 haben wir den Kommunen die im Ergebnis eines Praxistests entstandene Arbeitshilfe zur Erstellung von INSEK<sup>2</sup> als weitere und ausführliche Orientierungshilfe übergeben. Sie enthält u. a. Empfehlungen und Qualitätskriterien, die das MIR im Rahmen der Antragsprüfung zu Grunde legt sowie Auszüge aus dem Entwurf des Operationellen Programms, das die inhaltliche Grundlage für eine Förderung aus dem EFRE-Schwerpunkt „Nachhaltige Stadtentwicklung“ bildet. In zwei Informationsveranstaltungen in Lübbenau am 05.03.2007 und in Schwedt/Oder am 12.03.2007 haben wir die Arbeitshilfe vorgestellt und mit den Kommunen diskutiert.

Alle bisherigen Ergebnisse zum Masterplan, zum INSEK-Verfahren und zu den Informationsveranstaltungen können im Internet unter <http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=100262&siteid=22> abgerufen werden.

<sup>2</sup> „Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten INSEK auf Grundlage des „Masterplan Starke Städte“ des Landes Brandenburg; Potsdam, Dezember 2006

<sup>1</sup> <http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=lbm1.c.330545.de&siteid=25>

Die Förderperiode 2007 bis 2013 wird es uns ermöglichen, 15 bis 20 brandenburgische Städte im Sinne des URBAN-Ansatzes im Rahmen eines Auswahlverfahrens zu unterstützen. „Urban-Ansatz“ heißt, dass integrierte Stadtentwicklungsvorhaben mit einem konzentrierten Mitteleinsatz zu merkbareren Verbesserungen der Standortbedingungen führen sollen. In den vergangenen Förderperioden haben die Städte Brandenburg a. d. H. und Luckenwalde als erste brandenburgische Städte bereits Erfahrungen mit dem URBAN-Programm sammeln können.

Für die Städte, die nicht in den Genuss der EFRE-Förderung kommen können, besteht auf Basis der INSEK die Möglichkeit, für wichtige Stadtentwicklungsvorhaben aus den nationalen Programmen eine Förderung zu erhalten. Die folgenden Artikel geben einen guten Überblick über die aktuellen Programme der Städtebau- und Wohnraumförderung.

**Fazit:**

Mit der Politik des „Stärken stärken“ geht eine deutliche fachpolitische Schwerpunktsetzung einher. Bei insgesamt rückläufigen Ressourcen wird es nur durch den konzentrierten Mitteleinsatz gelingen, die Entwicklungsziele des Landes zu erreichen. Im Sinne der Spitzenförderung wird dies im Rahmen des EFRE-Schwerpunktes Nachhaltige Stadtentwicklung, ergänzt um weitere nationale Mittel, erfolgen. Das Land Brandenburg versteht die kommenden Jahre dabei als vorläufig letzte Chance, innovative und wirkungsvolle Maßnahmenkonzepte der Städte gezielt zu unterstützen. In der EU-Förderperiode 2007 – 2013 werden für Brandenburg im Rahmen des Schwerpunkts „Nachhaltige Stadtentwicklung“ mindestens 115 Mio. Euro bereitgestellt.

Darüber hinaus wird das MIR die Aufgaben der Stadtentwicklung, des Stadtumbaus und der Wohnungspolitik auch in Zukunft in vielen weiteren Städten des Landes im Rahmen der Grundförderung aus den nationalen Programmen begleiten.

**Das 10-Punkte-Programm des Masterplans „Starke Städte – Stadtumbau“**

1. Stärkung der Innenstädte
2. Stärkung der Städte als Wirtschaftsstandort und als Basis für Wissen
3. Konsequente Fortführung des Stadtumbaus
4. Förderung familiengerechten Wohnens und von Wohnen im Alter
5. Infrastrukturausstattung im Rahmen der Stadtentwicklung integrativ sichern
6. Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements und lokaler Netzwerke
7. Anregung und Unterstützung interkommunaler Kooperation
8. Klare Fördersystematik
9. Erschließung von EU-Programmen für Aufgaben der Stadtentwicklung und des Stadtumbaus im Rahmen der „Städtischen Dimension“
10. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte als Basis für eine situationsgerechte Unterstützung der Städte und für einfache Förderverfahren



## INSEK-Verfahren und -Umsetzung Wie geht es weiter mit den Integrierten Stadtentwicklungskonzepten?

Corinna Wilhelm

Die Städte der 15 Regionalen Wachstumskerne (RWK) und die Stadtbau- städte wurden vom MIR, Abteilung 2 – Stadtentwicklung und Wohnungswesen – zur Erarbeitung von Integrierten Stadtentwicklungskonzepten (INSEK) aufgefordert. Das INSEK soll der Kom- mune als zentrales Bündelungs- und Steuerungsinstrument der örtlichen Stadt- entwicklungsstrategie dienen. Gleichzeit- ig bildet es für das Land die Grundlage für Förderentscheidungen im Rahmen der Grundförderung und der sog. Spitzenförderung.

Die Grundförderung speist sich aus nationalen Programmen der Städtebau- und Wohnraumförderung, die Spitzen- förderung aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) der Nachhaltigen Stadtentwicklung und ergänzend aus dem Europäischen Sozial- fonds (ESF) der Strukturfondsperiode 2007 – 2013. Da die Mittel in ihrer Höhe wie auch in zeitlicher Hinsicht endlich sind, stehen die INSEK-Städte zueinan- der im Wettbewerb. Plausibilität hin- sichtlich der zu erwartenden Effekte und Umsetzbarkeit des INSEK werden darü- ber entscheiden, welche Städte in wel- chem Umfang Fördermittel erhalten. Zentrale Voraussetzung für eine Förde- rung aus den Fördertöpfen von EFRE- und ESF ist der Nachweis des sog. URBAN-Ansatzes gemäß Artikel 8 der EFRE-Verordnung. Unter der Prämisse von Wirtschaftsentwicklung / Beschäfti- gung, Gleichstellung von Männern und Frauen / Nichtdiskriminierung sowie nachhaltiger Entwicklung können partizi- pative, integrierte und nachhaltige Stra- tegien gefördert werden, mit denen der starken Konzentration von wirtschaftli- chen, ökologischen und sozialen Proble- men in den städtischen Gebieten begeg- net werden soll.

Es ist sehr wahrscheinlich, dass alle INSEK-Städte für ihre gesamtstädtische

Entwicklung einen Förderbedarf nach- weisen können, der in der Regel über die bereits abgestimmten Maßnahmen und Mittel, z. B. im Rahmen von Sanierungs- und Stadtbauplänen, in inhaltlicher und/oder finanzieller Hinsicht hinaus- geht. Es ist aber auch wahrscheinlich, dass nicht alle INSEK-Städte in den nächsten Jahren speziell eine EFRE-/ ESF-Förderung im Sinne des o. g. um- fassenden URBAN-Ansatzes benöti- gen, um ihre Stadtentwicklungsziele realisieren zu können. Bei diesen Städ- ten wird zu prüfen sein, ob sie trotz zurückgehender Mittel in der Grundför- derung durch neue programmatische Ausrichtung noch gezielter und ggf. ver- stärkt unterstützt werden können.

Die zum 30.06.2007 eingereichten INSEK werden vom Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) anhand der in der INSEK- Arbeitshilfe formulierten Qualitätskrite- rien systematisch auf Plausibilität über- prüft. Die Schwerpunkte der Prüfung beziehen sich auf die Einhaltung der all- gemeinen Standards, die Plausibilität von Zielableitung, Handlungsstrategie und Prioritätensetzung sowie die Kon- zepteignung für die weitere Grundförde- rung und für die EFRE-basierte Spitzen- förderung und die Umsetzbarkeit der Maßnahmen. Bei Bedarf gibt das LBV den Städten die Gelegenheit, inhaltliche Lücken zu schließen und Unklarheiten aufzulösen. Zu jedem INSEK gibt das LBV abschließend eine Bewertung in Form eines Votums ab, das eine wes-entliche Grundlage für das anschlie- ßende Prüf- und Abstimmungsverfahren des MIR bildet.

Unabhängig davon, aus welchen För- derprogrammen im Bereich Stadtent- wicklung / Stadterneuerung und Woh- nungswesen die einzelne INSEK-Stadt gefördert wird, wird eine enge Verzah- nung mit den Fachpolitiken der anderen MIR-Abteilungen und auch der anderen

Ressorts angestrebt. Für stadtentwick- lungsrelevante Maßnahmen wird nach Kombinations- und Verzahnungsmög- lichkeiten zu suchen sein, um größtmög- liche Effekte zu erzielen. Ressortüber- greifende Schlüsselmaßnahmen und in das INSEK verwiesene Maßnahmen aus den Standortentwicklungskonzepten der RWK werden in einer ressortübergrei- fenden Lenkungsgruppe diskutiert und abgestimmt.

Es ist geplant, noch 2007 den Städten mit Ansätzen für eine Förderung mit EFRE-Mitteln der Nachhaltigen Stadt- entwicklung in einer 1. Tranche Pla- nungssicherheit zur Vorbereitung von Einzelprojekten für eine Förderung zu geben, indem prioritäre Schlüsselmaß- nahmen dem Grunde nach bestätigt werden bzw. der beabsichtigten Fi- nanzrahmen mitgeteilt wird. Diese Mit- teilung muss natürlich unter dem Vor- behalt der tatsächlichen Realisierbar- keit in förderrechtlicher Hinsicht ste- hen. In Abhängigkeit vom verbleiben- den Finanzrahmen sind weitere Tran- chen geplant.

Das Bewilligungsverfahren für die EFRE-Mittel der Nachhaltigen Stadtent- wicklung ist ähnlich wie bei den inte- grierten Programmen der vergangenen EU-Förderperiode – Zukunft im Stadtteil – ZiS – und URBAN II – vorgesehen. Das künftige Verfahren in der Städte- bauförderung befindet sich derzeit in der Abstimmung. Die Bewilligung der in die- sem Heft vorgestellten verschiedenen Wohnraumförderprogramme erfolgt wie in den vergangenen Jahren über die ILB.

Aus den EU-Programmen ist es schon länger bekannt, aber auch in den Bund- länder-Programmen gewinnt das Thema Evaluation immer mehr Gewicht. Ziel ist die Überprüfung, ob mit den eingesetz- ten Fördermitteln tatsächlich die ange-





strebt Effekte erreicht werden konnten, oder ob eine Umsteuerung erforderlich ist. Hierfür sind Programm bezogene Zwischenevaluationen vorgesehen.

Da Stadtentwicklung und damit auch das INSEK als komplexer Prozess verstanden wird, ist bei erforderlich werdenden Anpassungen eine INSEK-Fortschreibung durch die Städte geplant. Es

wird also spannend bleiben, wie und mit welchen Mitteln sich die brandenburgischen Städte den ständigen Veränderungen anpassen!



## Funktionsstärkung der Innenstädte im Land Brandenburg – Aufgaben und Perspektiven

Hans-Joachim Stricker



Frankfurt (Oder), neues Wohnen in der Innenstadt

„Starke Städte haben einen Kern“. Diese Erkenntnis ist nicht erst mit dem von der Landesregierung im Jahre 2006 beschlossenen „Masterplan Starke Städte / Stadtbau“ und dem dort verankerten Ziel der Innenstadterstärkung offenkundig. Die Stadtentwicklungspolitik des MIR begreift den innerstädtischen Wandel längst als permanenten Prozess: Neue Probleme müssen wahrgenommen und bewältigt, neue Potenziale der Innenstädte durch entsprechende Förderhilfen unterstützt werden. Dementsprechend ist das Spektrum der Förderprogramme in den vergangenen Jahren weiterentwickelt worden.

Die Konsolidierung und Stärkung von Innenstadtfunktionen gewinnt allerdings auch ohne unmittelbaren Bezug zur Städtebau- und Wohnraumförderung an Bedeutung. Das Land Brandenburg hat deshalb in den vergangenen Jahren zwei Innenstadtwettbewerbe durchge-

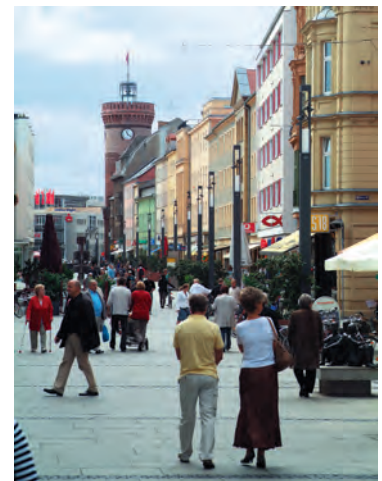
führt, erste Elemente einer längerfristig angelegten Gesamtstrategie zur Stärkung der Innenstädte. Auch im Rahmen von Fachtagungen werden Themen der Innenstadterstärkung regelmäßig mit den kommunalen Praktikern erörtert, gerade auch in den Bereichen, in denen eine abteilungs- oder ressortübergreifende Sichtweise notwendig ist.

Der Aufgabenbereich „integrierte Innenstadterstärkung“ ist seit knapp drei Jahren in der Bezeichnung des Referats 21 enthalten. Um die Handlungsschwerpunkte und Marsch Routen für die kommenden Jahre abstecken zu können, wurde im Jahre 2006 ein Gutachten erarbeitet, welches zum einen die kommunale Perspektive der Innenstadterstärkung beleuchtet, zum anderen Empfehlungen für die weitere Entwicklung einer auf die Brandenburger Situation zugeschnittenen Landesstrategie herausarbeiten sollte. Das Gutachten umfasste

eine Reihe von kommunalen Fallstudien und mehrere Expertenworkshops, mit denen der Blick über die öffentliche Verwaltung hinaus erweitert und eine möglichst praxisnahe Bearbeitung der Fragestellungen sichergestellt wurde.

Zentrale Fragestellungen des Gutachtens sollen im Folgenden kurz skizziert werden:

- Wie verteilen sich die Chancen zur künftigen Entwicklung und Profilierung der Innenstädte in Brandenburgs Stadtlandschaft? Ist auch hier der Grundsatz „Stärken stärken“ gültig im Sinne der gezielten, konzentrierten Landesunterstützung für ausgewählte Innenstädte?
- Kann eine klare räumliche Abgrenzung ihrer Innenstadt hilfreich sein im Sinne einer kommunalpolitischen Schwerpunktsetzung, als Prüfmaß-



Cottbus, zentraler Versorgungsbereich Spremberger Straße



stab für kommunale Standort- und Investitionsentscheidungen und als Instrument der regionalen Abstimmung bei der Zentrenentwicklung?

- Wie sollen die Partner der Innenstadtstärkung, etwa die Händler-schaft, touristischen Leistungsträger, Vereine und eventuell vorhandene Institutionen des Innenstadtmanagements von den Städten mobilisiert und in den Prozess der Innenstadtstärkung eingebunden werden?
- Welche Rolle spielt die Basisförderung über die Stadterneuerungsprogramme künftig als Voraussetzung für die Innenstadtstärkung?
- Welche Aufgaben kommen der Spitzenförderung über EFRE-Mittel der nachhaltigen Stadtentwicklung im Sinne der Unterstützung von Projekten mit hoher Impulswirkung zu?
- Wie können Unterstützungsmöglichkeiten der Nachbarressorts themen- und einzelfallbezogen in die Innenstadtstärkung eingebunden werden?
- Inwieweit können Beratungsleistungen die Bewältigung umfassenderer

Probleme und die Einbindung weiterer Finanzierungsquellen in den Prozess der Innenstadtentwicklung unterstützen?

- Wie kann das MIR den Erfahrungsaustausch zu kommunalen Herangehensweisen und Erfolgen im „Themenfeld Innenstadt“ besser organisieren?

Derzeit ist die MIR-interne Auswertung der zentralen Ergebnisse des Gutachtens zur Funktionsstärkung der Innenstädte im Hinblick auf die Entwicklung einer „neuen Innenstadtstrategie“ noch nicht abgeschlossen. Einige Erkenntnisse aus dem Gutachten konnten bereits berücksichtigt werden bei der Neuausrichtung der Wohnraumförderung auf die Innenstädte und bei der Formulierung von Anforderungen an Integrierte Stadtentwicklungskonzepte.

Die weitere Auswertung der Bewertungen und zahlreichen Handlungsvorschläge des Gutachtens zur Stärkung der Innenstadt mündet einerseits in wei-



Perleberg, Einzelhandel im historischen Stadtkern

tere Gespräche mit den Partnern der Innenstadtentwicklung, um Konsequenzen für einzelne Handlungsfelder zu erörtern, andererseits in konkrete Arbeitsprozesse im MIR. Hierzu gehört die Fortschreibung der seit 1999 kaum veränderten Förderrichtlinie zur Stadterneuerung, die Erarbeitung der neuen Förderrichtlinie Nachhaltige Stadtentwicklung, und die Umsetzung der EFRE-Förderung in der begonnenen Struktur-fondsperiode und die Durchführung eines dritten landesweiten Innenstadtwettbewerbs. ■

## Förderinstrumente der Sozialen Wohnraumförderung ab 2007

Wolfgang Gehring, Renate Hauchwitz

Mit dem Auslaufen der bisherigen sozialen Wohnraumförderung zum 31.12.2006 stand das MIR i. V. m. den Ergebnissen der Evaluation der bisherigen Wohnraumförderung und der Föderalismusreform vor der Aufgabe, die Soziale Wohnraumförderung vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung an die neuen Bedingungen und Erfordernisse neu auszurichten.

Der finanzielle Rahmen der Sozialen Wohnraumförderung ist durch die Kompensationsleistungen des Bundes im Rahmen der Föderalismusreform bis 2013 mit jährlich rund 30 Mio. €, die durch Verpflichtungen gegenüber dem Bund aus den Vorjahren noch minimiert werden, vorgegeben. Zusätzliche Mittel

über den Landeshaushalt sind nicht zu erwarten. Daraus werden die vier folgenden Programme der Mietwohnraumförderung finanziert:

Richtlinie zur Förderung der generationsgerechten Anpassung von Mietwohngebäuden durch Modernisierung und Instandsetzung (GenerationsgerechtModInstR) – noch in der Endabstimmung mit dem Ministerium der Finanzen (MdF)

Richtlinie zur Förderung der Herstellung des barrierefreien Zugangs zu den Wohnungen in Mietwohngebäuden (AufzugsR) (veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 10 vom 14.03.2007)

Richtlinie zur Förderung des Erwerbs von Geschäftsanteilen an Wohnungsgenossenschaften (GenossenschaftsR) (veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 9 vom 07.03.2007)

Richtlinie zur Förderung der behindertengerechten Anpassung von Mietwohnungen (WohnraumanpassungsR) (veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 9 vom 07.03.2007)

Die Evaluation ergab, dass das bisherige Instrument der Förderung der Modernisierung und Instandsetzung von Mietwohngebäuden in seiner Ausgestaltung den zukünftigen Anforderungen anzu-



passen war. Die politische Zielsetzung ist, Bedingungen für ein generationsgerechtes Wohnen zu schaffen und umzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Schaffung des barrierefreien Zuganges zu den Wohnungen in Mietwohngebäuden, die bereits umfassend modernisiert und instandgesetzt sind, wenn eine Förderung der Aufzugsnachrüstung über ein weiteres Darlehen erfolgen müsste. Die damit verbundene notwendige Mieterhöhung zur Refinanzierung des Darlehens würde zu einer Segregation schlechter verdienender Mieter führen.

Des Weiteren wurde die Förderkulisse neu bestimmt. Gefördert wird mit den o. g. Programmen nur noch in Stadtbaustädten, RWK's und Mittelzentren. Näheres dazu wird in den Richtlinien geregelt. Eine Ausnahme bildet die WohnraumanpassungsR, hier ist keine Kulisse festgelegt, da es sich um eine Subjektförderung handelt.

Vor diesem Hintergrund wurde für die Förderung ab 2007 neben der bewährten Darlehensförderung der Modernisierung und Instandsetzung von Mietwohngebäuden als ein weiteres Instrument die Förderung der Aufzugsnachrüstung zur Herstellung eines weitestgehend barrierefreien Zugangs zu den Wohnungen über einen nicht rückzahlbaren Zuschuss eingeführt. Damit wird sichergestellt, dass ein Teil der geförderten Mietwohnungen auch zu sozial verträglichen Mieten angeboten werden kann.

Weil die Finanzierung für die Aufzugsnachrüstung ebenfalls aus den Kompensationszahlungen des Bundes erfolgt, reduziert sich das Budget für die Aufwertung der Mietwohnbestände. Die Grundförderung wurde auf 40 % der Baukosten abgesenkt. Damit sich die Gesamtmaßnahme wirtschaftlich rechnet und am Ende auch sozial verträgliche Mietsteigerungen erreicht werden, sichert jedoch eine Zwangskumulation mit den Programmen der KfW die Wirtschaftlichkeit und verträgliche Mietsteigerungen ab.

Ein weiteres Instrument für die Sicherung des Zuganges der sozial schwächeren Bewohner zu diesen umfassend

aufgewerteten Mietwohngebäuden ist die Generierung von Mietpreis- und Belegungsbindungen. Dieses Instrument dient der Stabilisierung der Sozialstruktur in den betreffenden Wohnquartieren und der Daseinsvorsorge in den Kommunen.

**Richtlinie zur Förderung der generationsgerechten Anpassung von Mietwohngebäuden durch Modernisierung und Instandsetzung (GenerationsgerechtModInstR) – Entwurf –**

Diese Richtlinie ist noch nicht in Kraft. Insofern können noch keine verbindlichen Angaben gemacht werden. Die Förderung wird jedoch wie bisher über ein Darlehen erfolgen und vorrangig der Sicherung des generationsgerechten Wohnens in der Innenstadt dienen.

**Richtlinie zur Förderung der Herstellung des barrierefreien Zugangs zu den Wohnungen in Mietwohngebäuden (AufzugsR)**

Seit dem 15.02.2007 ist die AufzugsR als Zuschussprogramm des Landes in Kraft. Dieses Förderprogramm unterstützt die Wohnungswirtschaft bei der nachhaltigen Anpassung der Wohnungsbestände an die neuen sich u. a. aus der demografischen Entwicklung des Landes ergebenden Anforderungen. Es geht hierbei insbesondere um die Schaffung der Voraussetzungen für ein langes selbstbestimmtes Wohnen im gewohnten Umfeld für die ältere Generation, aber auch um die Bereitstellung von attraktivem Wohnraum für junge Familien in Innenstadtquartieren mit der entsprechenden technischen und sozialen Infrastruktur zu erschwinglichen Mietpreisen.

Die Aufzugsförderung soll helfen, die Nachhaltigkeit bereits in der Vergangenheit umfassend geförderten Mietwohnungsgebäude in der Innenstadt weiter zu erhöhen.

Die Zuschüsse betragen 50 % der förderfähige Baukosten (höchstens jedoch 6.000 €/WE). Die Nachrüstung kann an bestehenden Wohngebäuden und bei Neubauten gefördert werden, wenn die Wohnungen einen bestimmten Standard

aufweisen und in der Förderkulisse liegen. Die Ausstattung der Aufzugsanlage muss behindertengerecht sein (z. B. 2-Sinne-Prinzip)

**Richtlinie zur Förderung des Erwerbs von Geschäftsanteilen an Wohnungsgenossenschaften (GenossenschaftsR)**

Wohnungsgenossenschaften leisten angesichts ihrer spezifischen Leistungspotenziale und der vielfältigen Wohnangebote einen erheblichen Beitrag zur Sicherung der Wohnraumversorgung von einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen, zum generationsgerechten Wohnen und zur sozialen Stabilisierung von Stadtquartieren.

Die GenossenschaftsR war bis zum 31.12.2005 befristet. Die Förderung bis dahin erfolgte nur an neugegründete, eigentumsorientierte Genossenschaften, die eigenheimzulageberechtigt waren. 2006 wurde das Programm wegen der unklaren Rechtslage (Föderalismusreform, Wegfall des Eigenheimzulagegesetzes) ausgesetzt. Ab 2007 wird dieses Programm in aktualisierter Form fortgeführt, d. h.

1. Das Programm wurde auf ein nach Einkommen gestaffeltes Zuschussprogramm umgestellt
2. Die Förderung wird auf alle in der Förderkulisse liegenden Genossenschaften erweitert
3. Das Programmvolumen wird von 150.000 € auf 300.000 € erhöht. Das entspricht mind. 75 Förderfälle (Wohnungen) pro Jahr

Mit dieser Förderung soll erreicht werden, dass auch die einkommensschwächeren Haushalte genossenschaftliches Wohnen in Anspruch nehmen können und somit der Genossenschaftsgedanke unterstützt wird.

**Richtlinie zur Förderung der behindertengerechten Anpassung von Mietwohnungen (WohnraumanpassungsR)**

Um auch 2007 und in den Folgejahren dem Bedarf an Zuschüssen zur Verbesserung der Wohnsituation in vorhandenen Mietwohnungen für schwerstmobili-

tätsbehinderte Menschen entsprechen zu können, ist die **WohnraumanpassungsR** verlängert worden. Diese Förderung erfolgt immer für einen konkreten Fall und ist daher nicht an eine Förderkulisse gebunden.

Mit der WohnraumanpassungsR werden folgende Förderziele verfolgt:

- Sicherung des Wohnortes und des Lebensmittelpunktes für behinderte Menschen, durch die Erhaltung der

sozialen Integration von behinderten Menschen

- Bedarfsgerechte/behindertengerechte Anpassung der Wohnung sowie einen
- Beitrag zur Unterstützung schwerstmobilitätsbehinderter Personen, die oftmals unvorhersehbar einer veränderten Lebenssituation gegenüberstehen.

Diese mit der Richtlinie verfolgten Förderziele bekommen insbesondere auf-

grund der demografischen Entwicklung einen immer wichtigeren Stellenwert, da mit der steigenden Zahl der alten und sehr alten Bürger auch die Zahl der behinderten Menschen wächst, für die das Verbleiben in der Wohnung im gewohnten Umfeld ein wichtiger Faktor zur Erhaltung der sozialen Integration darstellt. Daher wird die Richtlinie unter bestimmten Voraussetzungen auch für Senioren-Wohngemeinschaften geöffnet.

## Wohneigentumsförderung in der Innenstadt

Andreas Rose

Im Zuge der Neuausrichtung der Wohneigentumsförderung wurde am 2. Februar 2007 die Richtlinie zur Förderung von selbst genutztem Wohneigentum in Innenstädten (WohneigentumInnenstadtR) verabschiedet. Die Förderung erfolgt für Einzelantragsteller erstmals in Form von Zuschüssen.

Der inhaltliche Schwerpunkt der Wohneigentumsförderung liegt auf der Bestandsentwicklung und der Unterstützung der Zielgruppen „Familien“ und „Ältere Menschen“ mit dem Ziel, die Menschen an die Innenstädte zu binden und damit die Aufrechterhaltung von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen zu sichern. Dabei ist innerhalb der Förderung ein Bonussystem für Kinder und schwer behinderte Angehörige sowie für Bestandsentwicklung vorgesehen.

Generationsübergreifende Wohnansätze werden weiterhin durch die Förderung von Einliegerwohnungen unterstützt. Der Kreis derjenigen, die Wohneigentumsförderung beantragen können, wurde deutlich ausgeweitet. Die Einschränkungen auf bestimmte Haushaltsgrößen entfällt und die Einkommensgrenzen wurden in Anlehnung an die Vorschriften des Eigenheimzulagengesetzes deutlich erhöht.

Die Städte sind gehalten, auch im Prozess der Wohneigentumsbildung künftig

eine noch aktivere Rolle bei der Bewältigung der Revitalisierung der Innenstädte einzunehmen. Dabei wird vielfach eine verstärkte Koordination der Aktivitäten der Akteure vor Ort als auch die Erarbeitung von Umsetzungskonzepten zu leisten sein. Eigentumswillige Bauherren für die Innenstadt zu gewinnen setzt regelmäßig die Unterbreitung von entsprechenden Angeboten und die Unterstützung bei der Planung und Umsetzung voraus.

Es wurde im Rahmen der Richtlinienarbeit eine noch deutlichere Ausrichtung der Wohneigentumsförderung auf die innerstädtischen Kernlagen vorgenommen. Die Wohneigentumsförderung ist künftig zunächst ausschließlich innerhalb der innerstädtischen Sanierungs- und Entwicklungsgebiete zulässig. In den Städten der regionalen Wachstumskerne, den vom MIR geförderten Stadtumbaustädten sowie den Mittelzentren gem. zentralörtlicher Gliederung des Landes Brandenburg kann eine Förderung auch in durch die Städte definierten innerstädtischen „Vorranggebieten Wohnen“ erfolgen. Diese „Vorranggebiete Wohnen“ sind durch Selbstbindungsbeschluss der Städte und in Form einer konkreten Abgrenzung dieser Bereiche festzulegen und mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) abzustimmen. Die Städte der regionalen Wachstumskerne und die Stadtumbaustädte sind



Brandenburg an der Havel, Große Heidestraße

vom MIR aufgefordert, integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK) zu erarbeiten, in deren Rahmen auch die „Vorranggebiete Wohnen“ festgelegt werden sollten.

Die Möglichkeiten der Verzahnung von Wohnraum- und Städtebauförderung wurden ausgeweitet und gleichzeitig verfahrenstechnisch vereinfacht. Als Bestandteil der Förderkonzeption zur Wohneigentumsförderung können für Maßnahmen innerhalb eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes zusätzlich durch die Gemeinden auf der Grundlage der Förderrichtlinie zur Stadterneuerung in der jeweils geltenden Fassung Fördermittel für Ordnungsmaßnahmen sowie darüber hinaus bei Bestandsmaßnahmen Fördermittel für Kleinteilige Einzelvorhaben zur Verbesserung des Stadt- und Ortsbildes



Frankfurt (Oder), Arge an der alten Oder – Südöstliches Stadtzentrum

gewährt werden. Für stadtbildprägende Bestandsmaßnahmen innerhalb eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes können durch die Gemeinden zur Finanzierung der Modernisierungs- und Instandsetzungskosten der Gebäudehülle Städtebaufördermittel bewilligt werden.

Gefördert wird die Schaffung selbst genutzten Wohneigentums durch

- a) Erwerb einer leer stehenden oder bereits durch den Erwerber bewohnten Wohnung aus dem Bestand, sofern damit Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen in Höhe von mindestens 500 € je Quadratmeter Wohnfläche verbunden sind
- b) Um- und Ausbau sowie Erweiterung bestehender Gebäude
- c) Neubau oder Ersterwerb von Eigenheimen und Eigentumswohnungen in Form von Baulückenschließung und auf innerörtlichen Recyclingflächen sowie
- d) Herrichtung von innerörtlichen Bestandsgebäuden und Neubau in Form von Baulückenschließung und auf innerörtlichen Recyclingflächen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände mit dem Ziel der Veräußerung als selbst genutztes Wohneigentum (Anschubfinanzierung)

Modellvorhaben zur Erprobung und Weiterentwicklung gemeinschaftlicher Wohnformen (zum Beispiel Wohngemeinschaften für ältere Menschen mit

und ohne Betreuungs-/Pflegebedarf) können dabei berücksichtigt werden.

Darüber hinaus können gefördert werden

- die Schaffung einer zweiten, abgeschlossenen und der Hauptwohnung untergeordneten Wohnung in Verbindung mit der Hauptwohnung für die Nutzung durch Haushaltsangehörige
- die ausschließliche Anpassung von selbst genutztem Wohneigentum an die Anforderungen der DIN 18025 in der jeweils geltenden Fassung.

Weitere wesentliche Zuwendungsvoraussetzungen sind die Übereinstimmung mit den stadtentwicklungspolitischen Zielvorgaben des Landes Brandenburg und das positive Votum der Stadtverwaltung im Rahmen der städtebaulichen Stellungnahme sowie eine Eigenleistung des Bauherrn in Höhe von 15 % (für Um- und Ausbau sowie bauliche Anpassung 10 %) sowie die Einhaltung

vorgegebener Einkommensgrenzen. Als Einkommen wird die Summe der positiven Einkünfte der letzten zwei Kalenderjahre vor Antragstellung nach § 2 Abs. 2 Einkommensteuergesetz in den folgenden Grenzen, unterteilt nach Haushalten mit geringen Einkünften und übrige Haushalte, zugrunde gelegt.

Für Maßnahmen gemäß a) und c) wird ein Zuschuss in Höhe von 12.000 € je Wohnung gewährt. Für jedes zum Haushalt rechnende Kind und für Haushalte mit schwer behinderten Angehörigen erhöht sich der Zuschuss um weitere 5.000 €. Für Bestandsmaßnahmen wird ein Zuschuss von weiteren 12.000 € gewährt.

Die bauliche Anpassung vorhandenen Wohneigentums für schwer behinderte Angehörige kann mit bis zu 18.000 € und die Herstellung einer zweiten Wohnung durch Um- und Ausbau sowie Erweiterung mit bis zu 10.000 € bezuschusst werden.

Die Anschubfinanzierung für Bauträger erfolgt wie bisher in Form eines für bis zu drei Jahre zinslosen Darlehens. Neu hingegen ist die Möglichkeit der Erhöhung des Darlehens um bis zu 100 € je qm Wfl. bei Herstellung der Barrierefreiheit gem. DIN 18025. Mit dem Förderbaustein der Anschubfinanzierung werden weiterhin Bauträger bei der aufwendigen Bestandsentwicklung bzw. den baulich anspruchsvollen Baulückenschließungen in innerstädtischen Kernlagen, mit dem Ziel der Veräußerung der einzelnen Wohnungen an selbst nutzende Enderwerber unterstützt.

Personen	Einkommensgrenze in €	
	Haushalte mit geringen Einkünften	übrige Haushalte
für den Bauherrn	50.000	70.000
für den Ehepartner bzw. den Partner einer auf Dauer angelegten Lebensgemeinschaft	25.000	50.000
für jede weitere zum Haushalt gehörende Person jeweils	15.000	30.000



## Besser Wohnen in der Innenstadt – Perspektiven der neuen Wohneigentumsförderung für Fürstenwalde/Spree

Anne Fellner

Fürstenwalde beschließt als erste Stadt in Brandenburg ein Vorranggebiet Wohnen – warum?

Aus der Neustrukturierung der Förderpolitik des Landes Brandenburg ergeben sich für Fürstenwalde als Regionaler Wachstumskern und Mittelzentrum neue Chancen, aber auch eine zusätzliche Verantwortung. Verantwortung für die weitere Stabilisierung und Entwicklung der Stadt, für ein breites Angebot von Kultur, Bildung, Handel, Dienstleistungen und Infrastruktur für die Menschen in Stadt und Region. Mit einer konsequenten integrierten Stadtentwicklungspolitik steuert Fürstenwalde seit Jahren diesen Prozess.

Die „Stadt der kurzen Wege“ bietet ihren BewohnerInnen eine hohe Lebensqualität und zählt deshalb in Fürstenwalde zu den wichtigsten Stadtentwicklungszielen. Die attraktive, lebendige Innenstadt bietet eine ausgewogene Nutzungsmischung und Angebotsvielfalt von Geschäften und Gaststätten, von attraktivem Wohnen und guten Arbeitsplätzen, dem Kulturforum um den Dom, verschiedenen Schulen und andere Bildungseinrichtungen und einladenden Erholungsgebieten im Stadtzentrum und am Spreeufer. Auf engem Raum sind in der Innenstadt alle Angebote für die Gestaltung des Alltags mit geringem Zeitaufwand fußläufig oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen.

Mit der Ausweisung des „Vorranggebietes Wohnen Innenstadt“ reagiert die Stadt Fürstenwalde auf die Neuausrichtung der Wohnraumförderung des Landes Brandenburg. Im Kern der Stadt wird damit eine gezielte Förderung innerstädtischen Wohneigentums ermöglicht. Hiermit soll vor allem für junge Familien, aber auch für Senioren, Alleinstehende und Paare das Schaffen von Wohneigentum in bester integrierter Lage ver-

einfacht werden – ein wichtiger Beitrag zur generationengerechten und familienfreundlichen Stadt!

Die Fürstenwalder Innenstadt ist bereits heute ein attraktiver Wohnort und lebendiger Mittelpunkt der Stadt. Auch das Wohnangebot kann sich sehen lassen! Sanierete Wohnungen in den gründerzeitlichen Miethäusern, guter Standard im Plattenbau, moderne Eigentumswohnungen in den Neubauten z. B. am Spreeufer – die Auswahl ist groß! Und die Statistik beweist es: Fürstenwalde Mitte ist der Stadtteil mit klarem Bevölkerungszuwachs. Aber für das Schaffen von individuellem Wohneigentum gab es bisher nur ein geringes Angebot. Dem wirkt die Stadt mit der gezielten Ausweisung von Wohngebieten auf Gewerbe- und Militärbrachen und der Mobilisierung von Bestandsimmobilien entgegen. Diese Maßnahmen werden jetzt zusätzlich unterstützt durch die Möglichkeit der Förderung der Bauherren bzw. Erwerber (Subjektförderung!), wenn sie sich für ein Projekt in der Innenstadt entscheiden.

Die Anschubhilfe für Bauwillige zeigt zugleich positive Effekte für die Entwicklung der Innenstadt: Durch neue Bau-



Fürstenwalde, lebendige Innenstadt

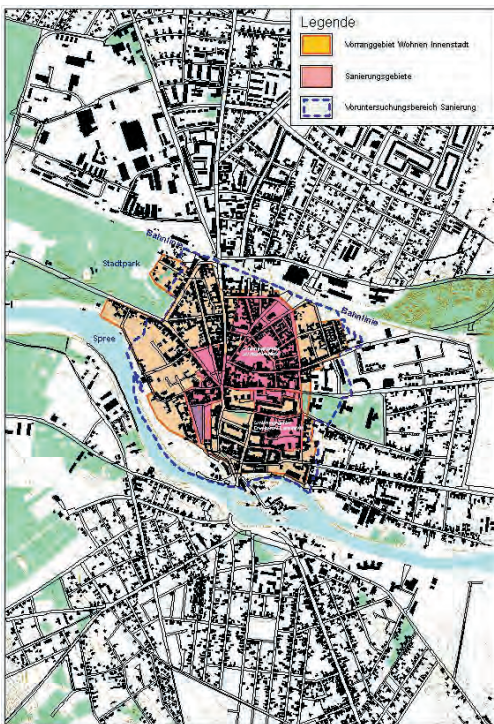
projekte werden die Zentrumsfunktion und die Struktur des Gebietes nachhaltig gestärkt, störende Brachen und erkennbare Defizite beseitigt. Neben der Aufwertung und dem Erhalt der historisch wertvollen Altbausubstanz wird auch das harmonische Einfügen von Neubebauung, die Arrondierung vorhandener städtebaulicher Strukturen und der Erhalt der typischen Nutzungsvielfalt in einem verträglichen Nebeneinander gefördert.

Als Grundlage für die Abgrenzung des „Vorranggebietes Wohnen Innenstadt“ dienten die vorbereitende Untersuchung und der Rahmenplan für die Stadtsanierung der Innenstadt aus den Jahren 1991 – 1993. Dabei wurde die in den



Fürstenwalde, gutes Wohnen im sanierten Altbau





Fürstenwalde, Vorranggebiet Wohnen Innenstadt

vergangenen Jahren erfolgte Entwicklung einzelner Teilbereiche hinsichtlich ihrer Zielfunktion neu überprüft. Im Ergebnis beinhaltet das innenstädtische Vorranggebiet Wohnen zwar große Teile der damals beschlossenen Rahmenplanung, weist jedoch kleinteilig Veränderungen durch Arrondierung oder Verzicht von Teilflächen auf.

Das Gebiet umfasst den historischen Stadtkern und den nördlich anschließenden

den Bereich der gründerzeitlichen Stadterweiterung. Es beinhaltet die festgesetzten Sanierungsgebiete „Stadtgebiet Mitte“ sowie „Erweitertes Domumfeld“ und enthält darüber hinaus die städtebaulich wertvollen und ortsbildprägenden Bereiche der Innenstadt. Als natürliche und stadtstrukturelle Grenzen wirken der Spreeuferbereich, der Stadtpark und die Bahntrasse. Die Bedeutung des Gebietes leitet sich aus der Zentrumsfunktion und seinem Rang als Standort für Wohnen, Dienstleistung, Verwaltung und Handel ab. Der angrenzende Spreeuferbereich als innerstädtische Freifläche sichert die Erholungsfunktion ab.

Durch die Ausweisung des „Vorranggebietes Wohnen Innenstadt“ im April 2007 hat die Stadt die Chance, die das neue Förderprogramm des Landes Brandenburg bietet, ergriffen. Die Gebietsausweisung sowie die damit einhergehende Definition der Innenstadt wurde vorab in einem sehr konstruktiven fachlichen Dialog zwischen MIR, LBV und Stadt abgestimmt. Die Förderkulisse wurde dann nach dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung umgehend dem LBV angezeigt. Mit dem Faltblatt „Besser Wohnen in der Innenstadt“ werden nun die Bauwilligen auf die neuen Fördermöglichkeiten hingewiesen – und die Nachfrage wächst! Die Interessenten werden durch Mitarbeiter der Stadt und des Sanierungsträgers Bau-Grund bera-

ten. Rechenbeispiele helfen, sich schnell in den Zahlenwerken zu orientieren. Auch der erste Kontakt zur ILB wird gemeinsam hergestellt, so dass sich niemand auf dem Weg zum Wohneigentum in der Innenstadt im Behörden-dschungel verirren muss.



Fürstenwalde, neues Wohnen und grüne Verbindung – der Bullenweg

Die Stadt Fürstenwalde nutzt die neuen Fördermöglichkeiten auch um verbleibende „Schandflecken“ im Sanierungsgebiet anzugehen. Im Projekt „Wohngebiet Bullenweg“ werden Städtebaufördermittel mit der Wohneigentumsförderung kombiniert. Hier wird nach der Beräumung einer Kriegsbrache mit Garagenutzung eine wertvolle innerstädtische Wohnbaufläche geschaffen. Dabei sollen jedoch nicht nur drei Bauparzellen entstehen, sondern auch eine neue Verbindung zwischen zwei Grünanlagen mit dem Blick auf den Bullenturm – einem Bestandteil der historischen Stadtmauer. Dieser grüne Verbindungsweg schafft Vernetzung jenseits der großen Straßen – ein wichtiger Beitrag für die Stadt der kurzen Wege!

Besser Wohnen in der Innenstadt – diesem Ziel folgen noch weitere Maßnahmen in Fürstenwalde. Das neu erarbeitete Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) qualifiziert Fürstenwalde als WohnStadt, GenerationenStadt und NachbarStadt.



Offensive Öffentlichkeitsarbeit



## Europa der Regionen – Teamwork in Brandenburg

Michael Jupe, Eckhard Karwiese

Das MIR als Infrastrukturministerium steht angesichts des demografischen und wirtschaftlichen Strukturwandels in der besonderen Verantwortung, die Kommunen und Regionen bei der Mobilisierung ihrer wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Entwicklungspotenziale im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik des Hauses zu unterstützen. Es gilt, durch eine hohe Lebensqualität und gute Arbeitsmarktchancen die Abwanderung insbesondere von Fachkräften, wie z. B. qualifiziert ausgebildeten jungen Frauen zu stoppen und demgegenüber Anreize für Zuwanderung von außen zu setzen.

Infrastruktur und gewerbliche Investitionsförderung sind die zentralen Steuerungsinstrumente im wirtschaftlichen Entwicklungsprozess. Die Qualität und Effizienz der Verkehrserschließung erweist sich zunehmend als notwendiges und bedeutendes Kriterium im Wettbewerb der europäischen Regionen für Wachstum – ein hinreichendes Kriterium ist sie jedoch nicht. Auch wenn die Wirtschaftsentwicklung grundsätzlich eine bedarfsgerechte Infrastruktur voraussetzt, ist dieses kein Selbstläufer. Sie bedarf zwingend der Einbettung in regionale und kommunale Entwicklungsstrategien und integrierte Standortkonzepte.

Ein qualitativ hochwertiges und zukunftsorientiertes Verkehrsinfrastrukturnetz kann seine grundsätzliche Bedeutung zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums somit nur dann erfüllen, wenn sich die Verkehrsinvestitionen in ein Bündel innovationsfördernder abgestimmter Aktivitäten und Anreize der Kommunen und Landkreise einbinden. Die vertikale und horizontale Verknüpfung verschiedener Ebenen und Akteure wird daher von der Verkehrspolitik des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung in besonderer Weise unterstützt.

Die Verflechtungsbereiche der Wirtschaft decken Räume ab, die mehrere Kommunen einschließen. Die Verkehrspolitik ist gefordert, im regionalen Maßstab offensiv Verkehrsstrategien zu entwickeln, durch welche vorhandene Erreichbarkeitsdefizite zwischen zentralen Orten, Knotenpunkten und Wirtschaftsschwerpunkten beseitigt werden können. Dabei muss den regional unterschiedlichen Bedingungen zur Beseitigung der vorhandenen Strukturschwächen der Regionen Rechnung getragen werden.

Die integrierte Verkehrspolitik des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung ordnet sich sowohl in die Gesamtstrategie der Landesregierung als auch in die übergeordnete Zielsetzung der EU zur vorrangigen Unterstützung von Beschäftigung und Wachstum ein.

Die wichtigsten aktuellen Projekte zur Umsetzung dieser Zielsetzung sind:

– **die Etablierung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg als zentraler Verkehrsknotenpunkt**

Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit sind wesentliche Voraussetzungen zur Umsetzung raumordnerischer Leitbilder. Die Verkehrsabteilungen beider Länder haben auf der Grundlage des Leitbildes der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen, um die gemeinsamen Potenziale als zentraler Verkehrsknotenpunkt im Schnittpunkt dreier europäischer Verkehrskorridore so effizient wie möglich zu nutzen und auszubauen. Die Abstimmung strukturpolitisch relevanter verkehrlicher Fragestellungen sowie die Koordination der Zusammenarbeit erfolgt durch die jeweiligen Abteilungsleiter Verkehr/Verkehrspolitik beider Länder. Die Arbeit der Abteilungsleiter

wird durch eine Arbeitsgruppe Verkehrspolitik / Verkehrsentwicklungsplanung, für welche die Federführung in der brandenburgischen Verkehrsabteilung liegt, untersetzt. Schwerpunkte der Arbeit dieser AG sind:

1. Abstimmung der strategischen, langfristigen Fragen der Gestaltung der Verkehrspolitik und der Infrastrukturentwicklung der Region
2. Abstimmung der internationalen und EU-Aktivitäten
3. Verbesserung der langfristigen Grundlagen für die Verkehrspolitik der Region
4. Diskussion und Vorbereitung der Themen für die GKVS und VMK
5. Abstimmung von Einzelfragen

– **die Unterstützung einer metropolenorientierten Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung im Umfeld des BBI**

Die wirtschaftliche Entwicklung der Flughafenregion BBI ist das wichtigste Infrastrukturprojekt der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Die Herausforderungen für die zukünftige Infrastrukturplanung dieser Region liegen darin, die mit dem Ausbau des BBI verbundenen langfristigen strukturellen Veränderungen in der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung zu bewerten und in die Infrastrukturplanung zu integrieren. Die Abteilungen für Verkehr und Straßenwesen von Berlin und Brandenburg beteiligen sich daher aktiv an der Erarbeitung und Abstimmung des „Strategiekonzepts integrierte Verkehrsentwicklung der Gemeinden des Flughafenumfelds BBI“ welches von der Gemeinsamen Landesplanung der Länder Berlin und Brandenburg in Auftrag gegeben wurde.



Mit der Erarbeitung des Strategiekonzepts sollen unter Bündelung aller Kompetenzen der beteiligten Partner (Länder Berlin und Brandenburg, Landkreise, Bezirke, Kommunen, Regionale Planungsgemeinschaften, FBS) die Inhalte des Strukturkonzepts BBI (GSK-BBI) im Bereich Verkehr weiter vertieft werden. Zielstellung ist die Erarbeitung strategischer Handlungsempfehlungen hinsichtlich der Umsetzung einer nachhaltigen – die wirtschaftliche Entwicklung der Flughafenregion unterstützenden – Verkehrsentwicklung. Besondere Bedeutung kommt hierbei der Entwicklung synergetischer Strategien hinsichtlich der Harmonisierung mit der Siedlungs- und Freiraumentwicklung und der Kooperation aller Beteiligten zu. Das Strategiekonzept soll bis Ende 2007 vorliegen. Auf dieser Grundlage werden die Verkehrsabteilungen ab 2008 gemeinsam die weiteren konkreten Schritte mit den örtlichen Vertretern abstimmen. Durch die enge Verknüpfung der Verkehrspolitik mit der Landesplanung bei der Umsetzung des GSK-BBI ergeben sich hohe Effekte für die wirtschaftliche Entwicklung der Flughafenregion auch im Sinne der Prioritätensetzung der EU.

– **die Unterstützung der regionalen Wachstumskerne als Kristallisationskerne der regionalen Entwicklung**

Der Forderungskatalog der regionalen Wachstumskerne zur Beseitigung ihrer Engpassfaktoren für eine integrierte, bedarfsgerechte Verkehrsnetzentwicklung ist im Vergleich zu den Forderungen an die anderen Fachpolitiken überproportional hoch. Er trägt dem Umstand Rechnung, dass die Leistungsfähigkeit der regionalen Netze und ihre funktionale Einbindung in überregionale Netze grundlegende Voraussetzung zur Ausübung der Kristallisationsfunktion der RWK für die zukunftsfähige wirtschaftliche Entwicklung der Region ist. Vor diesem Hintergrund ist eine enge partnerschaftliche Zusammenarbeit der Verkehrspolitik mit der Wirtschaftspolitik des Landes, sowie mit den örtlichen Vertretern der RWK eingeleitet worden. Auf der Grundlage der durch die Kommunen vorgelegten Standortentwicklungskonzepte werden sowohl Prioritätensetzungen bei Verkehrsinvestitionen hinsichtlich bestehender Erreichbarkeitsdefizite überprüft sowie anlassbezogene Problemstellungen bei Ansiedlungsvorhaben mit den Kommunen und dem Wirtschaftsministerium abge-

stimmt. Die EU hat in der Strukturperiode 2007 – 2013 einen Schwerpunkt auf die integrierte Unterstützung der RWK gelegt. Damit ist die Umsetzung eines der verkehrspolitischen Ziele des Landes, die wirtschaftliche Entwicklung der RWK durch hochwertige und bedarfsgerechte Verkehrsverbindungen zu unterstützen, sichergestellt.

Alle Bereiche unseres gesellschaftlichen Zusammenlebens, sei es Landesplanung, Städtebau, Arbeit und Soziales, Bildung, Wissenschaft und Forschung und insbesondere die Wirtschaft werden von den Fragen der verkehrlichen Infrastruktur berührt. Die effiziente und zukunftsfähige Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems der Hauptstadtregion bedarf aufgrund der vielfältigen Anforderungen, die an sie gestellt werden, einer stärkeren Verknüpfung sowohl mit den Fachpolitiken als auch mit den Akteuren auf den unterschiedlichen Ebenen. Nur eine gemeinsame solidarische Verantwortung für eine integrierte Entwicklung der Regionen und ihrer wirtschaftlichen Kristallisationspunkte wird die gemeinsame politische Schwerpunktsetzung von Land, Bund und EU erfolgreich befördern.



## Gemeinsame Integrierte Verkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025

Wilfried Labor, Horst Wohlfarth von Alm

Das MIR betrachtet die Region Berlin-Brandenburg als einen Verkehrsraum. Das wurde in verschiedenen verkehrspolitischen Konzepten und Vorhaben dokumentiert und umgesetzt. Im Bereich der langfristigen, strategischen Betrachtung der Verkehrsentwicklung konnten bisher aber nur auf die jeweiligen Länder Berlin und Brandenburg bezogene Grundlagen genutzt werden. Eine wirklich übergreifende Betrachtung gab es nicht. Das wurde von beiden Verwaltun-

gen als großes Manko und Hindernis für eine effektive Zusammenarbeit im Bereich der Verkehrs- und Infrastrukturplanung betrachtet.

Im Land Brandenburg wurde letztmalig Mitte der neunziger Jahre eine verkehrsträgerübergreifende Prognose erarbeitet. Nachfolgende langfristige Entwicklungsbetrachtungen waren jeweils sektorale Betrachtungen, wobei vor allem im Straßenbereich eine regelmäßige prognosti-

sche Arbeit realisiert wurde. Eine verkehrsträgerübergreifende, integrierte Verkehrsprognose war daher überfällig. In Berlin war die konkrete Situation durch eine kontinuierliche, verkehrsträgerübergreifende prognostische Arbeit anders. Es bestand aber auch hier die Notwendigkeit, eine neue Verkehrsprognose erarbeiten zu lassen.

So entstand die Idee einer Gemeinsamen Prognose. Ende 2005 wurde die





Erarbeitung einer Integrierten Verkehrsprognose für die Gesamtregion erstmalig diskutiert und grundsätzliche Einigung erzielt. Diese Entscheidung wurde 2006 durch konkrete Abstimmungen unter Einbeziehung der Abt. 5 und der GL untersetzt und im November 2006 gesondert vereinbart. Zeitgleich wurde die Erarbeitung der Verkehrsprognose konkret vorbereitet – Erarbeitung der Aufgabenstellung, Sicherung der Finanzierung und europaweite Ausschreibung. Im Ergebnis wurde Ende November 2006 der Auftrag an die PTV Planung Transport Verkehr AG, Hauptsitz in Karlsruhe vergeben. Die Arbeiten werden durch die Niederlassungen Dresden und Berlin realisiert.

Eine integrierte Verkehrsprognose ist eine grundsätzliche, integrierte – das heißt alle Verkehrsträger umfassende – strategische Entwicklungseinschätzung. Sie basiert auf „übergeordneten“ bundes- und europaweiten Einschätzungen sowie den vorhandenen Analysen und Konzeptionen für die Region. Vorhandene Vorstellungen (z. B. demografische Entwicklung, Zentrale Orte und Landesstraßenbedarfsplan) werden in die Erarbeitung der Prognose einbezogen. Bei laufenden konzeptionellen Arbeiten werden die dann jeweils vorliegenden Zwischenergebnisse zur Verfügung gestellt.

Bei der Erarbeitung der Aufgabenstellung wurde versucht, möglichst die vorhandenen Grundlagen und Differenzie-

rungen zu nutzen, um hierauf aufbauend vergleichbare und weiter verarbeitungsfähige Ergebnisse zu erreichen. So wurde z. B. entschieden, das für die Straßenbedarfsplanung genutzte System von Verkehrs- und Teilverkehrszellen auch für die Erarbeitung der Verkehrsprognose mit einer notwendigen Aktualisierung zu nutzen. Für die Erarbeitung der Prognose wurde zusätzlich die Nutzung einer speziellen Software vorgeschrieben, die auch durch den VBB und die S-Bahn-GmbH sowie teilweise durch die Senatsverwaltung angewandt wird und somit eine vielfältige Nutzung der Ergebnisse ermöglicht.

Die gemeinsame Verkehrsprognose ist eine wichtige verkehrsplanerische Grundlage für die strategische Arbeit im Bereich des Verkehrs. Die Erarbeitung soll daher in einem möglichst offenen Diskussionsprozess erfolgen. Zur Umsetzung wurden daher verschiedene Arbeitsgremien geschaffen, die in unterschiedlicher Intensität in die Erarbeitung der Prognose einbezogen werden.

Schwerpunkt der aktuellen Arbeit ist die Erfassung der für die Modellierung notwendigen umfassenden Daten. Hierzu gab es bisher neben der direkten Arbeitsebene jeweils zwei Zusammenkünfte im Lenkungskreis und im Workshop. Allgemein wurde die Entscheidung, eine neue Prognose als gemeinsame Prognose für die Region zu erarbeiten, begrüßt. Es gab eine große Bereitschaft

zur Zusammenarbeit und Mitwirkung. Für die vorgestellte Methodik, die Definition der Verkehrszellen und erste Verallgemeinerungen aus in das Modell übernommene Daten gab es positive Rückmeldungen. Seitens der IHK wurde angeregt, den Güterfernverkehr nicht nur aus der Bundesprognose zu übernehmen, sondern in gleicher Qualität wie den Nahverkehr auf die Verkehrsnetze (Schiene, Binnenwasserstraße) „umzulegen“ (d. h. Verkehrsbelastungen auf den jeweiligen Netzen ermitteln), um Schwachstellen und Engpässe besser erkennen zu können. Das ist bisher nicht Bestandteil des Auftrages an die PTV. Es wurde vereinbart, nach Vorlage der Bundesprognose diese Frage nochmals zu erörtern und sich ggf. ein ergänzendes Angebot machen zu lassen.

Nächster Schwerpunkt für die beteiligten Bereiche der Landesregierung ist die Definition des Basisszenarios 2025 und der weiteren, zu untersuchenden Szenarien. Hierzu wird es vorbereitende Diskussionen im MIR unter Einbeziehung weiterer Ressorts geben. Ende August/Anfang September soll dann ein erster Vorschlag für diese Szenarien vorliegen, der dann in den Arbeitsgremien diskutiert und auf verschiedenen Ebenen abgestimmt wird.

Zielstellung ist, die Arbeiten an der Verkehrsprognose bis Ende des Jahres abzuschließen.

## Den übrigen ÖPNV besser und effizienter gestalten – Die Fortsetzung der Brandenburger ÖPNV-Finanzreform

Eckhard Karwiese

### Ausgangslage

In der ersten Stufe der Reform der Finanzierung des übrigen ÖPNV in Brandenburg wurden zum 01.01.2005 die zahlreichen Finanzierungstöpfе des Landes für den ÖPNV zu einer einheitlichen Förderung zusammengefasst. Seit diesem Zeitpunkt fließen 50 Mio. € pro Jahr

gebündelt an die gesetzlichen Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreie Städte) des übrigen ÖPNV. Die Verteilung auf die Aufgabenträger erfolgt nach einem in der ÖPNV-Finanzierungsverordnung festgelegtem Schlüssel aus Strukturmerkmalen (Fläche), Aufwandsfaktoren (aufgebrachte Eigenmittel der Aufgabenträger für den

ÖPNV sowie Fahrplanangebot) und Erfolgsfaktoren (Höhe der Fahrgastzahlen). Mit diesem ersten Schritt der Reform wurde die gebündelte Zuweisung der Regionalisierungsmittel an die Bundesländer auf die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV übertragen und – diesem Vorbild entsprechend – die politi-





sche und finanzielle Verantwortung bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern zusammengefasst.

**Die zweite Stufe der ÖPNV-Finanzreform**

Die zweite Stufe der ÖPNV-Finanzreform im Land Brandenburg zielt darauf ab, den Kommunen zu noch mehr Flexibilität bei der Finanzierung ihres übrigen ÖPNV zu verhelfen. Sie sollen damit in die Lage versetzt werden, die Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch einen flexibleren und vor allem effektiveren Mitteleinsatz abzufangen. Damit hält das Land Brandenburg auch in schwierigen Zeiten Kurs und setzt seinen Weg bei der Reform der ÖPNV-Finanzierung fort. Ziele der zweiten Stufe der ÖPNV-Finanzreform sind u. a.:

- Der Schienenahverkehr soll das Rückgrat im öffentlichen Verkehr bleiben und wird dementsprechend durch die Landesregierung leistungsfähig gehalten. Er sichert weiterhin die Anbindung aller Räume im Land Brandenburg
- Die Landesregierung unterstützt den übrigen ÖPNV der kommunalen Aufgabenträger künftig pauschal mit einem erhöhten Betrag von 83 Mio. € pro Jahr
- Ab 2008 werden auch die Mittel zur anteiligen Finanzierung des Ausbildungsverkehrs den kommunalen Aufgabenträgern zugewiesen und erhöhen dort die Handlungsspielräume
- Das Land Brandenburg nutzt gezielt die Handlungsspielräume der Föderalismusreform für die Finanzierung des übrigen ÖPNV
- Die Wirkungsweise der Finanzreform wird untersucht und bewertet. Auf dieser Grundlage werden die Finanzierungsinstrumente weiter verfeinert
- Damit wird die Finanzierung des übrigen ÖPNV noch mehr zugunsten der eigenen Entscheidungsfreiheit und Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger ausgebaut

Zum 01.01.2007 trat das dritte Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes im Land Brandenburg in Kraft. Neben den

Konsequenzen aus den gekürzten Regionalisierungsmitteln des Bundes wurde damit die zweite Reformstufe der ÖPNV-Finanzreform umgesetzt. Ab 2008 werden danach alle relevanten Finanzmittel zur Förderung des übrigen ÖPNV bei den Kreisen und Städten konzentriert sein.

Obwohl die Kürzungen der Regionalisierungsmittel einen wesentlich höheren Beitrag erfordert hätten, brauchte die finanzielle Zuweisung für den übrigen ÖPNV an die kommunalen Aufgabenträger lediglich um 8 % gekürzt werden. Dies wurde durch die Nutzung der Spielräume im Rahmen der Föderalismusreform möglich. Künftig erhalten die Länder vom Bund die Mittel auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes in bisheriger Höhe pauschal. Sie müssen dabei die investive Verwendung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden sicherstellen und dem Bund nachweisen. Dies erlaubt es, 10 Mio. € pro Jahr vormaliger Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur teilweisen Finanzierung der ÖPNV-Zuweisung umzuschichten. Die kommunalen Aufgabenträger stellen hierbei die zweckentsprechende investive Verwendung sicher.

Auch die Erhöhung der Pauschale auf 83 Mio. € pro Jahr durch die Integration der bisher nach § 45a PBefG ausgereichten Mittel in Höhe von 37 Mio. € kann als Baustein der Föderalismusreform angesehen werden. Auf Initiative von Niedersachsen und Brandenburg im Bundesrat beschloss der Bundestag eine Öffnungsklausel zu § 45a PBefG. Sie ermöglichte es, § 45a PBefG durch Landesrecht zu ersetzen. In Brandenburg erfolgte die Ersetzung des § 45 a PBefG durch Einfügung eines neuen § 10 a in das ÖPNV-Gesetz.

Die Zusammenführung der Mittel nach § 45a PBefG mit den übrigen ÖPNV-Mitteln war ein Gebot der Stunde. Es ist anerkannt, dass diese Mittel schon längst zu einer allgemeinen Finanzierungssäule für den ÖPNV, vor allem im ländlichen Raum, geworden sind. Neben günstigeren Fahrpreisen für Schüler finanziert § 45a PBefG auch ein

angemessenes Angebot im übrigen ÖPNV.

Das Land Brandenburg hat bereits seit 2004 Verträge mit allen Verkehrsunternehmen über die Pauschalierung der Mittel nach § 45a PBefG geschlossen, um das verwaltungsintensive und wenig leistungsfördernde Berechnungsverfahren für die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG durch ein einfaches und rechtssicheres System abzulösen. Es war daher folgerichtig, diese Mittel den kommunalen Aufgabenträgern zuzuweisen. So können diese das Angebot für ihren übrigen ÖPNV aus einem Guss planen und umsetzen, ohne auf die Eigenheiten einzelner Fördertöpfe Rücksicht nehmen zu müssen. Die Verordnungsregelung zur Übertragung der vormaligen § 45a PBefG-Mittel wird ab 2008 wirksam werden.

Mit der Integration der vormaligen § 45a PBefG-Mittel wird nun der Schlüssel für die ÖPNV-Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger angepasst. In diesem Zusammenhang wird die ÖPNV-Finanzierungsverordnung geändert werden. Dabei werden die Ergebnisse der zum Redaktionschluss noch nicht abgeschlossenen Evaluation einfließen. Wie bisher erfolgt die Findung eines geeigneten Schlüssels im offenen Dialog mit allen Beteiligten. Hier werden derzeit diskutierte Fragen wie „ist der Anreiz zum Einsatz von Eigenmitteln ausreichend“, „ist die teilweise Einbeziehung der Schienenfahrgäste in die Erfolgskomponente gerecht“ oder „ist die Trennung zwischen Großinvestitionen und Betrieb bei Straßenbahnstädten richtig“ eine Antwort finden.

**Fazit**

Die 1. Stufe der Reform des ÖPNV-Gesetzes hat bereits Wirkung gezeigt. Die auf dieser Grundlage gewonnenen Entscheidungsspielräume werden von den Aufgabenträgern auch zur Verbesserung ihres übrigen ÖPNV genutzt. Mit der 2. Stufe der ÖPNV-Finanzierungsreform wird dieser Weg nun konsequent fortgesetzt.





## Zusatzprogramm zum ÖPNV-Investitionsprogramm 2005/2006

Ines Wulff

### Allgemeines

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt mit dem Ziel, die Mobilität der Bevölkerung unter Beachtung der demografischen Entwicklung zu verbessern, möglichst gleichwertige Lebensbedingungen herzustellen und sowohl dem Umweltschutz als auch der Verkehrssicherheit zu dienen.

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung hat sich mit dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) verpflichtet, das Eisenbahnnetz, das die grundlegende Raumschließungskomponente im ÖPNV für das ganze Land bildet, nachfrage- und bedarfsgerecht sowie leistungsfähig zu erhalten und auszubauen. An geeigneten Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sollen Parkplätze (Park&Ride-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder (Bike& Ride-Anlagen) geschaffen werden. Dabei sind die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern und alten Menschen besonders zu berücksichtigen.

Während das Land selbst für die Erfüllung der Daseinsvorsorgepflicht im SPNV verantwortlich ist, ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV) freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte.

### Finanzierung des ÖPNV

Den jeweiligen Aufgabenträgern standen in den Jahren 2005 und 2006 zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, gesetzlichen Ausgleichsleistungen sowie zur Förderung von Investitionen in den

ÖPNV vorrangig Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes und nach § 10 Abs. 2 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Verfügung.

Entsprechend den Bestimmungen des § 10 des bis 31.12.2006 gültigen ÖPNVG erhielten die kommunalen Aufgabenträger vom Land jährlich 50 Mio. € als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Damit wurde den Kreisen und kreisfreien Städten die Möglichkeit gegeben den üÖPNV nach ihren lokalen Bedürfnissen eigenverantwortlich zu gestalten.

Die kommunalen Aufgabenträger wurden mit der ÖPNV-Gesetzesmodernisierung in die Lage versetzt, über die Verwendung der ihnen anteilig zugewiesenen Mittel eigenständig zu befinden. Das bedeutet, dass sie nunmehr auch darüber entscheiden konnten inwieweit sie die Mittel für Investitionen in die Infrastruktur einsetzen. Den kommunalen Aufgabenträgern wurde zusätzlich zu den anteiligen Mitteln der 50 Mio. € nach dem ÖPNVG die Finanzierungsbeteiligung des Landes für Investitionen in Großvorhaben des üÖPNV zugesichert.

Nach der für den Zeitraum 2005/06 erstmals für die Finanzierung von Maßnahmen sowohl des Schienenpersonennahverkehrs als auch des üÖPNV's gemeinsamen gültigen Förderrichtlinie (RiLi ÖPNV – Invest) handelte es sich um Großvorhaben, wenn die zuwendungsfähigen Ausgaben von zwei Mio. € nicht unterschritten wurden.

### Förderung von ÖPNV-Maßnahmen nach der RiLi ÖPNV – Invest

Bereits kurz nach dem Inkrafttreten der vgl. RiLi ÖPNV – Invest, zeichnete sich ein Konflikt ab. Dieser ergab sich aus

der Tatsache, dass die Mehrzahl der einzelnen Vorhaben ein Finanzvolumen von weniger als zwei Mio. € umfasste bzw. die kommunalen Aufgabenträger die notwendigen Eigenmittel zur Kofinanzierung der Großvorhaben in den Jahren 2005 und 2006 nicht hätten „ansparen“ können.

Ein weiteres Problem ergab sich im Rahmen der Untersetzung der Richtlinie mit Maßnahmen im SPNV aufgrund fehlender Eigenmittel der DB AG, so dass eine kurzfristige Realisierung dieser Vorhaben, an denen ein erhebliches Landesinteresse bestand, nicht möglich gewesen wäre. Um den sich abzeichnenden Schwierigkeiten entgegenzuwirken, wurde im Frühjahr 2005 die sogenannte Infrastrukturoffensive 2005/2006 ins Leben gerufen.

### Das Zusatzprogramm 2005/2006

Die Auflage eines Zusatzprogramms zur Förderung von Investitionen in Verknüpfungstellen zwischen SPNV und üÖPNV, wie z. B. Park&Ride-, Bike&Ride-Anlagen, Bahnhofsvorplätze, Bushaltestellen und -spuren sowie Maßnahmen an Zugangsstellen, die der Verbesserung der Verkehrsbeziehung und Erhöhung der Kundenfreundlichkeit dienen, erforderte eine Erweiterung der Zuwendungsvoraussetzungen sowie der -höhe. So wurde die Förderuntergrenze für Maßnahmen des üÖPNV auf die in Nr. 1.5 der VV-LHO § 44 als Bagatellgrenze benannte Höhe von 2.500 €. abgesenkt. Gleichzeitig wurde für Maßnahmen des SPNV die Höhe der Zuwendung auf bis zu 100 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben für Baumaßnahmen bzw. für Planungen (hier jedoch maximal 13 v. H. der zuwendungsfähigen Investitionsausgaben) angehoben. Die Bagatellgrenze war hierbei schon im Rahmen der ÖPNV-Richtlinienaufstellung als Förderuntergrenze verankert.



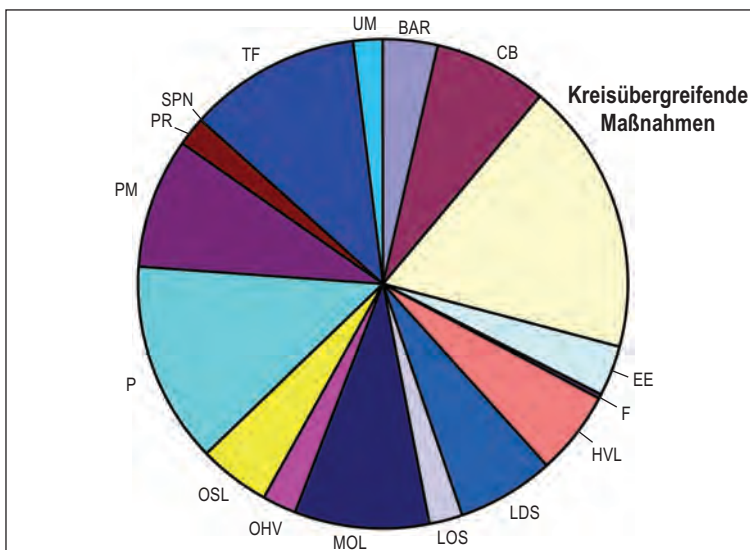
Mit der Information der kommunalen Aufgabenträger sowie der DB AG über das Zusatzprogramm begann besonders seitens der kommunalen Aufgabenträger ein „Run“ auf die Fördermittel, der u. a. zur Schaffung von:

- 61 Bushaltestellen bzw. -stellplätzen bzw. -wendeschleifen
- 3.201 Park&Ride-Plätzen sowie
- 3.093 Bike&Ride-Abstellplätzen

beitrug, die zum weitaus überwiegenden Teil kurzfristig realisiert werden.

Das Zusatzprogramm 2005/2006 versetzte sowohl die Kommunen als auch die Bahn in die Lage, in den Jahren 2005 und 2006 insgesamt 86 zusätzliche Vorhaben zu realisieren bzw. eine Realisierung in den Folgejahren zu beginnen (Erhalt eines Zuwendungsbescheides).

Das Land hat mit vg. Programm einen erfolgreichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV geleistet und die Kommunen kurzfristig in die Lage versetzt, einen Teil ihrer geplanten Infrastrukturvorhaben in den Jahren 2005 und 2006 umzusetzen. Die Umsetzung der im Programm enthaltenen Maßnahmen trug auch dazu bei, die regionale mittelständige Wirtschaft vor Ort zu stärken und die kommunale Infrastruktur als wirtschaftlich bedeutsamen Standortfaktor nachhaltig zu verbessern.



Die Verteilung der bewilligten Mittel in Höhe von insgesamt fast 34,1 Mio. € (davon 12,7 Mio. € für den SPNV und 21,4 Mio. € für den üÖPNV) nach dem Zusatzprogramm in den Jahren 2005 und 2006 ist bezogen auf die einzelnen Landkreise in der Grafik dargestellt. Bisher sind – mit Stand 31.12.2006 – von den bewilligten Mitteln ca. 13 Mio. € ausgereicht worden. Die Fertigstellung und Finanzierung der übrigen Maßnahmen in Höhe von 21,1 Mio. € erfolgt in den Jahren 2007 und 2008.

## Internationale Aspekte der Verkehrspolitik – Ziele und Aktivitäten

Wilfried Labor

Grundsätzliches Ziel der Brandenburger Verkehrspolitik ist die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft. Die Grundanforderungen an eine solche Politik sind durch die landesplanerischen, wirtschafts- und umweltpolitischen Vorstellungen definiert. Dabei ist das MIR eingebunden in die europäischen und bundesdeutschen Entwicklungen und Vorgaben zur Gestaltung des Verkehrsangebotes und zur Entwicklung der Infrastruktur.

Die Spielräume für ein Land wie Brandenburg für eigene Schwerpunktsetzun-

gen und verkehrspolitische Vorstellungen sind relativ eng. Durch die intensive Abstimmung mit Berlin, die Betrachtung der Region als einen gemeinsamen Verkehrsraum und die aktive Einbindung der Brandenburger Politik in die Gestaltung größerer Regionen, in grenzüberschreitende und transnationale Projekte, lassen sich diese Spielräume im Sinne der Umsetzung eigener verkehrspolitischer Vorstellungen, der besseren Verknüpfung von Verkehrsinfrastruktur und -angeboten und der Organisation einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erweitern. Diese Arbeit hat viele Facetten. Die Abteilung 4, Verkehrspoli-

tik des MIR versucht dabei, ausgehend von den genannten Zielstellungen, alle Möglichkeiten und Formen der europäischen Zusammenarbeit zu nutzen.

Ein wichtiger Schwerpunkt ist die **direkte Zusammenarbeit** mit unseren östlichen Nachbarn. Für die Abt. 4 bedeutet das die Gestaltung eines stabilen grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsangebotes, die Verknüpfung der verschiedenen Angebote und Abstimmung von Fahrplänen bis hin zu grenzüberschreitenden Tarifregelungen. Zusätzlich gilt es, gemeinsam mit dem Bund als Eigentümer der entsprechenden Infra-



strukturen, die infrastrukturellen Voraussetzungen für den grenzüberschreitenden Verkehr zu verbessern.

Die **Europäische Union** ist hierfür der entscheidende Rahmen. Verkehrsfragen spielen in der EU eine herausragende Rolle. Angefangen von der Entwicklung paneuropäischer Korridore, der Gestaltung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes bis hin zu Fragen der Interoperationalität der Verkehrssysteme, des Wettbewerbs der Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen sowie der Rechte der Verkehrskunden. Die grundsätzlichen Entwicklungsvorstellungen sind im Weißbuch der Kommission über die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik festgeschrieben. Sie werden aktuell für die Verkehrsgestaltung in Städten und Siedlungszentren unter noch stärkerer Beachtung der Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs, von umwelt- und gesundheitspolitischen Fragen in einem Grünbuch Stadtverkehr diskutiert. Wir erwarten hier viele neue Anregungen, wollen uns aber auch aktiv in diese Diskussion einbringen. Ein Beispiel hierfür ist das **Forschungsprojekt** zum Stadtverkehr „transpower“. Es wird im nachfolgenden Beitrag näher dargestellt.

Mit ähnlichen, thematisch aber neuen Forschungsprojekten wollen wir uns auch in der neuen EU-Förderperiode an den Diskussionen zur Gestaltung eines nachhaltigen Verkehrsangebotes beteiligen. Dabei wird es vorrangig um Fragen einer effizienten Biokraftstoffstrategie in verschiedenen Regionen und den Aus-

tausch von Erkenntnissen und Erfahrungen gehen.

In den letzten Jahren hat sich die Abteilung aktiv an der Arbeit in konkreten Projekten im Rahmen von **INTERREG** – direkt als Partner, als Fachexperte oder als Teilnehmer von Diskussionen – beteiligt. Beispiele hierfür sind Projekte wie „Rail Baltica“ und „COINCO“. Neben der Kommunikation zwischen verschiedenen EU-Partnern, dem Erfahrungsaustausch und Aufbau von Netzwerken, sowie der Erarbeitung von regionalen Entwicklungskonzepten ging es dabei immer um die Etablierung Brandenburgs im erweiterten Europa, um Initiativen für eine nachhaltige wirtschaftliche und soziale Entwicklung. Der Verkehr hat dabei eine doppelte Rolle – er ist Dienstleister für die Bevölkerung und die Wirtschaft und gleichzeitig eigener Wirtschaftszweig. Deshalb ist die Entwicklung des Verkehrs, der Verkehrsinfrastruktur so eng mit der regionalen Entwicklung verbunden. Ergebnis dieser Arbeit war u. a. die Vereinbarung einer stärkeren Zusammenarbeit der Region mit skandinavischen Partnern, die Initiierung einer Diskussion zur Notwendigkeit der Aufwertung einer Nord-Süd-Verbindung von Skandinavien über Berlin/Brandenburg/Dresden ans Mittelmeer und deren Verknüpfung mit den prioritären Ost-West-Magistralen, sowie die stärkere Einbindung der GVZ der Region in die Gestaltung der Verkehre ins Baltikum. Diese Arbeit wollen wir in der neuen Förderperiode mit den Schwerpunkten des Aufbaus und der Stärkung logistischer Ketten auf der dargestellten Nord-Süd-

Achse in Verbindung mit der Entwicklung konkreter Leistungsangebote und Produkte in diesem Bereich, Fragen der Energieeffizienz und der Kraftstoffentwicklung sowie Fragen der Infrastruktursicherheit fortsetzen.

Eingebunden in diese Aktivitäten sind die Bemühungen zur bedarfsgerechten Gestaltung und zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Schwerpunkt für das Land ist der Ausbau des **Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T)**. Aktuell ist das Projekt Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Palermo als prioritäres Projekt im Rahmen von TEN-T beschlossen. Die Arbeiten in unserer Region sind abgeschlossen. Die Achse endet bislang in Berlin. Auf Initiative von Brandenburg wollen sich die ostdeutschen Länder bemühen, im Rahmen der für 2010 vorgesehenen Revision, die Nord-Süd-Achse „Oslo-Öresund-Gedser-Rostock-Berlin“ zu verlängern und die Weiterführung über Dresden-Prag/Wien-Triest (TEN-T 22) als neues prioritäres Projekt aufzunehmen. Die Aktivitäten in diesem Korridor einschließlich des Logistikprojektes dienen neben den organischen wirtschaftlichen und regionalpolitischen Zielen der Untersetzung dieser Vorstellung. Darüber hinaus werden auch aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) Mittel für die Entwicklung der Brandenburger Verkehrsnetze, ihre Verknüpfung und die Verbesserung des Verkehrsangebotes eingesetzt. Die Ziele und Schwerpunkte sind im Operationellen Programm des Landes Brandenburg dargelegt.

## TRANSPOWER – Supervised Implementation of Sustainable Urban Transport Concepts



Julia Erdmann

Sichere, saubere, effektive und effiziente Mobilität in Städten ist äußerst wichtig für eine nachhaltige wirtschaftliche und soziale Entwicklung. Neben positiven Effekten, wie verbesserter regionaler

Integration und erhöhter Produktivität, stellt Verkehr aber große Herausforderungen an Wirtschaft, Umwelt und Sozialfürsorge: Staus behindern das Wirtschaftswachstum, Lärm und Emissionen

verschmutzen unsere Städte und durch Verkehr bedingte Treibhausgasemissionen tragen zur Erderwärmung bei. Ein mutiger Schritt in Form eines ganzheitlichen Ansatzes, der eine effektive Steu-





Fahrradparkhaus in Groningen

erung der Verkehrsnachfrage, einen verbesserten öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehr sowie ein auf europäischen best-practice Ansätzen beruhendes Mobilitätsmanagement umfasst, ist erforderlich um die Lebensqualität in unseren Städten zu erhalten.

Wichtige Strategien eines nachhaltigen Stadtverkehrs sind Verkehrsmeidung, die Umverteilung von Beförderungsarten sowie eine umweltbewusste Verkehrsplanung. Städtische und regionale Entscheidungsträger benötigen daher gründlich evaluierte und wissenschaftlich fundierte Angaben über „best-practice“ Erfahrungen, um kurzfristig nachhaltige, kostengünstige und umweltfreundliche Transportkonzepte für Städte umsetzen zu können.

Im Rahmen des EU-finanzierten Projektes TRANSPOWER werden Themen eines umweltverträglichen Stadtverkehrs, wie öffentlicher Verkehr, integrierte Planung, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement und nichtmotorisierter Verkehr zwischen den Partnern diskutiert und Konzepte vorangetrieben. Das Thema Umwelt ist als Querschnittsthema in allen Arbeitspaketen integriert (z. B. Luftreinhalteungsrichtlinie, Lärmschutzrichtlinie). Kleine, überschaubare und extra zugeschnittene Projekte und Konzepte,



Niš, verkehrsberuhigte Zone

die realistischen Vorgehensweisen entsprechen, sollen betreut werden, um bei den teilnehmenden Institutionen eine Stärkung der notwendigen Kompetenzen zu bewirken. Wichtige Bestandteile von TRANSPOWER sind deshalb Erfahrungsaustausch und Einsatz von Experten.

Ein Partner-Netzwerk mit 16 Partnern aus kleineren und mittleren Städten mit bis zu 500.000 Einwohnern, Universitäten und Verkehrsberatungsunternehmen aus sechs EU-Mitgliedsstaaten sowie zwei assoziierten Ländern ermöglicht Politikern der Gemeinden und Städte Wissen mit Experten aus Wissenschaft und Wirtschaft auszutauschen.



Parksituation in Volos

Ziele von TRANSPOWER sind,

- den Entscheidungsträgern der Städte und Gemeinden eine wissenschaftliche Grundlage zur Verfügung zu stellen, die eine schnelle und effiziente Umsetzung von neuen und bestehenden nachhaltigen städtischen Transportkonzepten garantiert
- geprüfte Informationen über aktuelle Probleme des Stadtverkehrs zu beschaffen
- Erfahrungen von Verkehrsspezialisten zusammenzuführen und den Austausch von Know-how von KMUs des Transportsektors und Forschungszentren mit Politikern der kommunalen und regionalen Ebene zu unterstützen
- bestehende Aktivitäten von Partnern des Stadtverkehrssektors zu koordinieren

und dabei eine nachhaltige, wirtschaftliche, umweltfreundliche, ressourcensparende und effiziente Transportentwicklung zu gewährleisten

- technische und personelle Kompetenzen von Regionen, Transportnetzwerken, Politikern und anderen Interessensgruppen durch Erfahrungsaustausch von „best-practice“ und Ergebnissen des Projekts zu stärken
- sowie die Umsetzung von bestehenden Konzepten im Bereich innovativer Lösungen zu betreuen.

Das Projekt wird im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumord-

nung des Landes Brandenburgs von der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH (Programme Öffentliche Auftraggeber) koordiniert. Ein Kompetenzteam, bestehend aus PTV AG, Ernst Basler + Partner, der Europäischen Akademie für städtische Umwelt sowie der Forschungsgesellschaft Mobilität Graz, berät die Städte in ihren Konzepten. Städte wie Graz in Österreich und Groningen in den Niederlanden tragen mit ihren Erfahrungen zu einem angeregten Austausch mit Niš in Serbien, Sibiu und Timisoara in Rumänien, L'Aquila in Italien, Volos und Halandri in Griechenland sowie mit Skopje in der früheren jugoslawischen Republik Mazedonien bei. Regionales Wissen und wissenschaftliche Erkenntnisse werden durch die Region Steiermark und die Universität L'Aquila in das Projekt einge-

bracht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Deutschland, Ministerium für Verkehr und Technologie Österreich, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Umweltbundesamt und POLIS (ein Städtenetzwerk zu umweltverträglichen Stadtverkehr) stellen einen Projektbeirat, um die Ergebnisse des Projektes in bestimmten Phasen zu evaluieren.

Momentan wurde mithilfe von Fragebögen der Stand der Städte zu den The-

men des Stadtverkehrs abgefragt und ein Analysebericht erstellt. Auf der Konferenz im Juni 2007 wurden Arbeitsgruppen aus den Städten gebildet, die sich im so genannten peer-to-peer Verfahren unter Moderation des Kompetenzteams austauschen, beraten und an Konzepten weiterarbeiten, die mittelfristig implementiert werden könnten.

Weitere Informationen auch auf [www.transpower-rp6.org](http://www.transpower-rp6.org) oder E-mail: [julia.erdmann@gtz.de](mailto:julia.erdmann@gtz.de).



■ Graz, Biodieselbus

## Baurecht für Straßen im Fokus des EU-Rechts

Iris Wilhein

Gerade vor dem Hintergrund der neuen Entwicklungen in der EU zur regionalen Strukturpolitik steht die Verkehrspolitik des Landes mehr denn je in der Verantwortung, ihre Gestaltungsspielräume optimal auszuschöpfen. Ein herausragendes Beispiel für den Einfluss europäischer Rechtsetzung auf Planungs- und Zulassungsentscheidungen im Bund und in den Ländern ist der Umweltbereich. Er ist deutlich durch gemeinschaftliche Vorgaben geprägt.

Die für die Planfeststellung von Straßen zuständige Behörde im MIR ist aufgrund der Konzentrationswirkung von Planfeststellungsbeschlüssen und Plangenehmigungen hierbei in besonderer Weise gefordert: Für alle Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen bedarf es einer Zulassungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Vorhabenträger. Hierbei werden sämtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Zustimmungen, die für das gesamte Vorhaben erforderlich sind, auf der Grundlage der gesetzlichen Anforderungen aller Rechtsetzungsebenen (EU, Bund, Land) und Stellungnahmen Dritter geprüft und in der Zulassungsentscheidung zusammengefasst. Den Bereichen Naturschutz, Umwelt-, Wasser, und Immissionsschutzrecht kommt hierbei eine große Bedeutung zu.

Eine maximale Entfaltung der Gestaltungswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses kann somit nur dann erreicht werden, wenn die Planfeststellungsbehörde frühzeitig aktuelle Entwicklungen auf EU-, Bundes- und Landesebene erkennt und diese richtig analysiert. Hierbei kann sie sich aufgrund ihres weitreichenden praktischen Erfahrungshorizonts hinsichtlich der Belange der Bürgerinnen und Bürger, der Kommunen aber beispielsweise auch des Straßenbaurechts aktiv und frühzeitig in die entsprechenden Gesetzgebungsverfahren einbringen. Die Planfeststellungsbehörde leistet somit neben ihrer Aufgabe, geltendes Recht anzuwenden, einen wichtigen Beitrag die Gestaltungsspielräume auszuschöpfen, durch welche die Entwicklungspotenziale der Regionen unterstützt und mobilisiert werden. Die Aktivitäten der Planfeststellungsbehörde zur Umsetzung dieser Zielstellung haben sich in besonderer Weise in folgenden EU-relevanten Themenbereichen niederschlagen:

### 1. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist in den Gesetzen über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Bundes bzw. des Landes Brandenburg geregelt, be ruht aber auf einer EG-Richtlinie<sup>1</sup>. Mit

der UVP sollen die Umweltfolgen bestimmter raumerheblicher Vorhaben ermittelt und bewertet werden und in die Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens einfließen. Die UVP ist in Planfeststellungen für Straßenbauvorhaben dann erforderlich, wenn diese im Anhang zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) gelistet sind bzw. wenn sie aufgrund von Einzelfallprüfungen oder aufgrund von Schwellenwertüberschreitungen (Landesrecht) erforderlich werden. Im Rahmen der Novellierung des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) hat die Planfeststellungsbehörde angeregt, das Landesrecht direkt an der UVP-Richtlinie der EU zu orientieren: Indem nur die aus dem Gemeinschaftsrecht resultierenden Anforderungen im brandenburgischen Straßengesetz (BbgStrG) normiert werden, kann eine Vereinfachung und Beschleunigung von Planfeststellungsverfahren erzielt werden.

### 2. Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie<sup>2</sup> (FFH-RL) und Vogelschutzrichtlinie<sup>3</sup> (VRL)

Die FFH-RL ist durch bestimmte Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes<sup>4</sup> (BNatSchG) und durch Landesrecht umgesetzt worden. Zweck der Richtlinie ist einerseits der Gebietsschutz (Art. 3 – 11) und andererseits der Artenschutz (Art. 12



– 16). Der FFH-Gebietsschutz beinhaltet strikte Vorgaben für das nationale Planungsrecht. D. h. auch in den der Planfeststellung vorgelagerten Planungsverfahren (Raumordnungsverfahren, Linienbestimmung) sind diese Vorgaben zu beachten. Besondere Bedeutung hat in der letzten Zeit der Artenschutz erlangt. Spätestens seit dem Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der fehlerhaften Umsetzung der Art. 12 und 16 FFH-RL in das nationale Recht, hat sich der Artenschutz in Zulassungsverfahren eine besondere Position erworben. Bis zur neuen bundesgesetzlichen Regelung sind die Art. 12, 13 und 16 der FFH-RL direkt anzuwenden. Dabei ist unter Beachtung nationaler sowie gemeinschaftsrechtlicher Rechtsprechung stets im Einzelfall abzuwägen und zu entscheiden, wie die Vorschriften auszulegen sind. Hinzu kommen noch Empfehlungen der Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz, Landschaftspflege und Erholung als Auslegungshilfen in Betracht. Zwar sind eine Reihe von Urteilen des EuGH zum Thema Artenschutz als Auslegungsdirektiven vorhanden, die z. T. den Entscheidungsspielraum der Zulassungsbehörden einengen. Jedoch gibt es noch viele artenschutzrechtliche Anforderungen, für die noch keine Rechtsprechung vorliegt. Hier ist dringend die gemeinschaftsverträgliche Umsetzung durch den Bundesgesetzgeber in nationales Recht erforderlich. Damit entsteht wieder Rechtssicherheit. Das Novellierungsverfahren läuft bereits. Durch entsprechende Anträge im Bundesrat im Zuge des derzeitigen Gesetzgebungsverfahrens zum Bundesnaturschutzgesetz (BnatSchG) hat sich das Land Brandenburg an der Gestaltung der neuen Regelungen aktiv beteiligt, damit eine praktikable Umsetzung des Rechts erfolgen kann. Hierbei wurde von den vielschichtigen Erfahrungen der Planfeststellungsbehörde entscheidend profitiert.

Bis ein novelliertes BnatSchG vorliegt, obliegt es der Planfeststellungsbehörde teilweise mangels Rechtsprechung bzw. gesetzlicher Regelung auf „rechtlich

unsicherem Terrain“ Maßstäbe für die Qualität der Planunterlagen zu formulieren und Anforderungen an die artenschutzrechtliche Prüfung zu stellen. Die artenschutzrechtlichen Vorgaben sind strikt zu beachten und unterliegen nicht der Abwägung. Die richtige Einschätzung dieser Regelungen ist maßgeblich dafür, ob die Entscheidungen in der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung einer gerichtlichen Überprüfung standhalten. Vergleichbares gilt im Bereich des Vogelschutzes. Die gemeinschaftlichen Anforderungen sind hier insgesamt noch strenger, Abweichungen von den Festlegungen der VRL nur in sehr engem Rahmen möglich.

Beide Bereiche spielen auch schon bei den der Planfeststellung vorausgehenden Planungen (Raumordnungsverfahren, Linienbestimmungsverfahren) eine große Rolle und sind – wenn auch mit einem größeren Maßstab – mit in die raumbezogene Entscheidung einzubeziehen.

### 3. Europäisches Luftqualitätsrecht

Die EU hat im Bereich der Luftqualität Normen gesetzt, insbesondere durch die sog. Feinstaub-Richtlinie<sup>5</sup>. Über die RL, umgesetzt in deutsches Recht durch das Bundesimmissionsschutzgesetz und die 22. Bundesimmissionsschutzverordnung, werden bestimmte Grenzwerte sowie Alarmschwellen für Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, Feinstaub und Blei festgesetzt und die Mitgliedstaaten haben die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Einhaltung der Grenzwerte sicher zu stellen. Für Planungsentscheidungen stellen die Luftqualitätsnormen der EU zwar keine strikten Rechtsvorgaben dar<sup>6</sup>, zum Zeitpunkt der Zulassungsentscheidung eines Vorhabens muss aber sichergestellt sein, dass über geeignete Maßnahmen die Einhaltung der Luftqualitätsnormen möglich ist (Stichworte sind hier die Luftreinhaltepläne und Aktionspläne). Eine derartige Sachverhaltseinschätzung gehört folglich ebenfalls zu den Aufgaben der Planfeststellungsbehörde bei ihrer Entscheidungsfindung.

### 4. Beteiligungsrechte

Ein Schwerpunkt des Gemeinschaftsrechts ist die transparente Gestaltung von Verwaltungsverfahren durch frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit. Bereits über die Vorschriften zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Öffentlichkeitsbeteiligung festgeschrieben. In jüngster Vergangenheit sind nun mit dem Gesetz über die Öffentlichkeitsbeteiligung in Umweltangelegenheiten und dem Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten jeweils in Umsetzung einer gemeinschaftsrechtlichen Richtlinie<sup>7</sup> neue Anforderungen an die Verfahren von Zulassungsentscheidungen auch in der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung formuliert worden. Auch wenn auf nationaler Ebene der Beschleunigungseffekt Hintergrund verschiedener Gesetzesänderungen<sup>8</sup> ist, muss festgestellt werden, dass die Vorgaben aus dem europäischen Recht neue Verfahrensschritte einführen, die einer Beschleunigung zuwider laufen. Aufgrund der Hinweise der Planfeststellungsbehörde konnte Brandenburg auch hier richtungsweisend auf den Gesetzgebungsprozess bei der Änderung des Fernstraßengesetzes einwirken. Dabei wurde das Ziel verfolgt, trotz des europarechtlichen Beteiligungsgebots schlanke Verfahren sicherzustellen. Im Ergebnis konnte durch eine entsprechende Regelung im Fernstraßengesetz eine Verfahrenserleichterung und eine Beschleunigung erreicht werden (§ 17a Nr. 2 FStrG). ■

<sup>1</sup> RL 85/337/EWG

<sup>2</sup> RL 92/43/EWG

<sup>3</sup> RL 79/409/EWG

<sup>4</sup> §§ 32 bis 36 und §§ 42ff und § 62

<sup>5</sup> RL 99/30/EG

<sup>6</sup> BVerwG 9 A 6/03, vom 26.05.04

<sup>7</sup> RL 2003/35/EG

<sup>8</sup> so z. B. für das Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz, mit dem diverse Fachplanungsrechte u. a. auch das Fernstraßengesetz Verfahrensbeschleunigungen erfahren haben



## Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt

Christian Kuenzer

Europa lebt von und mit seinen Regionen und Städten. Dies ist keine neue Erkenntnis, muss aber immer wieder aufs Neue verdeutlicht und kommuniziert werden. Deshalb fand am 24. und 25. Mai 2007 in Leipzig auf europäischer Ebene ein gemeinsames informelles Ministertreffen zur Stadtentwicklung und zum territorialen Zusammenhalt statt. Ziel war, einen deutlichen politischen Akzent zu setzen, dass die europäische Stadt als Ausdruck des gemeinsamen Wirtschafts-, Sozial- und Kulturmodells sowie die Identität und Vielfalt der Regionen Europas in den EU-Politiken



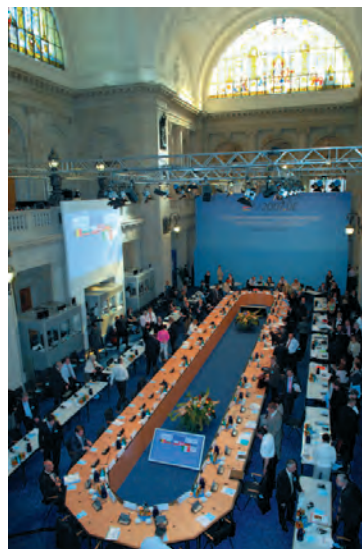
weiter gestärkt werden müssen. Die politischen Botschaften der Konferenz waren „regionale Identität fördern“ und „städtische und territoriale Besonderheiten entwicklungspolitisch berücksichtigen“. Sie zielen darauf ab, zusätzliche Wachstumsimpulse in Europas Städten und Regionen zu mobilisieren. In enger Zusammenarbeit mit den übrigen EU-Mitgliedstaaten, europäischen Institutionen und einzelnen Nicht-Regierungsorganisationen wurden zwei weitreichende politische Dokumente erarbeitet und von den europäischen Ministern verabschiedet:

- die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ und
- die „Territoriale Agenda der EU“

Mit der „Leipzig Charta“ haben sich erstmals die 27 für Stadtentwicklung zuständigen Minister der EU-Mitgliedstaaten auf gemeinsame Grundsätze und Strategien für die Stadtentwicklungspolitik geeinigt. Ziel der „Leipzig Charta“ ist es das Instrument der integrierten Stadtentwicklung europaweit stärker zu etablieren. Öffentliche und private Investitionen in den Städten sollen besser koordiniert und die Bürgerbeteiligung in der Stadtplanung sichergestellt werden. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Städte im Standortwettbewerb mit Metropolen in aller Welt nachhaltig gewährleistet werden. Leitbild ist eine Stadt, in der Wohnen, Arbeiten und Freizeit nicht wie bisher weitestgehend getrennt, sondern als gemeinsame Standortfaktoren räumlich integriert betrachtet werden.

Die „Leipzig-Charta“ rückt zudem die Aufwertung benachteiligter Stadtquartiere in den Focus der Stadtentwicklung. Demografischer Wandel, Migration und Arbeitslosigkeit gerade bei Jugendlichen sind Herausforderungen, die nur durch integrierte Konzepte gemeistert werden können. Nur soziale Stabilität schafft die Voraussetzung für langfristiges und beständiges Wirtschaftswachstum. Die „Leipzig Charta“ schlägt für benachteiligte Stadtquartiere vier konkrete Strategieansätze im Rahmen einer integrierter Stadtentwicklungspolitik vor:

- die städtebauliche Aufwertung
- die Förderung der lokalen Wirtschaft und des lokalen Arbeitsmarktes
- die Umsetzung einer aktiven Kinder- und Jugend- Bildungs- und Ausbildungspolitik
- die Förderung eines sozialverträglichen Stadtverkehrs



Die Charta bestätigt damit den Weg der integrierten Stadtentwicklungs- und Wohnraumpolitik in Brandenburg. Hier wurde bereits begonnen, die entsprechenden Politikfelder nach dem Prinzip der integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklung neu auszurichten (Masterplan Stadtumbau).

Die „Territoriale Agenda der EU“ bringt die neue europäische Politik des räumlichen Zusammenhalts zum Ausdruck. Nicht die Nivellierung regionaler Wirtschafts- und Lebensstile, sondern die Berücksichtigung von Vielfalt und Potenzialen der europäischen Regionen ist das Neue im europäischen Integrationsprozess. Dabei ist die grenzüberschreitende und transnationale Zusammenarbeit von Städten und Regionen wichtiger Bestandteil der Politik des territorialen Zusammenhalts. Alle Dokumente und Berichte zum Thema finden sich unter [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de).





# Die Territoriale Agenda der Europäischen Union

Dr. Ulrike Assig

## Ereignis: Ein Meilenstein

Die europäischen Bauminister haben am 24. Mai 2007 bei ihrem informellen EU-Treffen die „Territoriale Agenda der EU“ und die „Leipzig-Charta“ verabschiedet. Mit der Charta werden auf der einen Seite die Innenstädte gestärkt. Auf der anderen Seite zeigt die Territoriale Agenda die Herausforderungen und das erforderliche Handlungsspektrum auf, um das gesamte Territorium der Europäischen Union, in das die Städte und Regionen eingebettet sind, zu gestalten.

Mit der „Leipzig Charta“ haben sich erstmals die 27 für Stadtentwicklung und Raumordnung zuständigen Minister der EU-Mitgliedstaaten auf gemeinsame Grundsätze und Strategien für die Stadtentwicklungspolitik geeinigt. In der Territorialen Agenda werden die Handlungsbedarfe der Raumentwicklung der nächsten Jahre aufgezeigt, um die bereits 1999 im Europäischen Raumentwicklungskonzept der EU gemeinsam bekundeten Ziele, damals ebenfalls unter deutschem und finnischem Vorsitz im Rat der Europäischen Union, umzusetzen.

## Prozess: Die Ratspräsidentschaften

Beide Dokumente sind zwar nicht rechtsverbindlich aber dennoch das Ergebnis eines Prozesses intensiver europäischer Diskussion – auch mit den Nachbarn der EU, dessen Fortkommen nicht zuletzt auch durch das Engagement der Ratspräsidentschaften der jeweiligen Länder beeinflusst wurde. Die Verabschiedung der Agenda bildet den vorläufigen Höhepunkt eines Prozesses, der auf einem informellen Ministertreffen 2004 in Rotterdam gestartet und über das Treffen 2005 in Luxemburg fortgesetzt worden ist.

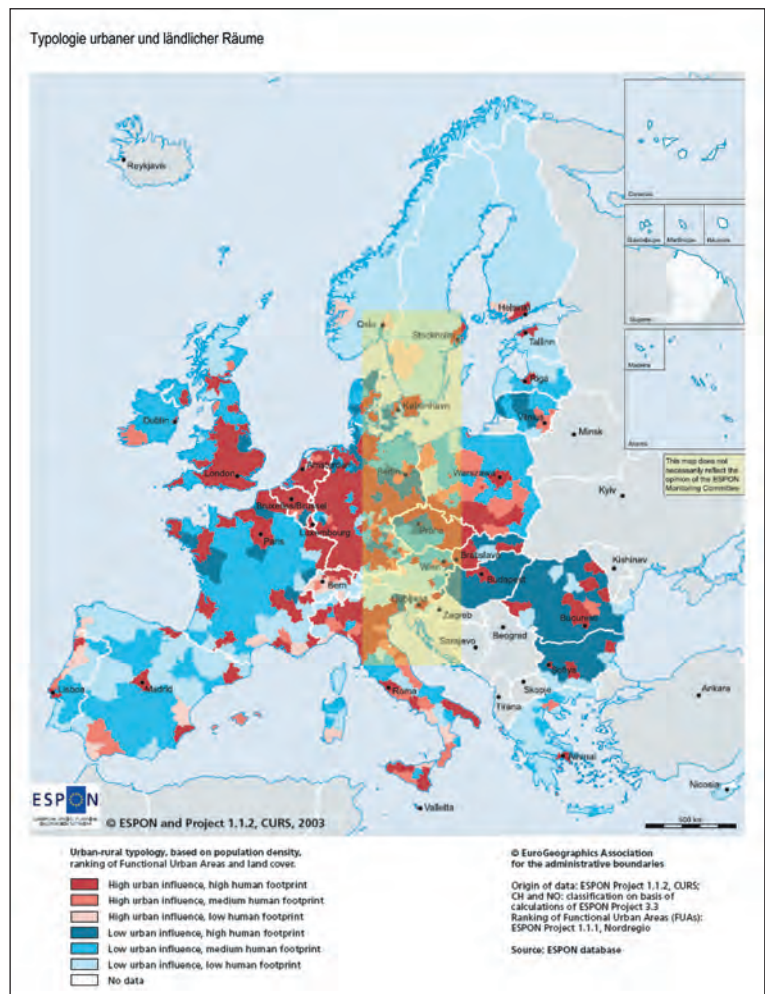
Derzeit knüpft das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

(BMVBS) an die Arbeiten der finnischen EU-Ratspräsidentschaft an. Damit werden verschiedene Aktionen zur Ausgestaltung der europaweiten Diskussion um die Raumentwicklung fortgesetzt, denn bereits im Vorfeld der vorletzten EU-Erweiterung im Jahr 2005 wurde vielfach der Anspruch erhoben, das Europäische Raumentwicklungskonzept von 1999 weiterzuführen und auf die neuen Anforderungen auszurichten. Man hat sich jedoch darauf verständigt, nicht die darin formulierten und auch weiterhin tragfähigen Ziele selbst neu zu diskutieren, sondern mit der Territorialen Agenda ein gemeinsames Handlungsprogramm zu erarbeiten.

Darüber hinaus wird es erstmals mit den nachfolgenden Präsidentschaften (Trio), also Portugal und Slowenien, ein gemeinsames 18-Monatsprogramm geben, das diesem begonnenen Arbeitsprozess die Chance eröffnet, Kontinuität zu geben.

## Raumentwicklung: Was haben „Lissabon und Göteborg“ damit zu tun?

Die Lissabon-Strategie ist ein auf dem Sondergipfel der europäischen Staats- und Regierungschefs im März 2000 in Lissabon verabschiedetes Programm, das zum Ziel hat, die EU innerhalb von 10 Jahren, also bis 2010, zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten wis-



sensbasierten Wirtschaftsraum der Welt zu machen. Produktivität und Innovationsgeschwindigkeit der EU sollen durch verschiedene politische Maßnahmen erhöht werden. Jeder Mitgliedstaat soll eigene nationale Reformprogramme erstellen.

Im Juni 2001 hat der Europäische Rat in Göteborg politische Leitlinien festgelegt, die die Umsetzung der Lissabon-Strategie für Beschäftigung, Wachstum und sozialen Zusammenhalt vertiefen und insbesondere die nachhaltige Entwicklung durch die Umweltdimension betont. Wettbewerbsfähigkeit durch Beschäftigung, Wachstum und Zusammenhalt erfordert Integration – Integration erfordert Angleichung der Chancen auch durch Regional- und Infrastrukturentwicklung. Geeignete räumliche Rahmenbedingungen sind zu schaffen, z. B. mit der Investition in Infrastrukturen, mit der Schaffung räumlicher Milieus oder der Unterstützung von Siedlungsentwicklung in geeigneter räumlicher Lage. Mit dem Europäischen Raumentwicklungskonzept und den gesamteuropäischen Strategien wurde deutlich, dass diese Rahmenbedingungen auch über die eigenen nationalstaatlichen Grenzen hinweg als gemeinsam nutzbringend abgestimmt werden müssen.

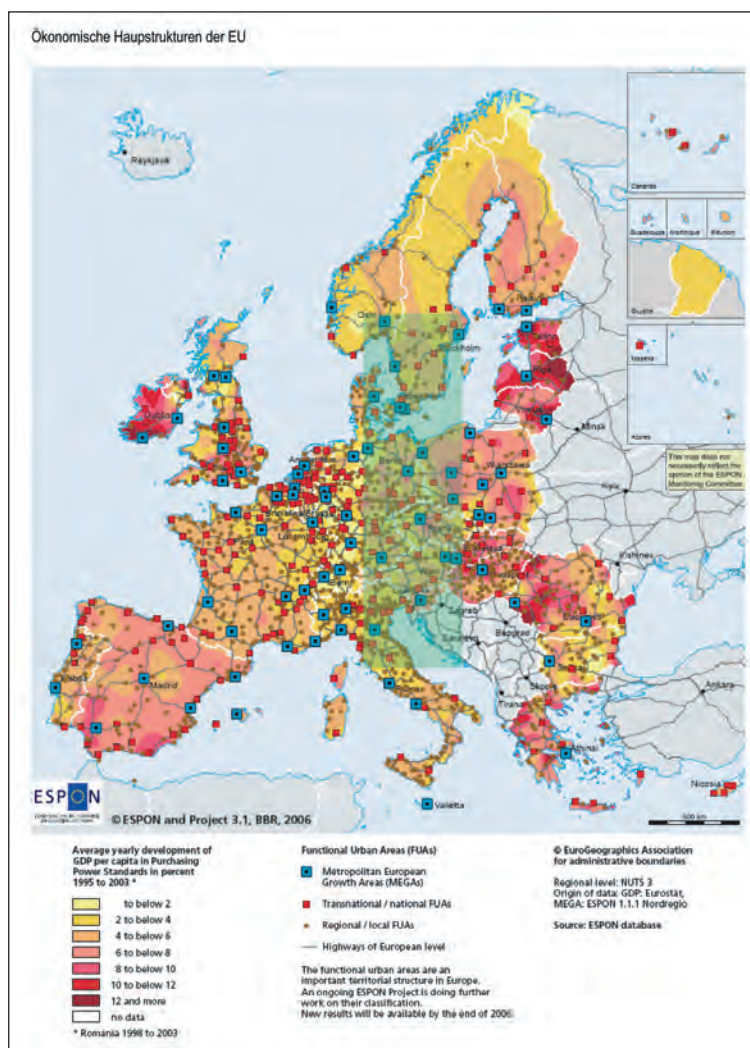
Die Schwerpunkte künftiger Förderung der transnationalen Kooperation werden daher sein:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Regionen
- Innovation
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Städte und Regionen
- Umweltrisikomanagement

Die unterschiedlichsten Raumstrukturen müssen dabei „ihren Beitrag“ leisten. Räumliche Arbeitsteilung hat dazu geführt, dass ländliche und urbane Räume bereits vielfältig miteinander verflochten sind.

**Anlass: Die Rahmenbedingungen**

Europäische Integration vollzieht sich in unterschiedlicher Geschwindigkeit und Tiefe. Die Europäische Union mit ihren



gegenwärtig 27 Mitgliedstaaten ist der Lebensraum für 493 Millionen Einwohner. Im Jahre 2005 wurde in der Union ein Bruttoinlandsprodukt (BIP) von etwa 11 Billionen € erwirtschaftet, was etwa 30 % der weltweit produzierten Güter und Dienstleistungen entspricht.

Die Bevölkerungsentwicklung in Europa ist territorial heterogen. Regionen mit Abwanderung und gleichzeitig rückläufiger natürlicher Entwicklung bilden das eine und Regionen mit Zuwanderung und natürlichem Zuwachs das andere Extrem der Entwicklung. Bevölkerungswachstum und -rückgang existieren in den Regionen und Städten Europas nebeneinander. Der in vielen Ländern zu verzeichnende Trend zum Bevölkerungsrückgang und zur Alterung wird sich in der Zukunft noch verstärken und absehbar wohl auch Regionen betreffen, deren demografische Entwicklung bisher stabil verlief.

Einige europäische Großstädte konnten im Zeitraum von 1990 – 2005 ein erhebliches Bevölkerungswachstum verzeichnen, darunter viele Städte am nördlichen oder südlichen Rand Europas. Ein Trend zur Konzentration der Bevölkerung in den Städten lässt sich hier durchaus erkennen. Das Gegenteil trifft auf viele kleinere aber auch größere Städte in ehemaligen Industriegebieten und Regionen in den östlichen Teilen der Union zu.

In der Wirtschaftskraft legen insbesondere die 2004 beigetretenen Länder zu. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) pro Kopf steigt im regionalen Vergleich deutlich. Jedoch machen die westlichen Regionen, insbesondere die zentralen Gebiete im „Pentagon“ (zentraleuropäischer Raum mit den Eckpunkten London, Hamburg, München, Mailand, Paris) immer noch den größten





Anteil der wirtschaftlichen Produktion der Union aus. Insbesondere hier finden sich auch die Regionen mit der höchsten Wirtschaftsleistung je Einwohner.

Hieraus ergibt sich auch die regionale Zusammensetzung der Strukturfonds der EU. Die Regionen mit einem BIP je Einwohner unter 75 % des EU-Durchschnitts finden sich größtenteils im Osten der Union, den ostdeutschen Bundesländern und den Regionen am Mittelmeer.

**Botschaft: Die Ausrichtung auf politisches Handeln**

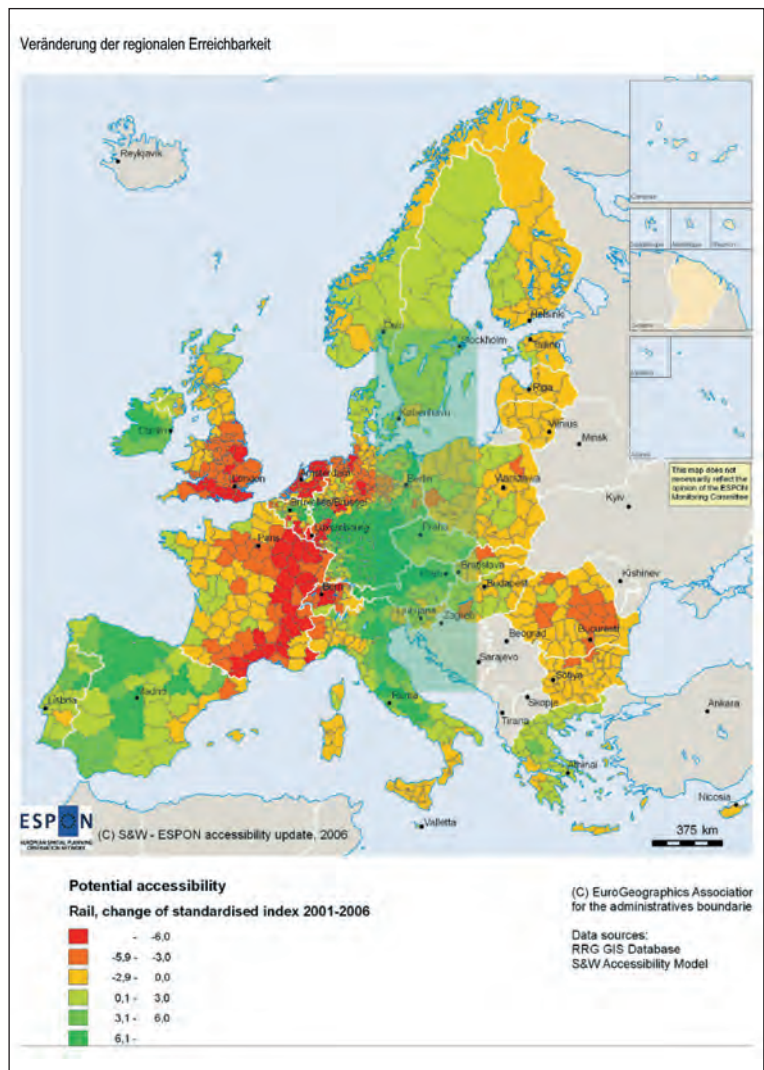
Die Empfehlungen der Territorialen Agenda der EU basieren auf einer Analyse des Europäischen Raumeobachtungsnetzwerkes ESPON, die u. a. im Dokument „Territorial State and Perspectives of the EU“ als Expertenbericht zusammengestellt wurden.

Die Territoriale Agenda der EU als knappes politisches Papier hat zum Ziel, durch Empfehlungen für eine integrierte Raumentwicklungspolitik die Potenziale der Regionen und Städte Europas für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und mehr Beschäftigung zu mobilisieren. Weiterhin soll durch die bessere und innovative Nutzung der räumlichen Vielfalt die Wettbewerbsfähigkeit Europas in der Welt gestärkt werden. Den Bürgerinnen und Bürgern soll Europa näher gebracht, ihre Skepsis überwunden werden.

In Vorbereitung auf das Treffen in Leipzig wurden Akteure und Interessenvertreter räumlicher Entwicklungspolitiken in einen europaweiten Dialog zur Erarbeitung der Territorialen Agenda der EU eingebunden. Dieser „Stakeholder“-Prozess stütze sich bewusst nicht nur auf formale Abstimmungsmechanismen, sondern gab vielen Nicht-Regierungsorganisationen, Interessenverbänden, Beteiligten und Interessierten die Gelegenheit, ihre Beiträge einzubringen.

Zentrale Botschaft ist: Die räumliche Dimension im politischen Handeln stets einbeziehen. Handlungsfelder sind:

- Polyzentrische Entwicklung und Innovationen durch Vernetzung von Stadtregionen stützen



- Neue Formen der Partnerschaft und der politischen Zusammenarbeit zwischen Stadt und Land aktivieren
- Wettbewerbsfähige und innovative regionale Cluster bilden durch die Verknüpfung von Wirtschaft-Wissenschaft-Verwaltung
- Die transeuropäischen Netze von Verkehr, Energie und Telekommunikation stärken und ausbauen
- Das transeuropäische Risikomanagement durch vorsorgende Maßnahmen fördern
- Ökologische Ressourcen verantwortungsvoll und zukunftsorientiert nutzen

**Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg: Was haben wir davon und was ist unser Beitrag?**

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg liegt an einer Nahtstelle zwi-

schen verschiedenen europäischen Zonen mit sehr unterschiedlichen Entwicklungspotenzialen. Sie muss ihren Platz einerseits ausbauen andererseits aber auch gewonnenes Terrain behaupten, um einen Exodus an Menschen, Wissen, Initiativen, Investitionsbereitschaft und Lebensqualität zu verhindern.

Die Region hat beispielsweise

- weltweit beachtete Potenziale in der Kreativwirtschaft
- lebenswerte städtische und ländliche Räume, die mit einem leistungsfähigen Verkehrssystem polyzentral verbunden sind
- beste Voraussetzungen für die Kooperation als Verantwortungsgemeinschaft auch mit benachbarten Regionen.

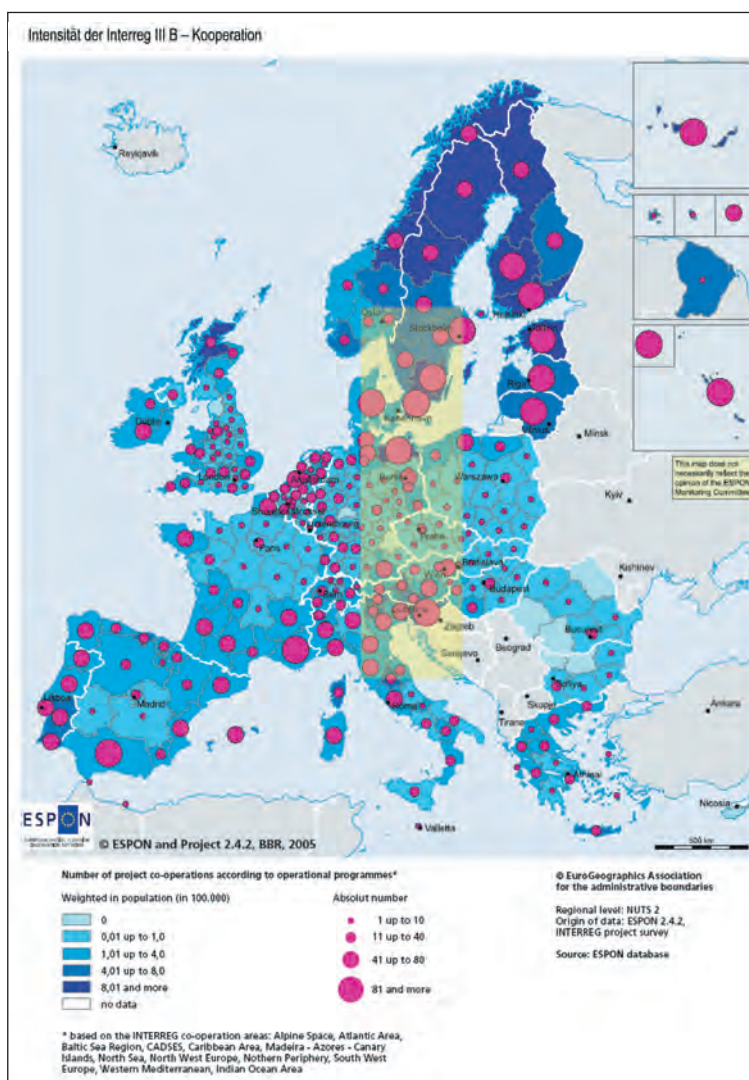
Die Region muss beispielsweise

- die wirtschaftliche Attraktivität verbessern
- ihre räumlichen Milieus gezielter entwickeln und vermarkten
- ihre infrastrukturellen Anforderungen in den europäischen Gestaltungsprozess insbesondere bei der Revision der Transeuropäischen Netze, im Bündnis mit den berührten Regionen einbringen.

Dazu ist es erforderlich, alle Werkzeuge der Raumentwicklung zu nutzen, so auch die Unterstützung von Kooperationsmöglichkeiten im Rahmen der Ziel-3-Förderung und auf die spezifischen Interessen der Hauptstadtregion auszurichten.

Allianzen über Regions- und Landesgrenzen müssen gebildet werden, um zu konkreten Investitionen zu kommen, die der Einbindung der Hauptstadtregion in das europäische Infra- und Wirtschaftsstrukturgefüge dienen.

Wie dies im Einzelnen vorstellbar ist, wird im nachfolgenden Artikel Raumentwicklungsinitiative „Zentraleuropäischer Nord-Süd-Korridor“ dargelegt.



## Raumentwicklungsinitiative „Zentraleuropäischer Nord-Süd-Korridor“

Dr. Hans-Michael Brey, Horst Sauer

Die für Raumentwicklung und Infrastruktur zuständigen Minister der Bundesländer Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen haben am 10. Mai 2007 die Umsetzung einer länderübergreifenden Raumentwicklungsinitiative „Zentraleuropäischer Nord-Süd-Korridor“ beschlossen. Die Entscheidung beruht auf der Überzeugung, dass die besondere strategische Bedeutung eines Nord-Süd-Korridors von Skandinavien bis an

die Adria für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, für die neuen Bundesländer und für eine ausgewogene Raumstruktur in ganz Deutschland immer notwendiger werden wird, um sich auch weiterhin erfolgreich im europäischen Wettbewerb der Regionen sowie ihrer Städte und Gemeinden zu platzieren. Eine einheitliche Raumentwicklungspolitik hilft, einen Beitrag zur polyzentrischen Entwicklung in Europa zu leisten sowie wirtschaftliche und politische Interessen

im Rahmen der anstehenden Struktur- und Infrastrukturperiode in Brüssel erfolgreich vertreten zu können. Hierbei werden die Ziele und Prinzipien der Lissabon- sowie der Göteborg-Strategie vor dem Hintergrund der europaweit greifenden demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung für alle Politikfelder gleichermaßen berücksichtigt. Es stellt sich somit die Frage, wie der Beschluss der Infrastruktur- und Raumordnungsminister umgesetzt ist und was auf Ebene





**Infrastrukturkonferenz in Magdeburg:  
Bundesländer vereinbaren „Raumentwicklungsinitiative Nord-Süd-Korridor“**

Die für Raumentwicklung zuständigen Minister der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen haben heute bei einer Konferenz in Magdeburg die Umsetzung einer länderübergreifenden „Raumentwicklungsinitiative Zentraleuropäischer Nord-Süd-Korridor“ beschlossen. Das Projekt zielt auf die verbesserte Erreichbarkeit und größere wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten der Länder ab, sagte Sachsen-Anhalts Landesentwicklungsminister Dr. Karl-Heinz Daehre nach der Tagung.

Die angestrebte Erschließung eines Korridors vom südwestlichen Skandinavien bis zum Mittelmeerraum berücksichtige zugleich die notwendige Entwicklung der Infrastruktur in zahlreichen osteuropäischen EU-Staaten, hob Daehre hervor. Die durch das Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“ geförderten Vorhaben hätten gezeigt, dass es auch mit relativ geringen investiven Mitteln möglich sei, die regionale Entwicklung voranzubringen. „Voraussetzung dafür ist, einzelne Projekte in ein strategisches Konzept zu integrieren“, unterstrich Daehre.

Die Raumentwicklungsinitiative sei für die Zukunft der ostdeutschen Länder von strategischem Interesse, betonte Brandenburgs Minister für Infrastruktur und Raumordnung, Reinhold Dellmann. „Mit diesem Vorstoß wollen wir gemeinsam eine integrierte Entwicklung im europäischen Kontext erreichen“, sagte er. Die Initiative sei kein exklusives Bündnis, sondern verstehe sich als Angebot an die europäischen Nachbarn und die Partner in anderen Bundesländern, sich an konkreten Projekten zu beteiligen.

Nach den Worten von Thüringens Minister für Bau und Verkehr, Andreas Trautvetter, soll mit gezielter Überzeugungsarbeit auf Bundes- und europäischer Ebene erreicht werden, dass der Nord-Süd-Korridor in der Diskussion über die Territoriale Agenda der EU und bei der Überarbeitung der Transeuropäischen Verkehrsnetze berücksichtigt wird. „Eine der wichtigsten Zielstellungen besteht darin, den bestehenden Korridor 1 über Rostock hinaus nach Skandinavien zu verlängern“, sagte Trautvetter.

Die Minister der ostdeutschen Bundesländer streben dazu den Aufbau einer nationalen Plattform mit einer Arbeitsgruppe auf ministerieller Ebene an, die durch ein Netzwerkbüro unterstützt werden soll.

der Länder benötigt wird, um Städte und Regionen so zu entwickeln, das ihre sozial und wirtschaftlich ausgewogene Entwicklung in einer globalisierten Welt ermöglicht wird.

**Neue Impulse für Ostdeutschland durch Stadt- und Raumentwicklung**

Der Jahresbericht der Bundesregierung zum Stand der deutschen Einheit 2006 gibt einen interessanten Einblick in die differenzierte wirtschaftliche Entwicklung der neuen Bundesländer. So sind die neuen Länder gesamtwirtschaftlich in den vergangenen fünf Jahren durchschnittlich mit 1,0 % leicht stärker ge-

wachsen als die alten Länder (+0,8 %)¹. Insgesamt blieben die wirtschaftlichen Antriebskräfte jedoch zu schwach, um den Arbeitsmarkt zu entlasten. Die Arbeitslosenquote bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen liegt seit 1997 bei über 17 %. Hinter diesem wirtschaftlichen

¹ Nach dem ab dem Jahr 2002 die Wirtschaft der neuen Länder drei Jahre hintereinander stärker gewachsen war als die der alten, fiel ihre Dynamik im Jahr 2005 um rund einen Wachstumspunkt geringer aus. Das Wachstum nach neuen Ländern/alten Ländern 2001: 1,1 %/1,4 %; 2002: 1,1 %/0 %; 2003: 1,0 %/-0,3 %; 2004: 1,9 %/1,7 %; 2005: -0,1 %/1,1 %. (Angaben neue Länder, ohne Berlin) Quelle: Arbeitskreis VGR.

Gesamtbild steht allerdings ein heftiger Strukturwandel. Wirtschaftszweige wie das Verarbeitende Gewerbe und die produktionsnahen Dienstleistungen konnten zum Teil erhebliche Zuwächse verzeichnen. Das Verarbeitende Gewerbe erhöhte seine Wertschöpfung in den vergangenen fünf Jahren um durchschnittlich 5,6 % und festigte damit seine Position als Wachstumslokomotive der ostdeutschen Wirtschaft. Demgegenüber hielt der konjunkturell belastete, aber notwendige Anpassungsprozess im Baugewerbe und im öffentlichen Sektor weiter an. Insgesamt kam der Strukturwandel auf breiter Linie gut voran; allerdings liegen die neuen Bundesländer im Vergleich zu den alten Bundesländern noch hinter ihren Möglichkeiten. Chancen, um die wirtschaftsstrukturellen Ausgangsbedingungen zu verbessern, werden vor allem in den folgenden Bereichen gesehen:

- stärkere Ansiedlung von größeren Unternehmenseinheiten und Hauptsitzen
- Vergrößerung des Anteils der betrieblichen Forschung
- Vereinfachung der Fremdfinanzierung für Unternehmen
- stärkere Netzwerk- und Clusterbildung

Auf diese Analyse und den sich abzeichnenden demografischen sowie wirtschaftlichen Strukturwandel haben die Länder Brandenburg und Berlin schnell reagiert. Sie haben mit der frühzeitig initiierten Leitbilddiskussion zur Hauptstadtregion dafür gesorgt, die Stärken offensiv in Deutschland, Europa und weltweit zu kommunizieren und auch zu vermarkten. Hiervon zeugt u. a. der Beschluss, den Flughafen Berlin Brandenburg International nach einer nunmehr 15-jährigen Vorlaufzeit ins Werk zu setzen. Das Land Brandenburg sorgt mit dem Kabinettsbeschluss „Stärken stärken“ Ende 2005/Anfang 2006 dafür, dass die brandenburgischen Städte und Regionen in die Lage versetzt wurden, „fit für die Zukunft“ gemacht zu werden. Ständen im Stadtbau bisher v. a. Fragen des Rückbaus und der Konsolidierung der Wohnungsmärkte im Blickfeld, wird der zukünftigen Politik für die Städte ein erweitertes Verständnis des

Begriffs „Stadtumbau“ zugrunde zu legen sein. Über das bisherige Aufgabenverständnis hinaus werden stärker integrativ auch Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung, der Integration der Sektoren Bildung, Forschung und Wissenschaft und der Infrastruktur im Rahmen des Stadtumbaus und der Stadtentwicklung zu betrachten sein. Neben integrierten städtischen Entwicklungsansätzen und räumlich ausgewogenen, polyzentrischen Städtesystemen spielt für eine nachhaltige und dynamische Entwicklung ostdeutscher Regionen eine großräumige strategische Raumentwicklungs- und Infrastrukturpolitik eine herausragende Rolle. Hierbei steht fest: Die einzelnen ostdeutschen Bundesländer sowie Ostdeutschland als Ganzes können sich im europäischen und weltweiten Wettbewerb nur positionieren, wenn großräumige europäische Entwicklungszusammenhänge, -korridore und -kooperationen offensiv aufgegriffen und gestaltet werden. Vor dem

Hintergrund dieser Erkenntnis wurde das am 24./25. Mai 2007 stattfindende informelle Ministertreffen für Territoriale Kohäsion und Stadtentwicklung in Leipzig genutzt, um dem auf mehreren transnationalen Projektinitiativen basierenden „Nord-Süd-Korridor“ von der Ostsee bis zur Adria für die anlaufende Strukturperiode von 2007 bis 2013 den notwendigen politischen Rückhalt zu verleihen. Eine zentrale Forderung aus Sicht der Hauptstadtregion ist hierbei die Verlängerung des prioritären TEN-Korridors über Berlin, Rostock nach Kopenhagen, um die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Korridor deutlicher zu untersetzen.

für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), welches europäische Leitprojekte von besonderem Bundesinteresse fördert und diese in einen übergeordneten inhaltlich- strategischen Rahmen einbindet<sup>2</sup>. Hierbei spielte das Thema „Nord-Süd-Korridor“ bereits frühzeitig eine strategisch wichtige Rolle. Zum zweiten wird die Diskussion durch Erkenntnisse des „European Spatial Planning Observation Network (ESPON)“ der Europäischen Kommission angereichert. Dieses EU-Raumforschungsprogramm entwickelte als ein zentrales Ergebnis verschiedener Studien während der siebenjährigen Programmlaufzeit drei Szenarien zur langfristigen

### Die strategische Rolle eines „Zentral-europäischen Nord-Süd-Korridors“

Initiiert wurde die Diskussion durch drei Entwicklungen: Zum einen durch das Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“ des Bundesministeriums

<sup>2</sup> Vgl. Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit. Inhaltlicher Stand und Bedeutung der geförderten INTERREG III B-Projekte für die Territoriale Agenda der EU, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (Hrsg.), Berlin 2006, S. 4 ff.

#### These:

Im Zuge der Deutschen Ratspräsidentschaft werden die Strategien von Lissabon und Göteborg miteinander verschmolzen und damit die europäischen Voraussetzungen für eine Stärkung der ostdeutschen Bundesländer verbessert.

#### Konsequenzen:

Um mögliche wirtschaftliche und soziale Entwicklungen nach eigenen Vorstellungen zu verändern, ist eine klare, handlungsbezogene Strategie auf Seiten der ostdeutschen Bundesländer sowohl hinsichtlich der EU als auch konkret auf den Raum bezogen erforderlich. Aktuelle Handlungsfelder im Nord-Süd-Korridor sind zu definieren und zu bündeln.





europäischen Raumentwicklung (2030). Diese veranschaulichen, dass die mittel- und ostdeutschen Bundesländer ihre wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungspotenziale noch gezielter und konsequenter ausschöpfen können<sup>3</sup>. Ziel von ESPON ist, das Verständnis für Zusammenhänge der Raumentwicklungspolitik in einer sich erweiternden

<sup>3</sup> Das sogenannte „Basis Szenario“ geht von einer Fortsetzung der bisherigen EU-Förderpolitiken bei leicht sinkenden öffentlichen Ausgaben aus. Das sogenannte „Wettbewerbsorientierte Szenario“ geht von einem stärkeren Sinken der öffentlichen Ausgaben aus, von einer Deregulierung sowie einer Konzentration der Infrastrukturmittel auf die weltwirtschaftlichen starken Metropolregionen. Das sogenannte „Kohäsionsorientierte Szenario“ geht von stabilen öffentlichen Mitteln aus, tritt für eine stärkere öffentliche Steuerung ein, fordert Infrastrukturinvestitionen auch zur Anbindung peripherer Räume und kommt damit zu einer ausgewogeneren und polyzentraleren Entwicklung.

europäischen Union zu fördern<sup>4</sup>. Zum dritten hat sich das Land Brandenburg, vertreten durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) und die Gemeinsame Landesplanung Berlin / Brandenburg, dieser Diskussion sehr früh angenommen, in dem es sich an INTERREG III B-Projekten beteiligte, die strategische Bedarfe aufzeigten. Dazu gehörten u. a. Projekte wie SIC!, Metropolitan areas+ sowie Baltic+<sup>5</sup> und in jüngster Förderlaufzeit das Projekt

<sup>4</sup> Vgl. Mapping regional competitiveness and cohesion. European and global outlook on territorial diversities, ESPON Briefing 2, March 2006.

<sup>5</sup> Vgl. Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit. Inhaltlicher Stand und Bedeutung der geförderten INTERREG III B-Projekte für die Territoriale Agenda der EU, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung (Hrsg.), Berlin 2006, S. 27 ff.

CoInCo<sup>6</sup>. Entlang von Korridoren auf der skandinavisch-zentraleuropäischen Nord-Süd-Achse von Skandinavien nach Berlin-Brandenburg und auch der zentraleuropäischen Ost-West-Achse entwickelten Projektpartner Strategien, um zwischen den innovativsten und wirtschaftsstärksten Regionen der EU (z. B. der Öresundregion) und dem größten zentraleuropäischen Metropolitanraum, Berlin / Brandenburg, Kooperationen bis in die entwicklungssträchtigen Regionen der in 2007 um die beiden Donau-Staaten Rumänien und Bulgarien erweiterten Europäischen Union zu fördern.

<sup>6</sup> Vgl. Hermanek, Pertti; Stroschein, Christoph: Der europäische Nord-Süd-Korridor COINCO, in: Standort. Zeitschrift für Angewandte Geografie, Heft 2, Juni 2006, 30. Jahrgang, S. (65 – 67) 65 f.

**Espn Basis: Baseline Scenario**

- Grundsätzliche Fortsetzung bisheriger EU-Förderpolitiken
- Abnahme öffentlicher Ausgaben
- Stabile Bevölkerungsentwicklung
- Weiteres Verkehrswachstum, Ausbau der Infrastruktur, jedoch unterhalb des Nachfragebedarfs
- Kombination aus Vertiefung und Erweiterung der EU
- Stärkung Metropolregionen, Osterweiterung des wirtschaftlichen Kernbereichs
- Teilweise Integration der ostdeutschen Bundesländer in den Kernbereich





**Espn Basis:**

**Competitiveness Scenario**

- Konzentration der EU-Förderpolitiken auf die weltwirtschaftlich starken Metropolregionen
- Stark sinkende öffentliche Ausgaben
- Weitere Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen
- Realisierung der TEN-T, Investitionen mit Priorität für die weltwirtschaftlich stärkeren Metropolen
- Erweiterung der EU für neue Absatzmärkte vor Vertiefung
- Minimale Osterweiterung des weltwirtschaftlichen Kernbereichs  
Ausschluss der ostdeutschen Länder aus dem Kernbereich



**Die politische Initiative zur Einbindung Ostdeutschlands in europäische Entwicklungsdynamiken**

Parallel zu den bisher erwähnten Aktivitäten hat das Land Brandenburg frühzeitig eine politische Diskussion initiiert. Im Ergebnis ist eine gemeinsame Initiative der ostdeutschen Länder ins Leben gerufen worden, mit der ein Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis für die neuen Länder „auf die Beine gestellt worden ist“. Somit konnte auf die „Territoriale Agenda der EU“ (TAEU)<sup>7</sup> und die damit verbundene Umsetzung der Transnationalen Verkehrsnetze Einfluss

<sup>7</sup> Die Territoriale Agenda der EU wird als aktionsorientierter politischer Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung des EU-Raumes und die entsprechende Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten am 25. Mai 2007 von den EU-Raumordnungsministern verabschiedet werden. Eine wichtige thematische Priorität sind der Ausbau und die Entwicklung transeuropäischer Netze sowie deren Verbindung mit Sekundärnetzen.

genommen werden. Die strategischen Ziele der neuen Bundesländer in der kommenden Strukturfondsperiode beruhen daher auf den folgenden Eckpunkten:

- Zentrale Lage im erweiterten Europa nutzen, um die Erreichbarkeit und die Einbindung in Infrastruktur- und Kommunikationsnetze zu verbessern
- Wachstumsmärkte in den neuen weltwirtschaftlichen Integrationszonen Europas erschließen
- verstärkte Mittlerposition zwischen Pentagon, Ostseeraum und Zentraleuropa aufbauen, um Wachstumsimpulse in die Region zu holen, und last not least
- Themen und Leitprojekte mit prioritären transnationalen Kooperationsachsen und Räumen zu verbinden.

Hierzu liegen strategische Überlegungen der Gemeinsamen Landesplanung

Berlin-Brandenburg vor, in denen auch die Politiken der Europäischen Kommission analysiert wurden. Im Ergebnis dieser Analyse ist festzustellen, dass einerseits die Gefahr besteht, dass die ostdeutschen Länder und die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg von den aktuellen Entwicklungen abgekoppelt werden können, andererseits aber auch gute Chancen für eine bessere Integration in den europäischen Kernbereich wirtschaftlicher und sozialer Aktivitäten vorhanden sind. Auf diesen Erkenntnissen baut der Beschluss der für Raumentwicklung und Infrastruktur zuständigen Minister vom 10. Mai 2007 auf, einen „Nord-Süd-Korridor“ ins Leben zu rufen. Ziele der Initiative sind:

- die Verbesserung von Entwicklungsimpulsen durch die Verknüpfung mit den Ost-West-Korridoren und den neuen weltwirtschaftlichen Integrationszonen um den Ostseeraum sowie Osteuropa

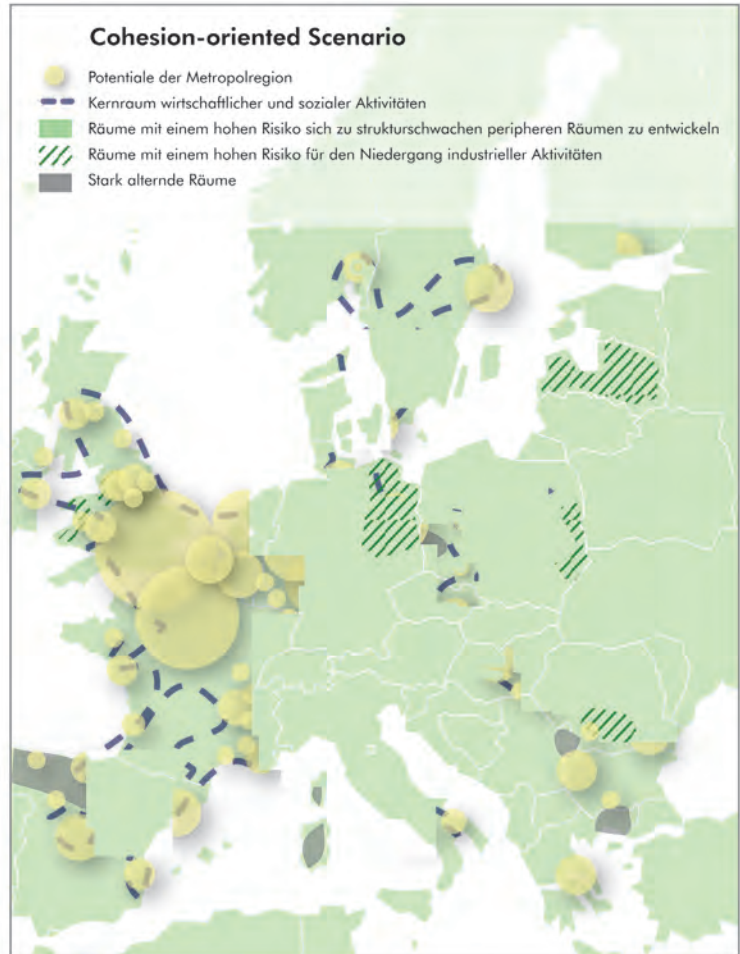




**Espn Basis:**

**Cohesion-oriented scenario**

- Starke öffentliche Hand fördert den grenz- und ressortübergreifenden Austausch
- Öffentliche Ausgaben stabil
- Ausgewogene Bevölkerungsstruktur durch mehr Betreuungsangebote
- Entwicklung der TEN-T mit stärkerer Ausrichtung auf die Anbindung der peripheren Räume
- EU-Integration vor Erweiterung
- Ausgewogene polyzentrische Entwicklung, Stärkung der östlichen Metropolregionen
- Stärkere Integration der ostdeutschen Länder in den wirtschaftlichen Kernbereich



- die Stärkung der Verantwortungsgemeinschaft zwischen Stadt und Land in den transnationalen und grenzüberschreitend kooperierenden Metropolregionen und
- die langfristige Abstimmung entwicklungspolitischer, sektorenübergreifender und geeigneter infrastruktureller sowie wirtschaftlicher Maßnahmen zur Stärkung des Korridors.

Gemeinsames Ziel der in der Initiative vereinigten Länder ist die Einflussnahme auf die EU-Strukturpolitik und den Ausbau der transeuropäischen Netze für die Stärkung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der vertretenen Regionen. Dies beinhaltet die Unterziele verschiedener Ansätze zur Regionalentwicklung zusammenzutragen und zu propagieren, gemeinsame Leitlinien und Positionen zu erarbeiten, die Belange der Stärkung des zentraleuropäischen Nord-Süd-Korridors in europäischen und

nationalen Politiken zu verankern sowie künftige transnationale Kooperationsprojekte strategisch vorzubereiten und zu koordinieren. Im Ergebnis dieser Bemühungen werden die endogenen Potenziale effektiver mobilisiert.

Bei diesem Prozess wird die länderübergreifende Initiative begleitet und unterstützt durch den Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (DV). Ziel ist die Vernetzung der neuen Bundesländer, um eine einheitliche Strategie im Bereich der Raumentwicklung zu erarbeiten. Gemeinsam mit den sechs Bundesländern und externen Beratern werden noch in 2007 Projekte generiert sowie ein Erfahrungs- und Wissensaustausch ins Leben gerufen. Die Projekte sollen aus den folgenden Themenbereichen generiert werden:

- Raumentwicklung, Infrastruktur und Logistik: Achse Skandinavien – Adria

- Kooperation von und in Metropolregionen: Förderung von Schlüsselbranchen und metropolitaner Verantwortungsgemeinschaften (good governance), Förderung einer wissensbasierten Wirtschaftsentwicklung; Vorschläge zur Arbeitsteilung von Infrastrukturen in der Stadt- und Raumentwicklung
- Stadt- und Wirtschaftsentwicklung: Gemeinsame Standortentwicklung von Klein- und Mittelstädten in Kooperation mit den Metropolen; Auf- und Ausbau des Innovationspotenzials von Städten; Auf- und Ausbau von neuen Finanzierungsformen für kleine und mittlere Unternehmen
- Stadt- und Immobilienentwicklung zur Nutzung regenerativer Energien
- Innovation und Forschung: Hochschul- und Wissenschaftstransfer

Soll die eingangs aufgeworfene Frage abschließend beantwortet werden, so ist zu konstatieren, dass mit der Raum-

entwicklungsinitiative „Zentraleuropäischer Nord-Süd-Korridor“ von den Infrastruktur- und Raumordnungsministern ein weitreichender Beschluss gefasst worden ist, der die beteiligten Bundesländer im europäischen Wettbewerb klug positioniert. Damit sind die Voraussetzungen für die sozial und wirtschaftlich ausgewogene Entwicklung der Städte und Regionen in den Ländern optimiert worden. Um die angestrebten Ziele mit politischen Positionen auch untersetzen zu können, sind europäische Kooperationsprojekte zu konkreten, praxisorientierten Themen mit wirtschaftlicher und sozialer Relevanz sinnvoll und erforderlich. Dies wird die Aufgabe der kommenden Monate sein.

Ein wichtiger Meilenstein dabei wird eine hochrangige Konferenz unter Einbeziehung des Bundes und der Wirtschaft im Herbst dieses Jahres sein, um deren Vorbereitung Berlin und Brandenburg auf der Infrastrukturministerkonferenz in Magdeburg gebeten wurden.



## Energieeffizienz im Gebäudebereich

Sabine Essebier

Mit dem Bericht der Landesregierung an den Landtag zum Integrierten Klimaschutzmanagement wird auf die Notwendigkeit strategischer Lösungen im Rahmen des Klimaschutzes und der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emission hingewiesen.

Der Energieverbrauch im Gebäudebereich gehört zu den größten Verbrauchergruppen und bildet damit auch einen wichtigen Ansatzpunkt für die Senkung der Energie bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ca. 40 % des gesamten Energieverbrauchs wird für die Bereitstellung von Raumwärme und Warmwasser benötigt und daraus lassen sich auch die ent-

sprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen ableiten. Die Energieeinsparverordnung, die bereits seit 2002 besteht, ist ein wichtiges Instrument zur Senkung des Energieverbrauchs im Gebäudebereich. Sie setzt darüber hinaus fest, wie Neubauten und Modernisierungen durchzuführen sind.

Die neue Energieeinsparverordnung (EnEV) setzt EU-Recht in nationales Recht um und soll 2008 in Kraft treten, vorausgesetzt, eine Beschlussfassung des Bundesrates liegt vor. Mit den Neuregelungen wird sie zu einem zentralen Element der Energieeffizienz- und der Klimapolitik.

Mit der EnEV 2008 soll der Energieausweis für bestehende Gebäude in Verbindung mit Modernisierungsempfehlungen eingeführt werden. Welcher Energieausweis – auf der Grundlage des Verbrauchs oder des Bedarfs – zur Anwendung kommen wird und welche Übergangsfristen vorgesehen sind, lässt sich noch nicht sagen, da sich der Entwurf der EnEV gegenwärtig in der Diskussion befindet.

Ein wesentlicher Vorteil für die Mieter und Käufer von Gebäuden wird jedoch sein, dass sie einen klaren Überblick über die zu erwartenden Heiz- und Warmwasserkosten und damit die Mietneben-



kosten erhalten. Die Energieausweise mit ihren Modernisierungsempfehlungen setzen damit einen wichtigen Anreiz zur energetischen Sanierung.

Ein weiterer Ansatz des MIR zur energetischen Sanierung von Gebäuden ist der vom BMVBS vorgeschlagene Investitionspakt zur nachhaltigen energetischen Modernisierung sozialer Infrastrukturen. Die Kommunen erhalten die Möglichkeit,

unter erheblicher finanzieller Beteiligung von Bund und Ländern, öffentliche Einrichtungen wie Kita's oder Schulen so zu modernisieren, dass spürbare Einsparungen im Energieverbrauch realisiert werden können.

Die Initiative bündelt Ziele wie:

- Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Minderung durch energetische Sanierung

- Flankierung der Stadterneuerung und des Stadtumbaus
- Integration und Verbesserung der Berufschancen durch ein gutes Bildungsangebot in Städten und Gemeinden
- Abbau des Investitionsstaus in Gemeinden mit Haushaltsnotlage
- Verstärkung der Baukonjunktur

Gegenwärtig finden sowohl auf der Bundesebene als auch in den Landesregierungen Abstimmungen zur Finanzierung (Bundesfinanzhilfen) bzw. Kofinanzierung (Landesanteile) statt.

Der Investitionspakt zur nachhaltigen energetischen Modernisierung sozialer Infrastrukturen ist neben der Fortschreibung der Energiestrategie 2010 ein möglicher strategischer Ansatz der Landesregierung, den Anforderungen im Rahmen des Integrierten Klimamanagements gerecht zu werden.



## IBA-Themenjahr 2007 „Energierland Lausitz“

Volker Mielchen



Die Frage nach einer nachhaltigen Energieversorgung ist in Diskussionen allgegenwärtig. Während global über Klimaschutz und Ölförderquoten gerungen wird, haben sich bereits viele Regionen an die Arbeit gemacht, ihren eigenen Weg in die Zukunft der Energieversorgung zu suchen.

So rückt die Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land dieses Jahr die Tradition und Zukunft der Lausitz als Energieregion in den Mittelpunkt. Wie kann aus dieser Alt-Energieregion eine Neu-Energieregion werden? Die IBA hat dafür keinen Generalplan, möchte aber gangbare Wege für die Lausitz aufzeigen. Die Voraussetzung für eine positive Antwort ist, dass wir von einem

„Entweder-Oder“ – entweder traditionelle Kohleverstromung oder regenerative Energiegewinnung – weggekommen sind hin zu einem „Sowohl-Als auch“. Es geht also gleichzeitig sowohl um eine Weiterentwicklung der Braunkohleverstromung in Richtung Effizienzsteigerung und Umweltfreundlichkeit als auch um eine erhebliche Steigerung des Anteils regenerativer Energien aus Wind, Sonne und nachwachsenden Rohstoffen sowie Erdwärme. Mit dieser Grundposition kann sich die Lausitz, so wie sie in der Vergangenheit immer wieder an die Spitze der Entwicklung in der Braunkohlegewinnung und -veredlung (Förderbrückentechnologie, Kraftwerksgenerationen, Koksherstellung usw.) stand, deutschland- und europaweit an die Spitze wei-



terführender und nachhaltiger Formen der Energiegewinnung stellen.

Die IBA Fürst-Pückler-Land hat gemeinsam mit dem Centrum für Energietechnologie Brandenburg an der BTU Cottbus (CEBra) und Vattenfall Europe Mining & Generation als den Hauptpartnern Wirtschaft, Wissenschaft und Politik für die Kampagne „Energiewelt Lausitz“ gewonnen. Ein Jahr lang nimmt sie dabei die regionale Bevölkerung und die Besucher mit auf eine Entdeckungsreise und macht auf die vielfältigen Erfahrungen, Aktivitäten und Ziele der Energieregion Lausitz und ihren Strukturwandel aufmerksam. Regionale Partner sollen sich vernetzen, ihre Kräfte bündeln und auch über die Region hinaus sichtbar werden. Im Rahmen der Kampagne erhalten sie im Großen wie im Kleinen eine gemeinsame Plattform. Ergänzend zu den IBA-Projekten wurden von einer Jury Anfang dieses Jahres 15 „Energiewelt-Partner“ ausgewählt, welche dem Aufruf der Organisatoren IBA und CEBra gefolgt waren, sich in diesem Jahr mit Veranstaltungen zu präsentieren, die beispielhaft für das „Energiewelt Lausitz“ stehen. Unter diesen 15 Partnern finden sich Kommunen, Bildungsträger und Unternehmen, welche in diesem breiten Spektrum die Vielfalt der Region widerspiegeln.

Die Regionalversammlung Lausitz-Spree-wald fasste im März 2007 den Entschluss, das Thema Energie unter dem Titel „Innovative Energieregion Lausitz-Spree-wald“ aufzugreifen. Zur Untersetzung des anspruchsvollen Ziels wurde aus regionalen Akteuren ein Gesprächskreis mit der Bezeichnung „Energieforum Lausitz“ gebildet. Im Focus stehen neben strategischen Fragestellungen insbesondere projektbezogene Themen. Ziel ist es, künftig auch auf regionaler Ebene eine Energiestrategie zu entwickeln, zu vertreten und umzusetzen.

Mit der Ausstellung „Energiewelt Lausitz“ und einer Fachtagung des Bundesumweltministeriums wurde das Energiejahr am 18. und 19. April 2007 durch den Schirmherrn Minister Dr. Manfred Woilke auf den IBA-Terrassen eröffnet. Die Ausstellung „Energiewelt Lausitz“ unterstreicht die Tradition der Region als füh-

rende Energieregion Ostdeutschlands und verweist auf die Chance, eben diese Innovationskraft in Zukunft auch verstärkt für Erneuerbare Energien zu nutzen. In Zusammenarbeit mit dem NEXUS Institut (Berlin) als Kurator, der Fachhochschule Potsdam als Ausstellungsdesigner sowie der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und Vattenfall als Förderer wurde ein inhaltlich-räumliches Konzept entwickelt, welches das Haus 2 auf den IBA-Terrassen und die umgebenden Freiräume in drei lebendige Bereiche gliedert. Zunächst wird der Besucher von anregenden Fragen zum Eingang geleitet und erlebt dann im ersten Teil die Entwicklung der Lausitzer Braunkohletechnologie mit ihren enormen Effizienzsteigerungen und Verbes-

Gesellschaft (Berlin) in die Ausstellung integriert. Hier machen Biografien aus der Region persönliche Haltungen zum Thema deutlich und motivieren Bürger, Entscheidungsträger und Unternehmer, selbst Initiativen zu entfalten und das Energiewelt Lausitz aktiv mitzugestalten.

Des Weiteren erfolgte am 4. Mai 2007 die feierliche Eröffnung der „ENERGIE-Route Lausitzer Industriekultur“ anlässlich des 5-jährigen Jubiläums des Besucherbergwerks F60. Die ENERGIE-Route ist in das IBA-Themenjahr „Energiewelt Lausitz 2007“ integriert und zugleich auch Partner der Europäischen Route der Industriekultur ([www.erih.net](http://www.erih.net)). Diese ENERGIE-Route verbindet monu-



Ausstellung Energiewelt Lausitz 2007 auf den IBA-Terrassen in Großräschen

serungen im Umweltschutz – bis hin zum zukünftigen CO<sub>2</sub>-freien Kraftwerk. Im zweiten Teil der Ausstellung wird anhand von zwei Beispielen – Holzhackschnitzel als Brennstoff und Bioethanol als marktfähige Treibstoffalternative – gezeigt, wie in der Lausitz Wertschöpfung vom Acker bis hin zum Endkunden organisiert wird. Im letzten Teil der Ausstellung verdeutlichen Medienstationen und Beispiele aus anderen Regionen (Eurosolarfilme) sowie das Spiel „Energieweltmanager“, die virtuelle Darstellung der Energieregion (google-earth) und ein Infoterminal (ZDF), welcher Energiemix in der Region heute und in Zukunft sinnvoll wäre.

Zudem wurde eine Bürgerausstellung durch das Zentrum für Technik und

mentale Gebäude der 150 Jahre alten Energieindustrie der Lausitz sowie imposante industrielle Anlagen und bizarre Landschaften. Besucher haben dabei die Möglichkeit, auf ehemalige Bergbaugeräte wie die Förderbrücke F60 in Lichterfeld zu steigen, die beeindruckende Schaltzentrale des Kraftwerks Plessa zu erkunden oder in der Brikettfabrik „Louise“ zu erleben, wie einst eine Brikettfabrik funktionierte. Jedermann kann dabei sein, wenn das Lausitzer Bergbaumuseum Knappenrode eine „Nachtschicht fährt“ und Einblick in eines der modernsten Braunkohlekraftwerke der Welt erhalten, die „Schwarze Pumpe“. Ab 2008 lädt das Diesellochwerk Cottbus in die Brandenburgischen Kunstsammlungen ein, die in den Industriebau einziehen werden. Außerdem erwarten die



ebenso frisch sanierten Biotürme in Lauchhammer wie die Bergarbeitersiedlung „Gartenstadt Marga“ interessierte Gäste und auch der aktive Tagebau Welzow-Süd ist einen Besuch wert. Am besten lässt sich die ENERGIE-Route auf einer der erlebnisreichen Bus- und Radtouren erkunden, die von der IBA Fürst-Pückler-Land und regionalen touristischen Unternehmen angeboten werden.

Neben diesen regionalen Aktivitäten ist auch das EU-geförderte Projekt „RW“ ([www.robin-wood.it](http://www.robin-wood.it)) hervorzuheben. „RW“ befasst sich mit nachhaltiger Forstwirtschaft, gerade auch im Hinblick auf Bioenergie. Dieses EU-Projekt bildet den Rahmen für das Teilprojekt „ALTMAN“ (Analyse von alternativen Forstmanagementstrategien), welches die Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land (Lausitz) gemeinsam mit der University of Wales Bangor (Großbritannien) und der Forestry Landowners Association of the Region of Murcia (Spanien) durchführt. In der Lausitz untersucht das IBA-Projekt „Energiewald Welzow“ die Frage, in welchen Landnutzungssystemen wir Bioenergie zukünftig produzieren wollen. Auf einem ca. 170 Hektar großen Areal im östlichen Bereich der Tagebaufolgelandschaft Welzow-Süd geht es insbesondere um plantagenartige Energiewälder aus schnell wachsenden Hölzern sowie um Agroforstsysteme mit Alleen von ähnlich angelegten Baumstrukturen. Ziel ist es, diese neuen Bewirtschaftungsformen zum wirtschaftlichen Erfolg zu führen und das vor allem unter



ENERGIE-Route Lausitzer Industriekultur

Berücksichtigung ökologisch und gesellschaftlich relevanter Belange. Das produzierte Holz wird dann im neuen Biomasse-Heizkraftwerk Sellessen (bei Spremberg) verfeuert. So entsteht als Ergebnis ein beispielhafter dezentraler Wirtschaftskreislauf.

Die „eBox“ präsentiert als mobile Ausstellungsbox zum Thema „Energiewälder in der Lausitz“ vielfältige landesgestalterische Möglichkeiten des Biomasseanbaus in unterschiedlichen Nutzungsmodellen. Mit der „eBox“ gehen die Lausitzer Energiewälder sozu-

sagen auf Tour. Gemeinsam mit Vattenfall Europe Mining & Generation macht sie in Berlin, auf der Bundesgartenschau in Ronneburg und zum Energietag in Cottbus auf Visionen im Bereich von Bioenergie und Landschaftsgestaltung aufmerksam.

Die IBA will über all diese Aktivitäten mit dem „Energiejahr“ der Branche ein Forum und der Region ein Schaufenster bieten und zudem einen neuen wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Schub für das Energieland Lausitz auslösen.

## Innovative Energieregion Lausitz-Spreewald präsentiert Energieatlas

Jens Lochmann

Jede Fahrt zur Tankstelle, jede Heizöl- und Gasabrechnung macht deutlich, die Entwicklung auf dem Weltmarkt für Energieressourcen ist gegenwärtig durch enorme Preisanstiege, bedingt durch poli-

tische Rahmenbedingungen und die Endlichkeit der Ressourcen, gekennzeichnet. Die Energiesicherheit spielt dabei eine immer größere Rolle auf allen politischen Ebenen und hat auch die Brandenburger

Regionen erreicht. Erneuerbare Energien heißt das Zauberwort, derzeit in aller Munde, sollen und müssen sie zukünftig einen immer größeren Beitrag zu unserem Energieaufkommen leisten.

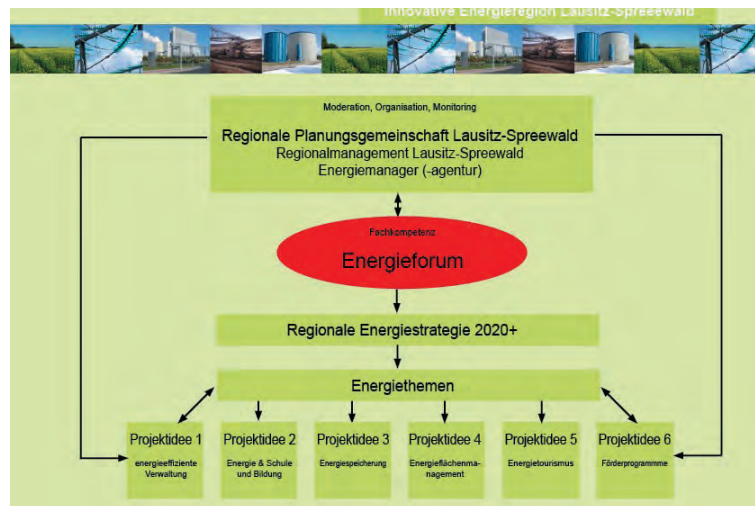


Die Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald sieht dabei zwei wesentliche Tätigkeitsfelder, sich aktiv in diesen Prozess einzubringen. Zum einen im Rahmen ihrer Pflichtaufgabe, der Erstellung des Integrierten Regionalplanes im Maßstab 1 : 100 000. Hier hat sie die Möglichkeit, bei besonderen Handlungserfordernissen sachliche und räumliche Teilregionalpläne zu erstellen. Diesem besonderen Handlungserfordernis bei der raumordnerischen Steuerung der Windkraftnutzung Rechnung tragend, wurde im Mai 2001 mit der Erstellung des sachlichen Teilregionalplanes III „Windkraftnutzung“ begonnen, der seit Juli 2004 rechtskräftig ist. In ihm werden 74 Eignungsgebiete ausgewiesen, die eine Gesamtfläche von 7.166 ha haben und damit auf ca. 1 % der Regionsfläche die Errichtung von Windkraftanlagen zulassen.

Weiterhin wurde nach einer Diskussion von Industrie- und Handelskammer Cottbus und Regionaler Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald mit regionalen Akteuren aus den Bereichen Verwaltung, Wirtschaft und Kultur zum Leitbild für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg deutlich, dass die Funktion der Region als Energiequelle für Berlin und Brandenburg einer der Kernpunkte auch für ein regionales Leitbild ist. Hier besteht die Möglichkeit, an ehemalige Traditionen der Region anzuknüpfen. Heute leistet die Region mit den noch betriebenen Tagebauen und Kraftwerken auf höchstem technologischen Niveau ihren Beitrag zur Sicherstellung der nationalen energetischen Basis.

Gleichzeitig drängten neue Technologien zur Energieerzeugung auf den Lausitzer Markt. Windkraftanlagen, Biogasanlagen, Biomassekraftwerke, Biodieselanlagen, Photovoltaikanlagen führten zu einer Diversifizierung der Energieerzeugung. Neben der Installation neuer Energieerzeugungsanlagen haben Forschung und Produktion auf dem Sektor der Energiewirtschaft mittlerweile eine große Bedeutung in der Region erlangt.

Die Grundsteinlegung für das CO<sub>2</sub>-freie Kraftwerk in Schwarze Pumpe und die Rotorblattproduktion für Windkraftanlagen in Lauchhammer sind Bausteine da-

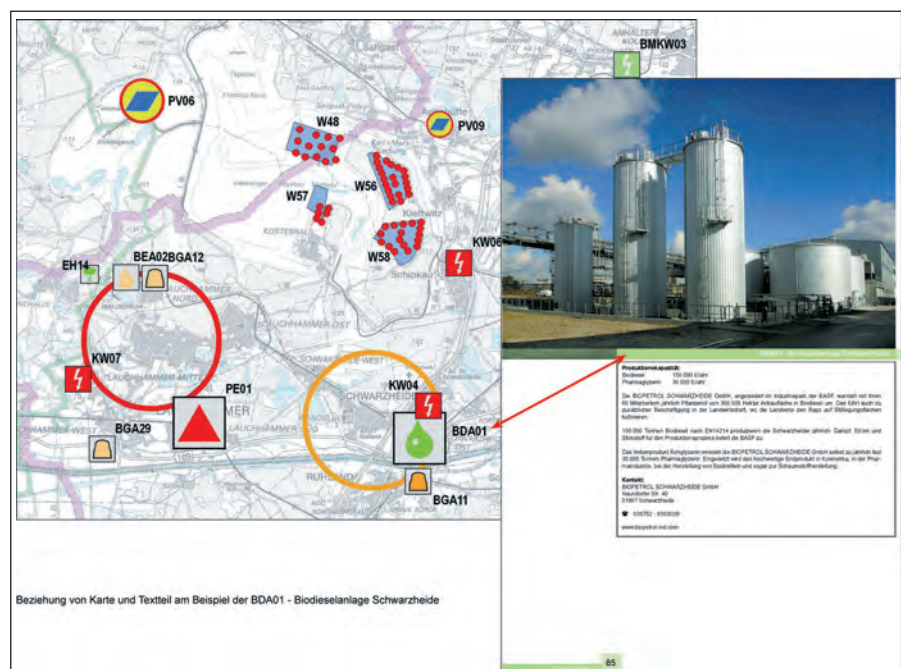


für, dass sich die Region Lausitz-Spreewald zu einer innovativen Energieregion entwickeln kann. Dieses Potenzial muss genutzt werden, unterstrichen die Regionalräte auf der 28. Regionalversammlung am 15. März 2007 in Forst (Lausitz) und fassten einen einstimmigen Beschluss, dass die Region Lausitz-Spreewald künftig den Titel „Innovative Energieregion“ trägt. Gleichzeitig wurde die Regionale Planungsstelle beauftragt, ein Konzept für die Umsetzung zu erarbeiten.

Um ein entsprechendes Netzwerk für Fachkompetenz in diesen regionalen Gestaltungsprozess einbinden zu können, wurde ein Energieforum gegründet. Hier sind regionale Vertreter von Verwal-

tung, Bildung, Wissenschaft und Energiewirtschaft am Tisch, um die Erarbeitung einer regionalen Energiestrategie zu begleiten. Dabei spielen einzelne Energiethemata eine Rolle, zu denen schon konkrete Projektideen vorhanden sind. Ein erstes (Basis-)projekt wurde bereits umgesetzt. Als Grundlage für eine umfassende Standortbestimmung liegt mit dem Energieatlas Lausitz-Spreewald seit März 2007 eine Bestandsanalyse und Dokumentation aller energierelevanten Standorte der Region vor. Folgende Schwerpunkte sind im Atlas enthalten:

- Braunkohlentagebaue
- Kraftwerke auf Basis fossiler Brennstoffe
- Standorte Braunkohlenveredelung



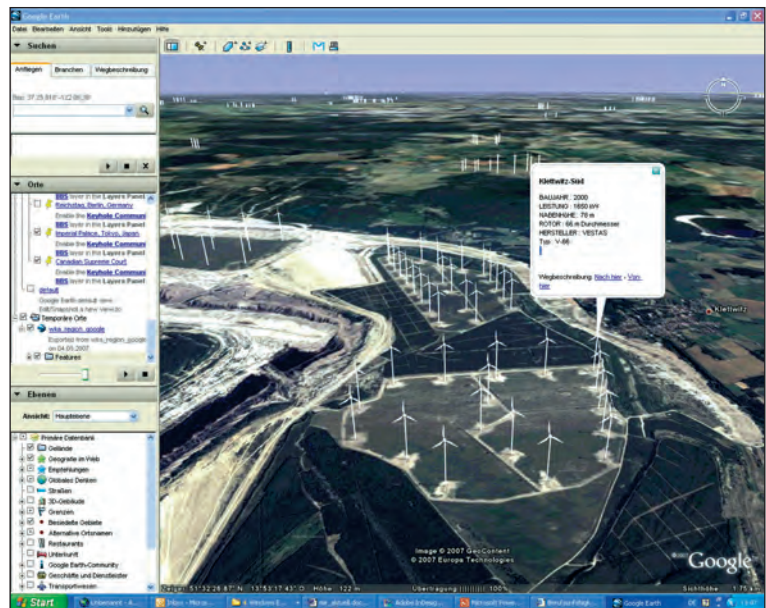
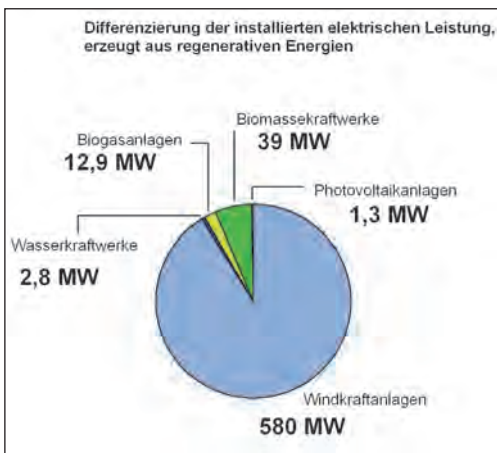




- Windkraftnutzung
- Photovoltaikanlagen
- Biogasanlagen
- Biomassekraftwerke
- Biodieselanlagen
- Bioethanolanlagen
- Wasserkraftwerke
- Energieholzplantagen
- Forschungsstätten Energie
- Produktionsstätten Energie
- Verwaltungsstätten Energie

Der Atlas gliedert sich in zwei Teile, einer großformatigen Karte der Region mit allen energierelevanten Standorten und einem Erläuterungsteil. Mittels einer Schlüsselnummer wird die Verbindung zwischen Karte und Erläuterungsteil hergestellt, so dass der interessierte Leser Detailinformationen (erzeugte Energie, Kapazitäten, Baujahr, Betreiber, ...) zu jedem Standort finden kann.

Die mit dem Atlas zur Verfügung stehenden Informationen zur installierten elektrischen Leistung wurden in einer ersten



Auswertung zusammengefasst. Fest steht, dass die Region Lausitz-Spreewald aufgrund der beiden Großkraftwerke in Jänschwalde und Schwarze Pumpe die mit Abstand „energiereichste“ Region ist. Mit den anderen kleineren Kraftwerken ist hier eine Kapazität von 4.730 MW, erzeugt aus fossilen Energieträgern, installiert. Aber auch der Anteil der regenerativen Energien wächst und hatte am 31.12.2006 mit 636 MW installierter Leistung immerhin einen Anteil von 11,85 % an der insgesamt installierten elektrischen Leistung. Dabei hat die Windkraft mit 580 MW den mit Abstand größten Anteil, gefolgt von den Biomassekraftwerken und den Biogasanlagen.

Derzeit liegt der Atlas nur in einer gedruckten Version vor und kann bei der

Regionalen Planungsstelle gegen eine Schutzgebühr von 20,00 € bezogen werden. In einem nächsten Schritt sollen sämtliche Standorte mit ihren Informationen mittels dem für jedermann zugänglichen Informationssystem Google-Earth® visualisiert werden können.

Die Regionale Planungsgemeinschaft stellt ebenfalls die Fortschreibung der bisher in der Region einmaligen Datensammlung sicher. Der überwiegende Teil der derzeit vorhandenen energierelevanten Standorte wurde von der Planungsstelle selbst recherchiert, da zeitnahe und vollständige Informationen in den Fachdatenbanken vielfach nicht vorhanden waren.

Weitere Informationen finden Sie unter: [www.region-lausitz-spreewald.de](http://www.region-lausitz-spreewald.de)

## Europawoche 2007

Günter Wignanek

Die diesjährige Europawoche vom 5. bis 13. Mai 2007 stand unter dem Motto „Brandenburg macht mit: Europa erleben“. Die Brandenburger hatten während dieser Zeit die Möglichkeit, Europa zu entdecken und zu erleben. Die Euro-

pawoche dokumentierte das vielfältige europapolitische Engagement brandenburgischer Vereine, Verbände, Städte und Gemeinden sowie der vielen weiteren Institutionen und Initiativen vor Ort.

- Durch die Europawoche soll
  - über Europa und die (neuen) europäischen Nachbarn informiert
  - das Interesse an Europa gefördert
  - die Bedeutung Europas für das Land Brandenburg verdeutlicht

- die europapolitische Diskussion auf Landesebene unterstützt werden.

Der Staatskanzlei des Landes Brandenburg sind 60 Veranstaltungen bekannt, die im Rahmen der Europawoche 2007 durchgeführt wurden. Das sind 20 Veranstaltungen mehr als im letzten Jahr. Mehr als die Hälfte der Veranstaltungen wurden durch die Staatskanzlei finanziell unterstützt. Sie verteilten sich auf das gesamte Land Brandenburg z. B. Schwedt (Oder), Potsdam, Frankfurt (Oder), Cottbus, Strausberg.

Für ein erfolgreiches Zusammenwachsen im gemeinsamen Haus Europa ist es wichtig, gerade die Jugend für das Thema Europa zu begeistern. Sie ist die Basis für die Zukunft. An den Brandenburger Schulen fanden deshalb in diesem Jahr Schulveranstaltungen zum Thema Europa statt. Der Europatag, der am 22. Januar 2007 in vielen Schulen durchgeführt wurde (ca. 50), hat einen nachhaltigen Einfluss auf die Schulen im Land Brandenburg gehabt.

**Beispiele für Veranstaltungen aus dem Schulbereich:**

- Die 9. Klasse des Humboldt Gymnasiums Cottbus fuhr aus Anlass der Europawoche für 5 Tage zu einer Schülerbegegnung mit polnischen Jugendlichen nach Zielona Gora
- Die Thorhorstschule in Oranienburg lud das France Mobil ein. Die Schülerinnen und Schüler hatten Gelegenheit, ihr Nachbarland Frankreich aus einer neuen Perspektive kennen zu lernen

**Weitere Veranstaltungen:**

In Groß Pinnow fand am 11. Mai 2007 ein Europatag statt. Es wurde ein Treffen mit Kindern, Jugendlichen und Senioren aus Gartz, Schwedt (Oder) sowie polnischen Partnergemeinden durchgeführt.

**Highlights der Europawoche waren:**

**1. Europatag am 9. Mai 2007**

Die Europakunden wurden durch Herrn Ministerpräsidenten Platzeck in der Staatskanzlei überreicht. In diesem Jahr wurden insbesondere Jugendliche ausgezeichnet, die sich ehrenamtlich um Europa verdient gemacht hatten. Im Anschluss an die

Verleihung fand in der Staatskanzlei ein Empfang statt, in dessen Rahmen Jugendliche eigene Projekte vorstellten, die einen besonderen Beitrag zum Thema Europa leisteten. Die Veranstaltung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem Landesjugendring Brandenburg.

**2. „Chancengleichheit – Eine Herausforderung für Bildungsrecht und Bildungspolitik in Europa“ am 11. und 12. Mai 2007**

Das Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg veranstaltete in Zusammenarbeit mit der European Association for Education Law and Policy (ELA) und dem Deutschen Institut für Internationale Pädagogische Forschung (DIPF) die internationale Konferenz „Chancengleichheit – Eine Herausforderung für Bildungsrecht und Bildungspolitik in Europa“. Die Konferenz fand im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft und des Europäischen Jahres der Chancengleichheit statt und wurde vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

**3. Internationale Fachtagung „Bildung für ein nachhaltiges Sportstättenmanagement“ am 4. und 5. Mai 2007**

Die internationale Fachtagung diente dazu, die Präsenz und Notwendigkeit des Themas: „Bildung im Sportstättenmanagement“ aufzuzeigen und zu diskutieren. Sie bot den Akteuren im Themenfeld die Möglichkeit des Austausches und der künftigen Mitarbeit am Entwicklungsschwerpunkt über die Ländergrenzen hinaus.

**4. „Europa-Streetball-Turnier: „50 Jahre EU“**

Am 6. Mai fand in Eisenhüttenstadt ein Streetball-Turnier der brandenburgischen Sportjugend unter dem Motto „50 Jahre EU“ statt (Parkplatz vor dem City-Center). Der EU-Info-Point EUROPE DIRECT Frankfurt (Oder) begleitete die Veranstaltung. Mehr als 200 Jugendliche interessierten sich für EUropa und spielten Streetball. ■







## EU-Projekttag: Minister Dellmann kocht für Schüler in der Oberschule Basdorf

Stephan Schlußnuß



Am 22. Januar 2007 hatte die Klasse 6b gemeinsam mit den Klassen 4 bis 10 einen EU-Projekttag durchgeführt. Zu Unterrichtsbeginn wurde die Klingel

abgestellt. Alle Schüler fanden sich in den Projekträumen ein. Die Klasse 6b hatte Steckbriefe aller Länder erstellt, die Mitglieder der Europäischen Union sind. Einige Schüler haben typische Rezepte dieser Länder gesucht und aufgeschrieben.

Als es 9.00 Uhr war bekam die Klasse Besuch vom Verkehrsminister des Landes Brandenburg. Die Klasse 6b begrüßte ihn mit der Europahymne. Herr Dellmann hatte für uns eine selbst gekochte Mais-Kokos-Suppe mitgebracht. Der Geschmack der Suppe war überraschend. Manche Mädchen haben sich nach dem Rezept erkundigt. Unsere

Klassenlehrerin war von der Suppe begeistert.

Zum Abschluss des Projekttaggestalteten wir Reiseziele in Europa auf Plakaten. Die Ergebnisse der Arbeiten sind im Schulhaus ausgestellt und können von allen Klassen für den Unterricht genutzt werden. ■



## Deutsch-polnischer Austausch von Verwaltungsmitarbeitern zwischen Brandenburg und Lubuskie

Bettina Gransow, Jürgen-Peter Hiller

Bereits 2006 kamen der damalige Minister Szymanski und der ehemalige Vizemarschall Fedko überein, Mitarbeitern eine Hospitation zu ermöglichen, um Organisation und Arbeitsweise der jeweils anderen Verwaltung kennen zu

lernen. Den Anfang machten Bedienstete der Wojewodschaft Lubuskie. Im Januar dieses Jahres hatte die Abteilung Koordination den zweiwöchigen Besuch von Frau Alexandra Mitela und Herr Jerzcy Manka im MIR organisiert.

In der Abteilung Straßenwesen wurde den Hospitanten die Aufgabengebiete der einzelnen Referate vorgestellt. Den Landesbetrieb Straßenwesen und seine Aufgaben lernten sie in der Zentrale Hoppegarten kennen. Speziell für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Straßenplanung führen die Hospitanten in die Niederlassung Frankfurt (Oder) des Landesbetriebes, um mit dem Beauftragten für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit vor Ort zu sprechen.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) thematisierte Angelegenheiten der europäischen Raumentwicklung und der grenznahen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Landesplanung. Die Hospitanten erhielten Einblicke in die laufenden Arbeiten zu den deutsch-polnischen Projekten DPERON und DPLIS sowie zum grenzüberschreitenden Raumordnungsverfahren für eine neue deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Eisenhüttenstadt.

Die Abteilung Verkehrspolitik stellte ebenfalls die internationalen Bezüge ihrer Arbeit in den Mittelpunkt. Zum Thema grenzüberschreitender Personenverkehr organisierte sie einen Besuch beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.



Eisenbahnromantik, der Zug von Rzepin nach Zielona Góra



burg (VBB) und zum transnationalen Projekt ‚Rail Baltica‘ bei der Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ). Zudem nahmen die Hospitanten an einer Sitzung des EFRE-Ausschusses teil, wo sie einen kleinen Eindruck der Verwaltung der EU-Strukturfondsmittel in Brandenburg erhielten.

Total verregnet war leider eine Rundfahrt durch den Potsdamer Norden, bei der einige bedeutsame Entwicklungsprojekte seit der Wende mit fachlicher Erläuterung der Abteilung Stadtentwicklung gezeigt wurden. Minister Dellmann ließ es sich nicht nehmen, mit Frau Mitela und Herrn Manka zum Abschluss ihres Aufenthaltes gemeinsam zu Mittag zu essen.

Am 29. Mai 2007 war es dann soweit. Jürgen-Peter Hiller (Ref. 43 Eisenbahnen) und Bettina Gransow (Ref. 51 Straßennetze) fuhren nach Zielona Góra, um dort für insgesamt sieben Arbeitstage den Aufbau und die Arbeitsweise des Marschallamtes der polnischen Nachbarwojewodschaft kennen zu lernen. Unsere Reise mit dem Zug begann mit einem kleinen Hindernis. Der Berlin-Warszawa-Express blieb vor der Oderbrücke Frankfurt (Oder) im „Grenzstau“ stehen. Als es nach ca. 20 Min. endlich weiter ging, war der Anschlusszug in Rzepin bereits weg, was uns eine Wartezeit von zwei Stunden auf dem Bahnhof in Rzepin bescherte. Der Telefonkontakt zu Alexandra Mitela funktionierte, so dass wir unsere Verspätung ankündigen konnten. Herr Jerzy Manka nahm uns dann mit 2-stündiger Verspätung auf dem Bahnhof in Zielona Góra in Empfang. Zuerst ging es ins Marschallamt. Die stellvertretende Leiterin der Abteilung für Wirtschaft und Infrastruktur stellte uns den Aufgabenbereich ihrer Abteilung vor. Anschließend folgte ein Gespräch mit dem Chef der Abteilung für Geodäsie, Raumplanung und Immobilienwirtschaft sowie dem Direktor des dazugehörigen Büros für Raumplanung über deren Aufgaben in der Selbstverwaltung der Wojewodschaft und die Aufgabenverteilung bei der Landesplanung.

Am folgenden Tag ging es vormittags weiter mit dem Besuch der Universität Zielona Góra und einer Überraschung.

Im Museum des Lebusener Landes wurden wir mit der Geschichte des alten Grünbergs in Schlesien sowie der langen Tradition des Weinanbaus in der Region (erste deutsche Sektellerei!) bekannt gemacht. Im Anschluss daran ging es wieder an die „Arbeit“. Der Direktor des Büros für Raumplanung erläuterte anhand von Karten und Plänen die Regionalentwicklung des gesamten Gebietes der Wojewodschaft Lubuskie. Als eines der wichtigsten Straßenbauprojekte wurde der Bau der S 3 dargestellt. Die Vervollendung dieser Schnellstraße hat für die Region Lubuskie oberste Priorität, da sie die beiden Hauptstädte der Wojewodschaft verbindet, nämlich im Süden Zielona Góra als Sitz des Marschallamtes mit Gorzów Wlk. als Sitz des Wojewoden im Norden. Die S 3 befindet sich um Zielona Góra herum im Bau bzw. ist in Teilen fertig, wie wir 2 Tage später bei einer Fahrt nach Gorzów feststellen konnten. Des Weiteren ist die Entwicklung des Gebietes um die Stadt Swiebodzin zu einem Kommunikationszentrum und Branchenschwerpunkt erklärtes Ziel der Wojewodschaft. Die Stadt liegt im Knoten der Autobahn A 2 (Poznan – Frankfurt (Oder)), der S 3 sowie der Eisenbahnlinie Frankfurt (Oder) – Poznan – Warschau. Die Entwicklung des Gebietes um Swiebodzin ist jedoch erst am Anfang, ebenso wie die Entwicklung der Region um Zari-Zagan im Süden der Wojewodschaft in unmittelbarer Nähe der Autobahn A 18 (Weiterführung der deutschen A 15 über Forst). Immer wieder betont wurde dabei auch, wie wichtig die Zusammenarbeit zwischen beiden Ländern bei der Entwicklung und Anbindung der Grenzregionen nach Brandenburg für die Wojewodschaft Lubuskie sind.

Der Donnerstag Vormittag gehörte der Besichtigung des Wojewodschaftszentrums für Geodäsie und Kartografie des Marschallamtes (WOPGKZG). Die Leiterin dieses Zentrums, das dem Marschallamt unterstellt ist, aber auf eigene Rechnung arbeitet, führte uns durch eine sehr modern ausgestattete Einrichtung, in der alle Karten für die Wojewodschaft erstellt und archiviert werden. Am Nachmittag lud der Abteilungsleiter erneut zum Gespräch, um Bilanz über die ersten drei Tage zu ziehen und um sich

noch die eine oder andere Frage gegenseitig beantworten zu können.

Am Freitag ging es dann auf Erkundungsfahrt quer durch die Wojewodschaft. Mit dem Auto fuhren wir von Zielona Góra nach Gorzów. Dauer und Umstände dieser Fahrt machten uns die Notwendigkeit des Baus der S 3 erkennbar. Ziel der Reise war das Wojewodschaftszentrum für Straßenverkehr (WORD). Der Direktor dieser Einrichtung führte uns durch ein auf dem neuesten Stand ausgestattetes Zentrum, in dem sowohl die Fahrlehrerprüfungen als auch die Prüfungen für die Führerscheine aller Fahrzeugklassen stattfinden. Die komplette Verfügbarkeit aller Test- und Regelwerke in Polnisch, Englisch und Deutsch ließ erkennen, dass hier ausländische Führerscheinnehmer herzlich willkommen sind. Höhepunkt des Tages war eine von der WORD und Polizei organisierte und gesponserte Veranstaltung zum Tag des Kindes, anlässlich dessen die Kinder diverse Fahrradparcours machen und Preise gewinnen konnten. Dabei erfuhren wir, dass alle Kinder bis zum Alter von 18 Jahren einen Fahrradführerschein machen müssen, um in der Stadt mit dem Rad fahren zu dürfen. Angesichts des Verkehrs in einer Stadt wie Gorzów erscheint diese Regelung sehr sinnvoll.



Tag des Kindes in der WORD

Die zweite Woche begann – nach pünktlicher Ankunft – mit einem Gespräch über die Finanzmittel des Marschallamtes für Schiene und Straße, die Verteilung der Gelder und die Schuldenproblematik in der Abteilung für Wirtschaft und Infrastruktur. Komplettiert wurde dieses Gespräch mit einem ausführlichen Austausch über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen für Autobuslinien. Im Anschluss daran fand ein Gespräch über die Grundsätze des Baus und der Planung der Wojewodschaftsstraßen statt.



Hauptgebäude des Marschallamtes der Wojewodschaft Lubuskie in Zielona Góra

Den Tagesabschluss bildete ein ebenfalls sehr interessanter wie intensiver Austausch mit dem Direktor der PKP-Regionaltransport GmbH, des Verkehrsbetriebes für regionale Schienentransporte in Lubuskie, über die Zusammenarbeit der Wojewodschaft mit den Nachbarwojewodschaften und natürlich mit der brandenburgischen Seite.

Auch der vorletzte Tag war sehr ereignisreich. Zu Beginn des Tages machte uns die Direktorin des Wojewodschaftsstraßenamtes mit den Aufgaben und Problemen ihrer Belange bekannt. Danach ging es in die Stadt Lubsko, wo wir

uns eine der größten Straßenbaumaßnahmen (mehrere Kilometer Ortsumgehung, incl. Brücke) ansahen. Ein Gespräch im Gebäude des regionalen Flughafens Babimost sowie die Besichtigung des zur Gemeinde Sulechów gehörenden Hafens rundeten den Tag ab. Insgesamt erhielten wir an diesem Tag wieder einen guten Überblick über die Struktur der Wojewodschaft, ihre Ziele und ihre Probleme.

Der letzte Tag begann mit einer Pressekonferenz. Ca. zehn Vertreter der regionalen Medien interessierten sich für den Aufenthalt der deutschen Gäste im Marschallamt. Im Anschluss an das Pressegespräch besuchten wir die vom Marschallamt ausgegründete Agentur für regionale Entwicklung in Zielona Góra. Die Leiterin und ihre Mitarbeiter sind für die Verteilung der Mittel der Europäischen Union und ihrer diversen Programme verantwortlich. Sie beraten und betreuen Unternehmen bei der Antragstellung nach EU-Förderprogrammen und beraten die Gemeinden hinsichtlich der Ansiedlung von Gewerbe. Auch hier erfolgt bei mehreren Programmen eine enge Abstimmung der Projekte zwischen der Region Lubuskie und der brandenburgischen Seite.

**Fazit:**

Insgesamt schätzten die beiden polnischen Mitarbeiter ihren Aufenthalt im MIR als sehr positiv ein. Das kann von unserer Seite sowohl für den Besuch der beiden im MIR als auch für unseren Gegenbesuch im Marschallamt bestätigt werden. Es war für beide Seiten ein unmittelbares Kennenlernen der Arbeitssituation der jeweils anderen Verwaltung, das der Intensivierung der Kontakte, der besseren Verständigung für die weiteren nachbarschaftlichen Planungen in allen Bereichen sowie der Klärung von Zuständigkeiten und Ansprechpartnern diente. Zur Überwindung der sprachlichen Barrieren sollte nicht allein auf bereits vorhandene Deutschkenntnisse vieler polnischer Mitarbeiter gebaut, sondern der Erwerb polnischer Sprachkenntnisse durch Landesmitarbeiter gezielt gefördert werden. Eine Weiterführung des begonnenen Austausches könnte projektbezogen, d. h., für die Verständigung in speziellen Aufgabengebieten erfolgen. Auf jeden Fall hat der beiderseitige Austausch Berührungspunkte abgebaut und gezeigt, dass die Probleme auf beiden Seiten der Grenze durchaus ähnlich sind und dass eine Bewältigung nur in nachbarschaftlicher Zusammenarbeit zu beiderseitigem Vorteil erfolgen sollte. ■

## EU-Vergabeprojekt in Kroatien erfolgreich beendet

Mathias Mühle

Vor einem Jahr wurde an dieser Stelle<sup>1</sup> über das EU-Twinning Projekt zur Stärkung des kroatischen Vergabesystems<sup>2</sup> berichtet, dass damals gerade gemeinsam mit Unterstützung von Deutschland und Slowenien beim Beschaffungsamt der Regierung von Kroatien in Zagreb lief. Mitte Februar 2007 konnte das Projekt nun erfolgreich abgeschlossen werden. Berliner und Brandenburger Verwaltungsexperten, insbesondere auch diejenigen, die vom Brandenburger

Infrastrukturministerium entsandt worden waren, hatten maßgeblichen Anteil daran, dass die Ziele des Projektes erreicht wurden und alle zwischen den Partnern vereinbarten Resultate auch tatsächlich zustande kamen. Dies ist nicht unbedingt selbstverständlich, da Twinning Projekte eine lange Vorlaufphase haben, in der sich die Gegebenheiten für die Projektabwicklung häufig so verändern, dass die Partner nicht in der Lage sind, die verabredeten Ergebnisse vereinbarungsgemäß zu erbringen.

im großen Versammlungsraum der Handelskammer von Zagreb eine Abschlussveranstaltung statt, auf der die Projektpartner die Ergebnisse ihrer gemeinsamen Arbeit einer interessierten Fachöffentlichkeit und den Medien präsentierten. Schon die reine Ankündigung dieses so genannten „Final Events“ stieß auf reges Interesse. Da die erfolgreiche Reform des Vergabesystems und damit einhergehend die Bekämpfung der Korruption in Kroatien von wesentlicher Bedeutung für einen erfolgreichen Ausgang der Beitrittsverhandlungen mit der EU sind, war es letztlich nicht verwunderlich, dass alle 120 Sitze des

Um Bilanz zu ziehen und das Erreichte zu würdigen, fand am 8. Februar 2007

<sup>1</sup> MIR-aktuell 02/2007, Seite 50 ff  
<sup>2</sup> vollständige Bezeichnung: CARDS 2002 Twinning Projekt „Strengthening the Croatian Public Procurement System“

Auditoriums in der Handelskammer bis auf den letzten Platz besetzt wurden.

Zur Abschlussveranstaltung erschienen nicht nur hochrangige Vertreter der EU-Delegation und der meisten europäischen Botschaften in Zagreb, sondern auch zahlreiche internationale Partner in Kroatien, angefangen von USAID über Weltbank, BfAI bis hin zu Hilfsorganisationen und Stiftungen, wie etwa die Friedrich-Ebert-Stiftung. Vor allem aber waren die maßgeblichen kroatischen Ministerien und Regierungsstellen, die öffentliche Aufträge vergeben, vertreten. Daneben aber auch große Sektorenauftraggeber, Nachprüfungs- und Rechnungsprüfungsinstitutionen genauso wie einheimische Nichtregierungsorganisationen und Wirtschaftsverbände sowie Unternehmen und nahezu alle großen Zeitungen, Rundfunk- und Fernsehsender. Kurz vor Beginn der Veranstaltung mussten wegen der begrenzten Kapazität des Versammlungsraumes sogar eine ganze Reihe unangemeldeter Teilnehmer abgewiesen werden.



Präsentation des Projektes in der Handelskammer von Zagreb

Im Rahmen der Abschlussveranstaltung wurde das Projekt von der EU, den kroatischen Regierungsstellen und den Teilnehmern als sehr erfolgreich eingestuft. Diese Bewertung beruhte vor allem auf der Tatsache, dass die Projektpartner gemeinsam während der Implementierungsphase des Projektes von 20 Monaten u. a. folgende Resultate unter teilweise nicht ganz einfachen Bedingungen erarbeitet hatten:

- Ein vom Parlament verabschiedetes Änderungsgesetz zum kroatischen Vergabegesetz<sup>3</sup>
- Einen Regierungsentwurf für ein völlig neues kroatisches Vergabegesetz

<sup>3</sup> Nationalanzeiger (Narodne Novine) Nr. 92 vom 27.7.2005

mit mehr als 250 Paragrafen, welches das so genannte Legislativpaket der EU vollständig in nationales Recht umsetzt (der Gesetzesentwurf soll nach der Planung der kroatischen Regierung im Sommer dieses Jahres vom kroatischen Parlament verabschiedet werden und zum 1. Januar 2008 in Kraft treten)

- Regierungsentwürfe für drei Durchführungsverordnungen zum kroatischen Vergabe- und zum Haushaltsgesetz
- Einen Organisationsplan, ein PR-Konzept und drei interne Dienstabweisungen für das kroatische Beschaffungswesen
- Die Installation eines Intranetsystems, eines IT-gestützten Vergabestatistiksystems, eines neuen Internetauftrittes<sup>4</sup> und eines elektronischen Newsletters für das kroatische Beschaffungswesen
- Jeweils ein Konzept für die Einrichtung einer zentralen Vergabestelle für die Regierung von Kroatien, die Stadt Bijelovar und für die Zagreber Verkehrsbetriebe
- 20 Standard-Vergabeformulare sowie zwei Vergabehandbücher für Auftraggeber<sup>5</sup> und Auftragnehmer<sup>6</sup>, die kostenlos vertrieben wurden
- Die Entwicklung und Durchführung eines Trainingskonzeptes für die Beschäftigten des Beschaffungswesens mit sieben halbtägigen Seminaren und fünf Workshops
- Die Entwicklung und Umsetzung eines nationalen Trainingskonzeptes, einschließlich der Erarbeitung der Trainingsmaterialien und der Ausbildung von 30 einheimischen Vergabebetreibern in zwei einwöchigen Seminaren sowie die Schulung von mehr als einhundert Vergabebeamten in dreitägigen Trainings
- Die Durchführung einer Reihe von eintägigen Informationsveranstaltungen regionaler Konferenzen zur Vergabe öffentlicher Aufträge mit insgesamt mehr als 1.400 Teilnehmern

<sup>4</sup> siehe unter [www.javnabavava.hr](http://www.javnabavava.hr)

<sup>5</sup> „Priručnik javne nabave za narucitelje“, 319 Seiten mit CD-ROM, 1. Auflage 1.800 Exemplare, Zagreb 2006

<sup>6</sup> „Priručnik javne nabave za Ponuditelje“, 263 Seiten, 1. Auflage 300 Exemplare, Zagreb 2007



Übergabe des druckfrischen kroatischen Vergabehandbuches

- Die Organisation und Durchführung von zwei dreitägigen Studienfahrten der kroatischen Partner nach Berlin und Potsdam sowie nach Düsseldorf und Bonn sowie von drei dreitägigen Studienfahrten nach Ljubljana

Um alle Ergebnisse zu realisieren, war der Einsatz von 35 Experten/innen aus Deutschland und Slowenien an rund 420 Arbeitstagen in Kroatien erforderlich. Zusätzlich wurden durch den Brandenburger Langzeitberater Vorort und die beiden kroatischen Projektassistentinnen, Frau Katarina Posuda und Frau Dalia Bonnescic, noch die Arbeit eines tschechischen und eines französischen Experten, einem Team von Dolmetschern/innen und Übersetzern/innen, einer Reihe von kroatischen Regierungs- und Wirtschaftsvertretern/innen sowie von einem kroatischen USAID-Consultant angeleitet, gesteuert und koordiniert.

Neben den o. g. Ergebnissen wurden auch einige weitere Resultate erzielt, die ganz allgemein zur Stärkung des kroatischen Vergabewesens beigetragen haben. So konnten die Arbeitsbedingungen



Study visits in Potsdam, Herr Rathert vom Landesbetrieb Straßenwesen erläutert den Gästen vom kroatischen Beschaffungswesen die Praxis der Bauvergabe in Brandenburg





Die kroatische Delegation besucht das Berliner Reichstagsgebäude

des kroatischen Beschaffungsamtes und seiner Beschäftigten nach dem Umzug in ein eigenes neues Gebäude während der Projektlaufzeit erheblich verbessert werden. Es gelang nicht nur, die Personalstärke von zunächst 11 Mitarbeiter/innen auf 22 zum Ende des Projektes zu erhöhen. Gleichzeitig wurden alle Arbeitsplätze des Amtes aus Projektmitteln für mehr als 120.000,00 € mit neuester IT- und Bürotechnik ausgestattet und die Arbeitsabläufe in drei neu gebil-

deten Abteilungen mit klareren Zuständigkeiten geregelt.

Darüber hinaus konnte das Beschaffungsamt durch verschiedene Maßnahmen in der öffentlichen Wahrnehmung als zentraler Akteur des kroatischen Vergabesystems verankert werden. Im Zusammenhang mit einer gestärkten Bedeutung des Amtes verfolgte die Regierung von Kroatien zum Ende Projektes daher auch die Absicht, das Beschaffungsamt in seiner Rolle weiter zu stärken und es per gesetzlicher Neuregelung in den Rang eines so genannten zentralen Regierungsamtes mit erweiterten Befugnissen zu erheben.

Sofern die kroatische Regierung den mit dem Projekt gemeinsam eingeschlagenen Weg konsequent weiter verfolgt, wird Kroatien voraussichtlich in einigen Jah-

ren über ein Vergabesystem verfügen, dass gutem europäischem Standard entspricht und vermutlich in einzelnen Bereichen sogar moderner und effizienter gestaltet ist, als etwa das deutsche System. Es bleibt abzuwarten, ob die Verantwortlichen in Kroatien den erforderlichen Mut und die Kraft aufbringen, den eingeschlagenen Weg zu Ende zu gehen, und ob die EU und ihre Mitgliedsstaaten auch weiterhin diesen Prozess entsprechend unterstützen werden. ■



Gruppenarbeit im Rahmen der Ausbildung der VergabetrainerInnen

## Eine Brandenburgerin in Polen – Erfahrungsbericht NIEMIECKO-POLSKA KOOPERACJA GOSPODARCZA

Heike Uhe

Um es gleich vorweg zu nehmen: Ich habe einmal in Polen (Danzig) studiert. Eine Voraussetzung, die meine Entscheidung zur Gründung meiner Beratungsfirma in Polen Anfang 2005 maßgeblich beeinflusst hat.

Seit Polen EU-Partner ist, also Mai 2004, sprachen viele über Chancen, die sich aus dieser EU-Osterweiterung auch für deutsche Unternehmen ergeben werden. Ich wollte diese Chancen konkret nutzen. Zumal ich damals eine gewisse wirtschaftliche Stagnation in Deutschland festgestellt habe und an neuen Herausforderungen interessiert war.

Meine Voraussetzungen für eine Selbständigkeit in Polen waren nicht schlecht: Beherrschung der polnischen Sprache und Kenntnis der Mentalität, jahrelange Berufserfahrung in den Bereichen Verkehr und Infrastruktur-/Brachflächenentwicklung, die beiden Söhne mittlerweile

erwachsen und einen ersten Beratervertrag mit einer brandenburgischen Hafengesellschaft, die bis heute wichtigste Auftraggeberin ist.

Diese Hafengesellschaft hatte 2004 entschieden, ihre Geschäftstätigkeit verstärkt nach Polen auszurichten (Angebote für Massengütertransporte aus dem südpolnischen Raum unter Einbindung des Hafens sowie Aufbau grenzüberschreitender Transportketten). Unabdingbar dafür war der Schritt nach Polen samt Aufbau einer Bürorepräsentanz in Niederschlesien.

Dies bedeutete, dass ich mich und meine wirtschaftliche Tätigkeit in Polen als Selbständige registrieren lassen musste, aber auch durfte. Denn EU-Ausländer haben hierzu seit 2004 die gleichen Möglichkeiten wie polnische Staatsbürger. Ich war also offiziell willkommen in unserem neuen Partnerland,

was meine Stimmung nur beflügeln konnte. Inzwischen kann ich sagen: Das war nur ein Beispiel dafür, dass Polen seit 2004 die Bedingungen für wirtschaftliches Engagement deutlich verbessert hat.

Eine für Brandenburger, die sich in Polen aktivieren, vertraute Rahmenbedingung ist der hohe Anpassungsbedarf in vielen Bereichen. Dazu gehören ständig wechselnde Vorschriften (nervig!), aber langweilig wird's auch nie. Entscheidend sind Kontakte und Netzwerke – auch als Ausländer sollte man sich aktiv einbringen, z. B. in lokale oder regionale Verbände usw.. Befreien sollte man sich von der pessimistischen Einschätzung, Probleme der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit seien immer gleich Probleme zwischen Deutschen und Polen. Es gibt nämlich auch ungelöste innerpolnische und innerdeutsche Themen.



### Meine Erfahrungen:

Beherrschung der Sprache ist – aber wo gilt das nicht? – natürlich äußerst wichtig. Aber auch schon gute Kenntnis der polnischen Sprache ist ein perfekter „Türöffner“. Wer sich bemüht, diese schwere Sprache zu erlernen, wird mit Sympathie entlohnt. Das schafft auch Vertrauen und damit eine gute Geschäftsbasis.

Geduld und langer Atem sind im geschäftlichen Bereich Grundvoraussetzungen – vieles dauert deutlich länger als in Deutschland! „Co nagle, to po diablu“ oder auf Deutsch: Gut Ding will eben – auch in Polen – Weile haben. Sehr schön und gut ist, dass die Polen aufgeschlossen, oft spontan, neugierig und immer für ein „business“ zu haben sind. Und sie sind – das ist ja auch uns Brandenburgern nicht ganz fremd – Meister im Improvisieren. Oder anders gewendet: Es gibt genug Anknüpfungspunkte!

Die polnische Gastfreundschaft ist nicht nur sprichwörtlich, sondern bestätigt diesen Anspruch auch: Eine Einladung zum Essen abzulehnen, ein Affront.

Nicht ausgefeilte Perfektion überzeugt, sondern Glaubwürdigkeit und Authentizität. Dazu wie auch zum schon erwähnten stetigen Interesse am „business“ und der Improvisationsgabe passt, dass Polen grundsätzlich „wszystko – alles“ können! Es ist also klug, vor Geschäftsabschlüssen mit allem gebotenen Charme die Referenzen zu hinterfragen. Das erspart unangenehme Überraschungen.

Gar kein Ausdruck von laissez faire ist es, wie unentbehrlich Stempel in Polen sind! Wir dürfen eine regelrechte „Stempelmanie“ diagnostizieren. Wer mit den richtigen Stempeln die ersten Hürden überwunden und ins Auge gefassten Türen geöffnet hat, lernt ausgeprägtes Hierarchiedenken kennen. Nicht nur in Verwaltungen und – was denen ja nicht ganz fern liegt – Staatsbetrieben, sondern auch in Privatunternehmen herrscht „das muss der Chef entscheiden“.

### Unterschiede in den Geschäftsgepflogenheiten und Mentalitäten:

Erstkontakte mit polnischen Partnern sollte man im persönlichen Gespräch

oder wenigstens per Telefon herzustellen suchen. Briefe sind ungeeignet.

In Besprechungen ist „Persönliches“ nicht tabu, sondern Ausdruck dafür, dass man auch Menschen und nicht nur Geschäftsleute kennenlernen will. Das eröffnet aber auch Chancen, die rein sachbezogene Darlegungen nicht zu bieten vermögen.

Dem entspricht es auf der Kehrseite, dass man auf direkte Absagen und Zurückweisungen in Gesprächen eher selten trifft – noch ein polnisches Gebot der Höflichkeit. „Auswärtige“ verwechseln ein fehlendes Nein oft mit Zustimmung. Sie sollten sich im polnischen Geschäftsleben aber immer der Tatsache bewusst sein, dass Schweigen auch bei uns und auch unter Kaufleuten nicht immer als Zustimmung verstanden werden darf.

Handys – woran wir in unserem inzwischen ja wieder stärker klingeltonberuhigten Land schon nicht mehr so gewöhnt sind – dürfen auch in Besprechungen klingeln – die Polen stört es wenig und man sollte darauf vorbereitet sein, um nicht aus der Fassung gebracht zu werden.

Wer Veranstaltungen besucht oder plant, muss beherzigen: Konferenzen sind als Medium der Geschäftsanbahnung sicher auch in Polen zu empfehlen. Doch muss man wissen, dass – und dies darf als ganz unabhängig vom Thema gelten – die Besucherfluktuation schon nach dem ersten Teil stark bis rasant ansteigt. Danach sind vor allem die Bereiche vor den Konferenztüren gut besucht und die Teilnehmer im intensiven Gespräch. Man sollte also bei Verteilung der Redezeit strategisch gewappnet sein und überlegen, mit der westlichen Gepflogenheit zu brechen, seine Botschaften unbedingt im Saal zu vermitteln.

Polen durchläuft einen gewaltigen Veränderungsprozess, den auch Brandenburg seit Anfang der 90-er Jahre hinter sich gebracht hat. Er ist besonders in den Ballungsräumen der Großstädte sichtbar. Dort fehlen mittlerweile gut ausgebildete Arbeitskräfte, die in Westeuropa (bevorzugt nicht nur unser Land, sondern vor allem England und Irland)

„auf Montage“ arbeiten oder auswandern. Brandenburg darf nicht unterschätzen, dass dies Chancen birgt.

Einen weiteren Entwicklungsschub verheißt „EURO 2012“. Viele Infrastrukturprojekte werden zeitlich vorgezogen. Nicht nur bereits erkannt zu haben scheint dies der Freistaat Sachsen, der in Niederschlesien schon sehr aktiv und präsent ist. Die Sachsen statten nicht nur nachbarliche Höflichkeitsbesuche ab, sondern unterhalten ein eigenes Büro der landeseigenen Wirtschaftsförderung in Breslau und organisieren zahlreiche sächsisch-polnische Branchentreffen und Konferenzen. Die Kooperation – so darf man sagen – ist im Gange!

Meine Beratungsfirma füllt eine Marktlücke: Deutsche Unternehmen, die die seit 2004 verbesserten Bedingungen für ein Engagement in Polen erkannt und Geschäftskontakte mit polnischen Firmen aufgebaut haben oder noch aufbauen, haben Beratungs- und Betreuungsbedarf „vor Ort“ in Polen. Der ist aber nicht leicht zu stillen, denn eine Hemmschwelle gegenüber Inländern ist unverkennbar vorhanden. Welche Erfahrungen auch immer der eine oder andere gemacht hat: Als verlässliche Ansprechpartnerin und ohne die für viele unüberwindbaren Sprachschwierigkeiten kann eine Brandenburgerin in Polen Brücken schlagen.

Unterstützung bei einem „Brückenschlag“ biete ich in folgenden Bereichen an:

- Fördermittelberatung Polen in der Förderperiode 2007 – 2013 (Hinweis: Fördermittelanträge können in Polen erst ab Herbst 2007 gestellt werden.)
- Projektentwicklung
- Transport, Spedition, Logistik
- Grenzüberschreitender ÖPNV und SPNV
- Vermittlung und Anbahnung von Geschäftskontakten sowie Kooperationspartnersuche
- Bürovertretung und Wahrnehmung der Interessensvertretung in Polen
- Unterstützung bei Verhandlungen und Behördengesprächen

Besuchen Sie bei Interesse auch meine Internetseite: [www.heike-uhe.com](http://www.heike-uhe.com) ■



## Brandenburgischer Architekturpreis 2007 – ein Gradmesser für das neue Brandenburg

Dr. Renate Fritz-Haendeler

In diesem Jahr richtet der Brandenburgische Architekturpreis den Blick auf besondere Merkmale für das „neue“ Brandenburg. Beispiele für *Zukunftsfähiges Arbeiten und Wohnen* sowie Denkansätze für das gute Planen und *Bauen im Bestand* zählen 2007 zu den wichtigsten Botschaftsträgern im kleinen wie im großen Maßstab. Kleine ideenreiche Privatinitiativen, selbstbewusste Projekte der öffentlichen Hand und innovative Technologiezentren bezeugen die baukulturelle Brandenburger *Kreativkraft*, die auch die Ingenieurbaukunst bewegt. Bemerkenswerte Projekte für die Freiflächen- und Landschaftsgestaltung in der kleinen Stadt wie am Ortskernrand fanden große Anerkennung. Der Förderpreis für den Nachwuchs ging in diesem Jahr an eine junge Architektin. Sie hat mit großem Sach- und Fachverstand ihr Wohnhaus als barrierefreies Passivhaus mit nachhaltiger Energieeinsparung gebaut. Die Dokumentation der Preise und Auszeichnungen mit ihrer Beurteilung durch die Jury sind im Internet unter [www.ak-brandenburg.de](http://www.ak-brandenburg.de) – Brandenburgischer Architekturpreis 2007 dokumentiert.

Der Architekturpreis steht seit 1995 unter der Schirmherrschaft des Ministers und wurde bisher alle zwei Jahre ausgelobt.

Architekturpreise sind baukulturelle Gradmesser für das Lebensgefühl in Brandenburg. Sie sind Botschaftsträger für Mut und Vertrauen privater und öffentlicher Bauherren, in die Zukunft des Landes, in neue Immobilien zu investieren. Sie lenken den Blick auf die zentralen Brandenburger Transformationsaufgaben in der Hauptstadtregion. „Stärken stärken“, diese Politik gilt auch für den sozialen Zusammenhalt durch ein kreatives Marketing für die Lebensqualität in Brandenburg und ein anziehendes Stadt- und Landschaftsbild.

Denn Baukultur als ein öffentlicher Belang in der Bauleitplanung – d. h. eine Querschnittspolitik für gutes Planen und Bauen – wirkt auf internationaler Ebene als ein „Markenzeichen für eine nachhaltige Stadtentwicklung“ (Bundesbauminister Tiefensee, Europäisches Architekturforum, Hamburg 27.04.2007).

Welchen Beitrag kann eine zukunftsbedachte Baukulturpolitik in Brandenburg leisten? Folgende Aufgabenfelder fallen ins Gewicht:

- Sichtbarmachen des innovativen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels an Gebäuden, im Stadtgrundriss, im Landschaftsumbau wie im regionalen Umfeld
- Vermittlung der Aufgabenvielfalt vom Neubauen zum Um- und Weiterbauen im Bestand wie der Bündnispartner
- Augen öffnen für die Aufenthaltsqualität brandenburgischer Innenstädte für „Stadthalter“ und Besucher aller Altersstufen
- Kulturlandschaften als kreativen Handlungsraum zu begreifen im Verbund mit einer aufgeschlossenen Denkmalpflege und einem toleranten Naturschutz
- Anschauliche beispielhafte Vermittlung von baulich-räumlichen Qualitätsmaßstäben in den Schulen, Volkshochschulen, Museen sowie auf Stadt- und Landkreisebene zur Schärfung der Urteilskraft
- Offenheit für nachhaltiges innovatives Experimentieren bei Energieeinsparung, Stadt- und Gebäudetechnik, Stadt- und Landschaftsumbau

Wie bei einer erfolgreichen Standortbewerbung nicht nur Wirtschaftskraft und technologisches Wissen zählen, sondern international ebenso Wert auf ein gutes Aussehen gelegt wird, so sollten die Brandenburger Städte mehr noch als bisher auf ihr Erscheinungsbild achten.

Denn Architektur und Städtebau sind baulich-räumliche Symbolträger für Toleranz und Aufgeschlossenheit der örtlichen Gemeinschaft wie auch der Landkreise für das Neue, d. h. neue Ideen, neue Stadtbürger, neue Unternehmen, neue Infrastruktur, neue Verfahren, für die „Neuerfindung der Stadt“ durch integrative Strategien. Das *Neue* meint keine Zauberformel sondern ein verantwortliches Denken in europäischen Zusammenhängen auf anderen Flughöhen als der Aussicht von örtlichen *Kirch- oder Rathaustürmen*.

Ein einprägsames Aussehen erhält man weder durch Uniformität nach Kleidervorschriften eines Bankhauses noch durch den Gang zum Kostümverleih. Die zur Zeit umgreifende kommunale Belieblichkeit bei Stadtbildfragen – jeder nach seinem Geschmack – wirkt bei Immobilien kontraproduktiv. Der Umbau der Städte braucht keine *Stilberatung* aber ein fundiertes Wissen über Stadtstrukturen, über einmalige ortsbildprägende Denkmale und Ensembles wie über erfolgversprechende Strategien zur Einbindung von baukulturellen Merkzeichen in ein integriertes Stadtentwicklungskonzept. Kreative, weltoffene örtliche Trägerstrukturen sind unverzichtbar. Sie wecken die Aufmerksamkeit und machen „Adresse“ für die sogenannten weichen Faktoren von Wirtschafts- und Wissenschaftsallianzen.

Architekten, Ingenieure, Stadt- und Landschaftsplaner haben sich als erfahrene Teamarbeiter bewiesen. Die Programmvorgaben der Bauherren mit baukulturellem Anspruch umzusetzen, mit Handwerkern, Bautechnikern und den Trägern öffentlicher Belange abzustimmen und in der Bürgerschaft zu vermitteln, setzen Überzeugungskraft, Kostenbewusstheit, Verhandlungsgeschick wie eine anschauliche Vermittlung voraus und bedingen für den nachhaltigen Er-





folg nicht zuletzt eine Zuneigung für den Ort.

Wenn die neue Bundesstiftung Baukultur mit Stiftungssitz in Potsdam auf

ihrer ersten Konventsitzung am 21. September 2007 im Theater an der Schiffbauergasse symbolisch ihre Arbeit aufnimmt, dann wächst die Hoffnung, dass sie auch faktisch als frischer

Wind für Baukultur in der Hauptstadtregion und als ein wichtiger Impulsverstärker der zukunftsorientierten kleinen Ländernetzwerke und Initiativen wirkt.

## Die Preisträger 2007

### *Brandenburgischer Architekturpreis 2007 für zukunftsfähiges Wohnen und Arbeiten*

#### **Haus Michael in Althüttendorf**

Verfasser: Dipl.-Ing. Johannes Modersohn  
 Modersohn & Freiesleben Architekten BDA, Berlin  
 Bauherr: Annette Michael, Reinhard Binder  
 Kommune: Gemeinde Althüttendorf



#### **Land- und Amtsgericht Frankfurt (Oder)**

Verfasser: Dipl.-Ing. M.Arch. Georg Bumiller  
 Dipl.-Ing. Detlef Junkers  
 Bumiller & Junkers Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin  
 Bauherr: Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen,  
 Niederlassung Frankfurt (Oder)  
 Kommune: Stadt Frankfurt (Oder)



#### **Technologiezentrum für Luft- und Raumfahrt Wildau**

Verfasser: Dipl.-Ing. Georg Gewers  
 Prof. Dipl.-Ing. Swantje Kühn  
 Dipl.-Ing. Oliver Kühn  
 Gewers Kühn und Kühn, Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin  
 Bauherr: Regionale Wirtschaftsförderungsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH  
 Kommune: Gemeinde Wildau



### *Brandenburgischer Architekturpreis 2007 für beispielhafte Lösungen für das Bauen im Bestand*

#### **Grundschule Schulzendorf, Umbau und Erweiterung einer Typenschule**

Verfasser: Dipl.-Ing. Sascha Zander  
 Dipl.-Ing. Christian Roth  
 zanderroth Architekten, Berlin  
 Bauherr: Gemeinde Schulzendorf  
 Kommune: Gemeinde Schulzendorf



#### **Ehem. Bundesschule des ADGB in Bernau, Denkmalgerechte Instandsetzung und Umbau**

Verfasser: Dipl.-Ing. Winfried Brenne, Dipl.-Ing. Franz Jaschke  
 BRENNE Gesellschaft von Architekten mbH, Berlin  
 Bauherr: HWK, Handwerkskammer Berlin  
 Kommune: Stadt Bernau bei Berlin





*Brandenburgischer Architekturpreis 2007 für die Vielfalt der Stadt- und Siedlungsfunktion, der Stadt- und Ortsbildgestaltung*

**Fuß- und Radwegbrücke über die Spree in Cottbus**

Verfasser: Dipl.-Ing. Henry Ripke  
Henry Ripke Architekten, Berlin  
VIC Brücken und Ingenieurbau GmbH  
Bauherr: Stadt Cottbus, vertreten durch das Tief- und Straßenbauamt  
Kommune: Stadt Cottbus



*Förderpreis 2007 für junge Architekten*

**Neubau eines Einfamilienhauses als Passivhaus in Mittenwalde**

Verfasser: Dipl.-Ing. Stefanie Clemen  
Bauherr: Stefanie und Carsten Clemen  
Kommune: Stadt Mittenwalde



*Anerkennung*

**Haus Ihlow in Oberbarnim, Ortsteil Ihlow**

Verfasser: Dipl.-Ing. Eike Roswag, Architekt  
ZRS Architekten und Ingenieure, Berlin  
Bauherr: Dunja und Matthias Hain  
Kommune: Gemeinde Oberbarnim, Ortsteil Ihlow



*Anerkennung im Rahmen der Auszeichnung mit dem Brandenburgischen Architekturpreis 2007 für Freiflächen- und Landschaftsgestaltungen als Teil der Baukultur*

**Ernst-Thälmann-Platz an der Stadtverwaltung Baruth/Mark**

Verfasser: Dipl.-Ing. Horst Heinisch  
atelier 8, Baruth/Mark  
Bauherr: Stadt Baruth/Mark  
Kommune: Stadt Baruth/Mark



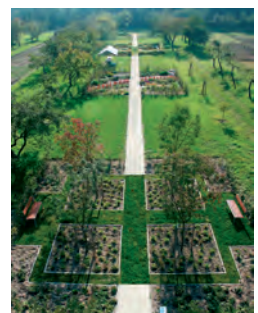
**Brücke im Lennépark Baruth/Mark**

Verfasser: Dipl.-Ing. Britta Aumüller  
Dipl.-Ing. Tobias Hamm, Stuttgart  
Bauherr: Stadt Baruth/Mark  
Kommune: Stadt Baruth/Mark



**KunstLehrGarten Steinhöfel**

Verfasser: Dipl.-Ing. Regina Poly  
office regina poly, Berlin  
Bauherr: Kunstverein LandKunstLeben  
Kommune: Gemeinde Steinhöfel





## Kulturland Brandenburg 2007 Fokus Wasser – Programm für das 2. Halbjahr

Dr. Renate Fritz-Haendeler

Die Kulturlandkampagne 2007 steht ganz im Zeichen des Wassers. Brandenburg zählt zu den gewässerreichsten Bundesländern in Deutschland. Über 3.000 Seen und große Flüsse, wie Elbe, Oder, Spree und Havel, prägen die märkische Landschaft. Minister Dellmann und Kulturministerin Prof. Wanka wirken in diesem Jahr wieder gemeinsam als Schirmherren und auch Landwirtschaftsminister Dr. Woidke konnte gewonnen werden.

Die thematische Bandbreite der Ausstellungen, Kunstprojekte, Veranstaltungen und Führungen reicht vom Wasser als Lebensgrundlage und umkämpfte Ressource, über Wasser zur Kultivierung der Landschaft, die Spiegelung des Elementes Wasser in den Künsten bis hin zu ökologischen Aspekten des Klimawandels wie zur Zerstörungskraft des Wassers.

„Wasser und Stadtbaukultur“ sind im Land Brandenburg nicht losgelöst voneinander zu denken. Hafenstädte waren materielle wie kulturelle Umschlagplätze, der Fluss als nutzbarer Handelsweg ein Standortfaktor. Wasserfurten sind für viele Städte namensprägend. Die Schiffbarmachung der Flüsse und der Brückenbau bezeugen die Ingenieurbaukunst. Nicht nur die Großstadtentwicklung im Industriezeitalter setzte bei der Wasserversorgung wie bei der Abwasserentsorgung ein technisches Wissen voraus, um mit Wassertürmen, Brunnen, Vorflutern, Rieselfeldern und Kläranlagensystemen Seuchen und Krankheiten zu begegnen. Stadttechnische Fragen der Wasserver- und -entsorgung sind beim Umbau der Städte bis heute wichtige Infrastrukturthemen. Innerstädtische Bach- und Flussläufe regen vielerorts dazu an, sie zu attraktiven öffentlichen Grünzügen für Jung und Alt umzugestalten. Die reizvolle Brandenburger Seenlandschaft verlockt zum Wassersport, zur Erholung wie zum Naturgenuss.



Berufsschiffahrt auf der Oder bei Schwedt

Wasser bietet ein unerschöpfliches Reservoir kultureller Symbolwelten, da es auf überaus vielfältige Weise in vielen Aggregatzuständen vom Regen, Hagel bis zum Eis in Erscheinung tritt. In Mythen und Märchen werden Quellen, Bäche und Seen von Nymphen, Nixen oder Wassergeistern bewohnt. In den Künsten, insbesondere in den bildenden Künsten, in der Musik und in der Literatur spielte und spielt Wasser ebenfalls eine bedeutende Rolle als Quell künstlerischer Inspiration, als Element des Lebens und Sinnbild für die Schönheit und die Gewalt der Natur.

„Gebändigt. genutzt. gewonnen – Wasser in den historischen Stadtkernen“, lautet der Titel einer Ausstellungsreihe, welche die Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg realisiert. Anhand ausgewählter Bauwerke wird in sieben historischen Stadtkernen das komplexe System „Wasser“ vorgestellt. In Belzig, Brandenburg an der Havel, Lenzen (Elbe), Peitz, Perleberg, Templin und Uebigau wird die Kulturgeschichte des Wassers das ganze Jahr über in all ihren Facetten stadtypisch präsentiert. ([www.ag-historische-stadtkerne.de](http://www.ag-historische-stadtkerne.de))

Mit „Wasser und Stadtbaukultur“ befassen sich im 2. Halbjahr verschiedene Tagungen, Werkstattgespräche und Ausflüge. Das Thema „Stadt am Fluss“ und die Stadtbildpflege der Wasserseiten beschäftigt die Architektenschaft in einer



Marktbrunnen in Buckow





Schiffshebewerk Niederfinow

Gesprächsreihe, die am 14. Juni 2007 in Frankfurt (Oder) beginnt und im 2. Halbjahr 2007 in Cottbus, Brandenburg und Potsdam fortgesetzt wird. Werder als „Inselstadt der Wasserbürger“ wird am 7. Juli 2007 auf einer Schiffsumfahrung zusammen mit einem geführten Landgang fachkundig vorgestellt. Am 8. September 2007 wird zum Anradeln eines neuen Radwegs im Regionalpark Barnim entlang der Havel über das Briesetal nach Wandlitz eingeladen. Beispielgebende innerstädtische Aufwertungsstra-

tegien stehen auf dem Programm. Wie sich Wasserläufe beim Stadtbau gestalterisch überzeugend, sozial attraktiv und ökonomisch zukunftsbedacht einbinden lassen in ein erlebnisreiches öffentliches Grün- und Wegenetz wird am 26. September 2007 auf einer Fachtagung in Fürstenwalde unter dem Blickwinkel „Wasser in der Stadt“ diskutiert. Zwei Schifffahrten zur Baukulturgeschichte des Finowtals sollen unter fachkundiger Führung verschiedener Experten einmal „Ingenieurbaukunst

und Landschaftsgestaltung“ (26. August 2007 Eberswalde, Schiffshebewerk, Oderberg) zum anderen „Industrie- und Stadtbaukultur“ (2. September 2007 Messingwerksiedlung, Eisenspalterei, Eberswalde) nahe bringen.

Dieser Auszug aus dem vielseitigen attraktiven Programm in der zweiten Jahreshälfte 2007 soll zu Ausflügen in das Land anregen. Mit dem neuen Programmheft in der Hand fällt die Entscheidung sicher leichter.

([www.kulturland-brandenburg.de](http://www.kulturland-brandenburg.de)) ■



Wasserturm bei Schwedt

## Kulturlandkampagne 2008 „Metropole und Provinz – Provinz und Metropole“

Dr. Renate Fritz-Haendeler



Kliniken in Beelitz-Heilstätten

### Das Themenjahr 2008

Die Kulturlandkampagne 2008 widmet sich dem Beziehungsnetz von Metropole und Provinz einmal vor dem Hintergrund einer langen gemeinsamen Geschichte zum anderen mit Blick auf das gemeinsame Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, das im Jahr 2006 von beiden Landesregierungen beschlossen wurde.

Die Kampagne provoziert bewusst mit einem überkommenen Gegensatzpaar

und soll zugleich die Neugier auf das neue gemeinsame Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wecken. Vernetzung von Kompetenzen, Erfahrungsaustausch und wechselseitige Impulse in allen Lebens- und Arbeitsbereichen fordern dazu auf, vom bipolaren Denken Abschied zu nehmen. Kulturland e. V. will den Blick auf das Spannungsfeld zwischen alten und neuen Raumbildern lenken, die bei großen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Transformationsprozessen unvermittelt aufeinander treffen. Solche Reibungs-



punkte sind befruchtend. Sie regen dazu an, sich mit Herkunft und Zukunft bewusst zu befassen.

Das neue gemeinsame Leitbild gründet auf dem gemeinsamen kulturellen Fundus der Hauptstadtregion und der kulturellen Vielgestaltigkeit ihrer Kulturlandschaften und Potenziale, um diese als Merkmale regional wie international noch stärker zu profilieren. Welche tradierten Beziehungen lassen sich für die Zukunft tragfähig ausbauen? Welche neuen Beziehungen sollten in der gemeinsamen Region zwischen ihrem Kern und ihren Rändern geknüpft werden?



*Renaissancestadt Luckau*

Berlin und Brandenburg haben sich mit dem gemeinsamen Leitbild über eine Politik der Stärkung der Stärken verständigt. Sie legen den Schwerpunkt auf Synergien zwischen Wirtschaft und Wissenschaft.

Die Kulturlandkampagne 2008 erweitert den Blickwinkel und setzt auf eine nachhaltige Gestaltung der historischen wie der neuen Kulturlandschaften in all ihren regionalen Dimensionen und Spielarten als unverwechselbare Markenzeichen der Hauptstadtregion.



*Schloss und Park Branitz, Cottbus*

### Themenspektrum Regionale Baukultur

Das neue Leitbild der Bundesraumordnung „Ressourcen bewahren und Kulturlandschaft gestalten“ öffnet den Blick für Kulturlandschaften als Handlungsraum. Der Umbau von Stadt- und Landschaft mit baukulturellem Qualitätsanspruch und Respekt vor dem kulturellen Erbe ist nur ein, aber ein sichtbarer Baustein dieses integrierten Entwicklungskonzeptes für Stadt und Landschaft.

Wichtige Aspekte sind dabei z. B. die Baukulturgeschichte der Mark und ihre Überformung nach der Wende, der Schrumpfungsprozess an den Rändern der Hauptstadtregion und der Verlust von typischen Stadtfunktionen als Markt und Versorgungszentrum für das Umland.

Militärische Flächen, der Braunkohle Tagebau und großräumige Altindustriegelände mit außerordentlichen Sanierungsgestaltungsanforderungen verlangen nach neuen kreativen Ideen zur Umnutzung. Die bestehende Siedlungskonzentration im näheren Umfeld von Berlin fragt nach einer ordnenden, nachhaltigen, vernetzten Freiraumstruktur mit kulturellen Attraktionspunkten.

Tourismus, Freizeit, Sport und Erholung spielten in der Mark eine große prägende Rolle für Architektur, Städtebau und Landschaftsgestaltung. Das Wohnen auf dem Land hat heute an Anziehungskraft gewonnen, erleichtert durch die neue Medieninfrastruktur.



*Rathaus in Dahme/Mark*

Die vielschichtigen Dimensionen des Stadumbaus, bedingt durch die demografische Entwicklung, überlagert von ökonomischen Strukturbrüchen, verlangen integrative Stadtentwicklungsstrategien mit dem Schwerpunkt auf eine die Innenstädte belebende öffentliche Infrastruktur, kreative Dienstleistungen, individuelle Wohnangebote und Arbeitsstätten sowie attraktive Nutzungsspielräume für Künstlerinitiativen und bürgerschaftliches Engagement.

Impulsgeber für neue Ideen, und Projekte sind heute vielfach Künstler und „Raumpioniere“, die Museen und Gedenkstätten, die Bürgerinitiativen und Kommunen, die regionalen Netzwerke und Tourismusverbände. Sie alle sind aufgefordert mit ihren Projektvorschlägen das Gesicht von Kulturland Brandenburg 2008 zu prägen.

Weitere kulturpolitische Dimensionen des Projektauftrags zur Geschichte der „Stadt-Umlandbeziehungen“ zur „Widerspiegelung des geistigen und kulturellen Lebens“ wie zu „Lebensweisen und Lebensräumen“ sind im Internet unter [www.kulturland-brandenburg.de](http://www.kulturland-brandenburg.de) abzurufen bei „Ausblick 2008“.

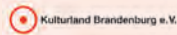
### Schirmherren

Die Kulturlandkampagnen stehen seit dem Themenjahr 2006 Horizonte Baukultur unter der gemeinsamen Schirmherrschaft der Kulturministerin und des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung mit fachpolitischer und finanzieller Unterstützung. Im Themenjahr 2007 Fokus Wasser konnte auch der Umweltminister gewonnen werden. ■





**Auszüge aus dem Projektauftrag 2008:**



**Organisator**

**Kulturland Brandenburg e. V.**

Seit 1998 wird in Brandenburg landesweit dazu aufgerufen, zu einem jährlich wechselnden Schwerpunktthema unterschiedliche kulturelle Projekte zu entwickeln, die dann unter der Dachmarke „Kulturland Brandenburg“ vernetzt, qualifiziert und mit einem übergreifenden Marketing kommuniziert werden.

Unter dem Blickwinkel des jeweiligen Themas werden bedeutende historische Orte, Persönlichkeiten und Ereignisse präsentiert und gleichzeitig die Aspekte und Fragestellungen beleuchtet, unter denen das historische Erbe für Gegenwart und Zukunft relevant ist.

Ziele der Themenjahre von Kulturland Brandenburg sind die Stärkung der kulturellen Infrastruktur sowie einzelner kultureller Orte in der Region, die Beförderung der Identifikation der Bewohner des Landes mit der Region und ihrer Geschichte, die Förderung der Vernetzung der kulturellen Akteure sowie die Initiierung und gezielte Förderung ressort- und spartenübergreifender und interdisziplinärer Projekte, insbesondere auch an den Schnittstellen zu den Bereichen Wissenschaft, Tourismus, Stadtumbau und Baukultur, Gestaltung der Kulturlandschaft und Bildung. Seit 2002 ist der Verein Kulturland Brandenburg e. V. für die Konzeption, die koordinierende Umsetzung sowie das übergreifende Marketing der Themenjahre verantwortlich. Mitglieder des Vereins sind vor allem landesweit agierende fachliche Netzwerke, Kulturverbände und wissenschaftliche Einrichtungen.

**Rahmenbedingungen für die Teilnahme am Themenjahr Kulturland Brandenburg 2008 „Provinz und Metropole – Metropole und Provinz“**

Kulturland Brandenburg strebt eine breite Streuung der Angebote an, sowohl im Hinblick auf die Sparten, als auch im Hinblick auf die regionale Verteilung. Bereits in der Projektplanung und bei der Antragstellung sollten mögliche Vernetzungen und konkrete Kooperationen mit anderen Initiativen und Einrichtungen geprüft und berücksichtigt werden. Verbundprojekte (regional und/ oder thematisch aufeinander abgestimmt) und interdisziplinäre Projekte sind besonders erwünscht. Als Projektträger kommen grundsätzlich nur öffentlich-rechtliche oder als gemeinnützig anerkannte privatrechtliche Einrichtungen in Betracht.

Die Vorhaben sollen auf Nachhaltigkeit hin angelegt sein, auf besondere lokale und regionale Situationen aufmerksam machen sowie für die Geschichte und das kulturelle Erbe des Landes sensibilisieren. Sie sollen darüber hinaus geeignet sein, den

Kulturtourismus im Land und in der jeweiligen Region zu befördern.

Die Angebote sollen Zielgruppen orientiert entwickelt werden. Auch in diesem Jahr sollen Veranstaltungen, die sich speziell an Kinder und Jugendliche richten, besondere Beachtung finden. Die Beförderung interdisziplinärer Ansätze sowie die Zusammenarbeit zwischen Kultur- und Wissenschaftseinrichtungen ist ausdrücklich erwünscht.

**Möglichkeiten der Teilnahme**

Es werden drei Möglichkeiten der Teilnahme angeboten:

- a) Schwerpunktprojekte oder auch Verbundprojekte mit Finanzierung nach gesonderter Absprache
- b) in Abhängigkeit von der Nachhaltigkeit eines Projekts Antrag auf anteilige Förderung bis zu 8.000 € und max. 50 % der Gesamtkosten
- c) assoziierte Partner ohne finanzielle Förderung durch Kulturland Brandenburg e. V.

Kulturland Brandenburg e. V. wirbt zur Förderung der Projekte selbst Fördermittel ein. Eine Bereitstellung von Fördermitteln durch Kulturland Brandenburg e. V. kann daher nur vorbehaltlich der einzuwerbenden Fördergelder erfolgen.

**Antragstellung**

*Form*

Grundsätzlich finden die durch die Landeshaushaltsordnung Brandenburg vorgegebenen Inhalte und Formvorschriften Anwendung, im Bereich Museen/Gedenkstätten die Richtlinie zur Förderung von Museen und Gedenkstätten. Entsprechend werden die beim Kulturland-Verein sowie beim Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur abzufordernden Antragsformulare zur Förderung von Maßnahmen aus dem Landeshaushalt verwendet. Im Rahmen der Projektförderung werden nur in sich abgeschlossene Projekte gefördert. Die Anfinanzierung von Projekten ist ausgeschlossen. Als Vorlagefrist für die Anträge wird der 13. Juli 2007 bestimmt.

*Inhalt*

Es werden nur Anträge angenommen und den Beratungsgremien vorgelegt, denen eine ausführliche und prüffähige Projektbeschreibung sowie ein vollständiger Finanzierungsplan beigefügt sind. Neben den formellen Anforderungen ist darunter ein detailliertes Ausstellungs- und/oder Veranstaltungskonzept zu verstehen. Folgende inhaltliche Angaben sind Voraussetzung für eine Prüfung:

- thematische und inhaltliche Beschreibung
- Erläuterung zum Stellenwert des Projektes innerhalb von Kulturland Brandenburg
- Angaben zu den Zielgruppen und zum didaktischen Konzept

- Einbindung der Einrichtung in das kulturelle Netz des Landes, Bedeutung der Einrichtung für Kommune/Landkreis/Region
- Zeitplan und Angaben zum gegenwärtigen Vorbereitungsstand.

*Auswahl der Projekte*

Folgende Auswahlkriterien werden u. a. bei der Begutachtung der Projekte durch den Fachbeirat herangezogen:

- thematische Relevanz innerhalb des Gesamtkonzeptes
- Einordnung in das Veranstaltungskonzept (inhaltliche Schwerpunkte, regionale Streuung, Sparte)
- kulturelle und touristische Relevanz in Bezug auf die Zielgruppen (international, national, regional, lokal)
- Charakter der Veranstaltung (Akteure, didaktisches Konzept, Art der Veranstaltung, innovativer Ansatz etc.)
- Auswirkungen über das Kulturland-Jahr hinaus
- Qualität des Antrags (Planungsstand, Finanzierungskonzept)
- Vernetzung und Kooperation mit anderen Partnern (Verbundantrag)

Darüber hinaus wird Kriterium bei der Auswahl der teilnehmenden Projekte die Sicherung der Gesamtfinanzierung und die Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Geschäftsführung sein.

*Finanzierung*

Grundvoraussetzung für die Förderung von Projekten ist ein detaillierter Finanzierungsplan. Dieser sollte folgende Angaben enthalten:

- Aussagen zur Ermittlung der Ausgaben und Einnahmen (Eingruppierungen, Mengen, Entfernungen, Erfahrungswerte etc.)
- ggf. Kostenangebote bei größeren Anschaffungen (z. B. bei Ausstattungen, Druckaufträgen usw.)
- verbindliche Zusagen von Drittmittelfinanzierern zum Eigenanteil (bitte beachten: Unbare Eigenleistungen oder unbare Leistungen Dritter sind nicht förderfähig) sowie eine Einnahmekalkulation

Die finanzielle Beteiligung der kommunalen Ebene an der Förderung des Projektes sollte grundsätzlich angestrebt werden.

*Sonstiges*

Vereine, Stiftungen oder Gesellschaften haben dem Antrag folgende aktuelle Unterlagen beizufügen:

- Satzung bzw. Gesellschaftsvertrag,
- Nachweis der Gemeinnützigkeit,
- Auszug aus dem Vereins- bzw. Handelsregister.

Weitere Nachfragen richten Sie bitte an Kulturland Brandenburg e. V., Schlossstraße 12, 14467 Potsdam Tel. (03 31) 58 16-0, Fax (03 31) 58 16-16 bzw. [info@kulturland-brandenburg.de](mailto:info@kulturland-brandenburg.de).





## 7. Innenstadtforum Brandenburg „Neue Initiativen und Instrumente für eine Integrierte Stadtentwicklung“

Dr. Rainer Baatz



### Städte machen sich fit für die Zukunft

Unter dem Titel „Neue Initiativen und Instrumente für eine Integrierte Stadtentwicklung“ fand im Januar das 7. Innenstadtforum Brandenburg in Eberswalde statt. Rund 130 Teilnehmer aus mehr als 35 Städten sowie mehreren Ministerien des Landes Brandenburg nahmen an dieser Veranstaltung teil. Ziel der Veranstaltung war es, den Stand der Neuorientierung der Förderung für die Städte vorzustellen und erste Erfahrungen aus kommunaler Sicht zu diskutieren.

Im Eröffnungsvortrag stellte der Wirtschaftsminister, Herr Junghanns, das Instrument der Standortentwicklungskonzepte vor und zog eine erste positive Zwischenbilanz zu den bisher vorgelegten 15 Standortentwicklungskonzepten. Sie wurden von den Regionalen Wachstumskernen zur Neupositionierung und Qualifizierung der städtischen Entwicklung genutzt. Dabei spielt der Dialog der Akteure und die Bündelung der Kräfte eine hervorgehobene Rolle. Minister Junghanns betonte, dass das Land mit

diesem Instrument besser als Wirtschaftsstandort wahrgenommen werden soll.

Herr Schweinberger, Abteilungsleiter des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung, präsentierte die Neuausrichtung der Politik für die Städte des MIR für den Zeitraum bis 2013, die auf drei Säulen basiert:

- Neuorientierung der Städtebauförderung als Grundförderung
- Konzentration der Wohnraumförderung auf die Innenstädte
- Einsatz von Spitzenförderung mit EFRE-Mittel in Schwerpunktstädten.

Als Entscheidungsgrundlage für die Gewährung von Fördermitteln sind die Städte aufgefordert, Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK) zu erarbeiten. Stärker als in der Vergangenheit werden die Städte in Zukunft im Wettbewerb um Fördermittel stehen.

Im Ergebnis wurde ein Positionspapier verabschiedet, in dem sich die Städte für eine stärkere Unterstützung des Wirtschaftsstandortes Innenstadt durch das Wirtschaftsministerium aussprechen. Darüber hinaus fordern die Städte zur Umsetzung der Integrierten Förderprogramme den Ausbau der ressort-

übergreifenden Förderangebote sowie einfache und schlanke Verfahren. Die Dokumentation des 7. Forums sowie das verabschiedete Positionspapier sind unter [www.innenstadtforum-brandenburg.de](http://www.innenstadtforum-brandenburg.de) zu finden.

Die Arbeitsgemeinschaft „Innenstadtforum Brandenburg“ wurde im Juni 2004 als ein freiwilliger Zusammenschluss von Städten und anderen Innenstadtakteuren gegründet. Die inzwischen 30 Mitglieder setzen sich gemeinsam für die Stärkung der Brandenburger Innenstädte ein.

Das 8. Innenstadtforum findet am 24. September 2007 in Neuruppin zum Thema „Altersgerechte Innenstadt – Wege zu einer attraktiveren Mitte“ statt. Gemeinsam mit dem überregionalen Netzwerk Wohnen im Alter und bei Behinderung und der Ministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Familie soll auch dieses Forum wieder dem fachübergreifenden Erfahrungsaustausch zur Stärkung der Brandenburger Innenstädte dienen.

Weitere Informationen unter:  
Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft  
„Innenstadtforum Brandenburg“  
c/o Stadtkontor GmbH,  
Tel.: 0331/743 57-0

## Eine Idee, die Schule machen kann?

Wilhelm Dückers

Kinder brauchen Vorbilder! Das war die Idee, die anfangs im Raume stand. Mit Hilfe der Spende des Fördervereins einer Potsdamer Schule planten die Kinder der Klasse 5a der Griebnitzsee-Schule in Potsdam-Babelsberg am dies-

jährigen Gesundheitstag einen Besuch der Therme in Ludwigsfelde.

Alle stimmten zu, dass in Vorbereitung der diesjährigen Klassenfahrt, der Weg dorthin mit dem Fahrrad zurückgelegt

werden sollte. Jedes Kind hatte im zurückliegenden Schuljahr die Fahrradprüfung abgelegt. Eine gemeinsam mit der Gruppe zu absolvierende Fahrradtour sollte nun den Klassenverband stärken und ihnen die Möglichkeit geben,



gemeinsame Erfahrungen im Verkehr zu machen. Schmunzeln und etwas Skepsis begleitete den Vorschlag, neben einzelnen Eltern der Kinder auch einen Außenstehenden für die Begleitung zu gewinnen.

Wer kann Kindern besser vermitteln, sich nicht später ausschließlich für das Autofahren zu begeistern als ein Erwachsener, der tagtäglich das Fahrrad für den einen oder anderen Weg selber nutzt? Eine geeignete Person aus dem öffentlichen Leben zu suchen und zu finden, die jeder kennt und die mit einer solchen Einstellung auch zu überzeugen weiß, war keine leichte Aufgabe. Für mich als Vater und Elternvertreter lag es nahe, meinen obersten Dienstherrn, den Verkehrsminister des Landes Brandenburg persönlich anzusprechen.

Spontan hatte Minister Dellmann sich bereit erklärt, die Kinder mit dem Fahrrad zu begleiten. Vorbildlich und mit dem schützenden Fahrradhelm auf dem Kopf

gab er am 23. Mai 2007 den Startschuss für die gemeinsame Radtour durch Potsdam, Güterfelde, Sputendorf und Struweshof bis in das Zentrum von Ludwigsfelde und begleitete die Kinder bis zum Güterfelder See, wo sie eine kurze Pause einlegten. „Zu gerne wäre ich



jetzt mit Euch baden gegangen,“ hatte er vertraulich zu Beginn auf dem Schulhof gesagt. Vom Güterfelder See aus verabschiedete er die Kinder, wünschte ihnen eine gute und sichere Weiterfahrt und viel Spaß in der Therme.



Werte wie Teamgeist, Hilfsbereitschaft und das gemeinsame Bewältigen einer Herausforderung sind Grundwerte, die leichter fallen, wenn man sich nicht alleine weiß. Die Kinder genossen diese außergewöhnliche Begleitung und Unterstützung; bedankten sich für diese Form des Flaggezeigens, des Vorbildseins. Eine Idee, die Schule machen kann? ■

## Ausstellung „Von Wegen Brandenburg“

Wilhelm Dückers

Das Flugzeug wirkt, als wenn man neben ihm in der Luft wäre, zum Greifen nahe, so sieht man das Bild der 9-jährigen Eva. Das kleine Pferd mit dem bunten Wagen, das Paulina schuf und die leuchtend orange Dampflok lassen erkennen, wie anschaulich sich Kinder zum Thema Verkehr und Wege ihre Gedanken machen. Interessant sind

auch die Entwürfe von Fahrzeugen, bei denen der Betrachter selbst entscheiden muss, Utopie oder Zukunft? Der Titel war eindeutig formuliert, es gab aber viele Möglichkeiten ihn zu interpretieren oder etwas aus ihm zu machen.

Auf Anregung des Ministeriums beschäftigten sich seit Anfang des Jahres

verschiedene Kurse der Kunstschule Potsdam e. V. sowie eine Klasse der Rosa-Luxemburg-Schule aus Potsdam mit dem Titel „Von Wegen Brandenburg“. Unter der Leitung von Frau Thea Moritz begleiteten als Lehrkräfte u. a. Frau Monika Olias, Frau Christa Panzer und Herr Peter Bause sehr engagiert die Kinder ihrer jeweiligen Kurse. Die Aus-

stellung umfasst rund 50 Arbeiten. Bis zum Feriende sind die vielfältigen Kunstwerke und eigenwilligen Kreationen in den Fluren des MIR für die Mitarbeiter des Hauses, aber auch für Besucher, zwischen 9.00 und 17.00 Uhr noch zu sehen. Wer mehr sehen, sich begeistern lassen möchte, kommt vorbei (Anmeldung beim Pförtner erbeten) oder besucht die Homepage des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung unter <http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?gsid=bb2.c.410541.de%20&seiteid=51>



## „Tag der offenen Tür“ von Landesregierung und Landtag am 1. September 2007 in Potsdam

Ulrike Potfeld-Cäsar



„Offen für Entdecker“: das Brandenburger Motto gilt besonders für den „Tag der offenen Tür“ am 1. September 2007. Zum ersten Mal veranstalten die Landesregierung und der Landtag Brandenburg gemeinsam in der Zeit von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr einen „Tag der offenen Tür“. Die Staatskanzlei, alle Ministerien und der Landtag freuen sich darauf, zahlreiche Besucher zu begrüßen. Landesregierung und Parlament werden über ihre Arbeit informieren und Einblicke in die Regierungs- und Abgeordnetentätigkeit geben. Mit einem informativen und unterhaltsamen Programm

wird der „Tag der offenen Tür“ für Groß und Klein attraktiv gestaltet.

Ministerpräsident Matthias Platzeck wird den „Tag der offenen Tür“ auf dem Gelände Heinrich-Mann-Allee 107 eröffnen und den ersten Besuchern in der Staatskanzlei sein Büro selbst zeigen. Sowohl in den Innen- als auch in den Außenbereichen gibt es „Regierung zum Anfassen“. Es werden Hausführungen für Erwachsene und Kinder durchgeführt. Mit Malen, Schminken, Spielen und Essen können sich die Kleinsten auch die übrige Zeit bestens vertreiben.

Zahlreiche Informationen und Mitmachaktionen finden selbstverständlich auch für die „großen Kinder“ statt. So werden zum Beispiel Geschenke aus der „Schatzkammer“ des Hauses für einen wohlthätigen Zweck versteigert. Zur Film premiere über „Brandenburg und seine Verfassung“ wird eingeladen. Amateurjourna-

listen dürfen auf einer Pressekonferenz Fragen zur Landespolitik an den Regierungssprecher und seinen Stellvertreter richten. Beim Staatsbankett im Kabinettspeisesaal darf geschaut werden, wie hohe Gäste tafeln. „Ghostwriter“ sollen sich an Briefentwürfen für den Ministerpräsidenten versuchen. Quizzteilnehmer mit europäischem Wissen sind gefragt. Die Bibliothek ist nicht nur zum Schmökern, sondern auch zum Lauschen geöffnet: Kabinettsmitglieder werden lesen. Auf der Freiluftbühne begleitet Antenne Brandenburg den Tag mit Musik, Berichten und Interviews mit Ministerinnen und Ministern. Alle Ressorts der Landesregierung informieren auf dem Hof der Staatskanzlei auf unterhaltsame Art über ihre Arbeit.

Das MIR präsentiert sich u. a. im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne Lieber sicher. Lieber leben. mit einem Fahrradparcours, dem ZeBra-Theaterstück, den Schutzengeln und der größ-





Heinrich-Mann-Allee 107, Sitz der Staatskanzlei und Landesregierung

Ulrike Rüppel

„Offen für Entdecker“ heißt es auch im Landtag. Das Landesparlament öffnet seine Türen und bietet die Möglichkeit, Plenarsaal, Fraktionsräume und die Büros der Abgeordneten zu besichtigen. Sowohl im Gebäude als auch auf dem Außengelände sind zahlreiche Aktivitäten geplant. Der Präsident empfängt interessierte Besucher in seinem Büro, gibt Autogramme und steht für Erinnerungsfotos zur Verfügung. Im Haus werden Ausstellungen und Kurzfilme über die Parlamentsarbeit gezeigt. Im Plenarsaal können die Besucher am Rednerpult selbst probieren, wie es ist, im Plenum zu sprechen. Die Pressestelle des Landtages wird über ihre Aufgaben sowie die Erstellung der täglichen Termin- und Presseübersichten informieren. Im Innenhof des Landtages werden verschiedene Informationsstände errichtet. Dort kann man sich über die Arbeit der einzelnen Fraktionen und der Landtagsverwaltung informieren. Es präsentieren sich der Petitionsausschuss, der Rat für sorbische (wendische) Angelegenheiten sowie die Landesdatenschutzbeauftragte. Quizbegeisterte können ihr Wissen über die Volksvertretung und die Landesverfassung testen und mit attraktiven Preisen honoriert werden. Das Abgeordneten-Café verspricht spannende Diskussionen zu Themen wie Landtagsneubau, 15 Jahre Verfassung des Landes Brandenburg oder Jugend und Politik.

Der Tag der offenen Tür bietet auch Unterhaltung für die Jüngsten: Hüpfburg, Kinderschminken und eine Mal-

ten begehbaren Spielzeugeisenbahn der Region Berlin-Brandenburg.

Allen Gästen des Landes und sicher auch manchem Einheimischen wird der Besuch des Geländes Heinrich-Mann-Allee 107 wichtige Stationen der wechselvollen Geschichte der Liegenschaft in Erinnerung rufen. Unter anderem das Kadettenhaus zwischen Alter Königsstraße (Friedrich-Engels-Straße) und der Saarmunder Straße (Heinrich-Mann-Allee) in der Teltower Vorstadt prägte

einst das Gesicht der Stadt Potsdam als Garnisonsstandort. Das vormalige Garten- und Ackerland wurde mit den verschiedensten Gebäuden der Kadettenanstalt bebaut, die Mitte des vorigen Jahrhunderts schließlich zur Nationalpolitischen Erziehungsanstalt umfunktionierte wurde. Zu DDR-Zeiten dann dienten Gelände und Bauten als Regierungsstandort. 1990 hielten Teile der Landesregierung und die Staatskanzlei hier Einzug. ■



Blick auf den Landtag, Am Havelblick 8 (Brauhausberg)

und Bastelecke versprechen einen kurzweiligen Zeitvertreib. An einer Torwand können Groß und Klein ihr Ballgefühl testen und sich von Spielerinnen und Spielern von Turbine Potsdam und Babelsberg 03 Tipps geben lassen. Für die musikalische Umrahmung sorgen ein Saxophon-Duo und ein Jazz-Trio. Der Karikaturist Harald Kretzschmar hält Menschen und Augenblicke des Tages fest. Unser Medienpartner radioeins wird mit dem radioeins-Bus und prominenten Moderatoren vor Ort sein.

Angeboten werden neben den regulären Führungen durch den Landtag auch historische Streifzüge durch das Gebäude. Das im Jahr 1902 fertiggestellte Haus wurde nach dem Willen Kaiser Wilhelms II. im Stil der englischen Cottage-Architektur errichtet und diente zunächst als Kriegsschule und später als Reichsarchiv. In der wechselvollen Geschichte des Hauses gab es mehrere Um- und Ausbauten sowie einen umfang-

reichen Wiederaufbau des schwer beschädigten Gebäudes als Folge eines Bombenangriffs im April 1945. Seit September 1991 ist der Gebäudekomplex Sitz des Landtages Brandenburg.

Am Tag der offenen Tür sollen nicht nur Einblicke in die Arbeit des Parlaments, sondern auch Ausblicke gegeben werden, denn schon im 18. Jahrhundert war der 88 m hohe Brauhausberg ein beliebtes Ausflugsziel mit einem besonders schönen Blick über Potsdam und Umgebung. Daran hat sich bis heute nichts geändert, wovon sich alle Gäste im "Zimmer mit Ausblick" in der 4. Etage überzeugen können.

Für alle, die den Weg zwischen dem Brauhausberg und der Heinrich-Mann-Allee 107 nicht zu Fuß zurücklegen möchten, steht als Shuttle ein Doppeldeckerbus zur Verfügung.

Der Landtag und die Landesregierung freuen sich auf Ihren Besuch! ■

## Staatssekretärin Dorette König startete mit Schutzengeln Aktion „Fit für die Fahrt in den Urlaub“

Zum Ferienbeginn empfiehlt das Infrastrukturministerium, sich bei der Fahrt in den Urlaub gut vorzubereiten. Die Schutzengel werden auch in diesem Jahr an Raststätten Tipps für eine sichere Fahrt in den Urlaub geben.

Dorette König: „Eine sorgfältige Vorbereitung hilft, böse Überraschungen auf der Fahrt in den Urlaub zu vermeiden. Unsere Schutzengel geben auch in diesem Jahr wieder wichtige Tipps für eine sichere Fahrt in den Urlaub. Im eigenen und auch im Interesse der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer sollten alle ruhig und gelassen in den Urlaub starten. Eine rechtzeitige Abfahrt, gute Vorbereitung und Tourenplanung sowie genügend Pausen helfen, Stress zu vermeiden.“

Die „Schutzengel“ gehen als Botschafter der Verkehrssicherheit an Autobahn-Raststätten auf Urlauber zu und geben Tipps zum richtigen Reisen:

1. Tipps zur Vorbereitung langer Fahrten:  
Z. B. Wahl der Abfahrtszeit, Routenplanung, Einplanen regelmäßiger Pausen, „Reiseapotheke“
2. Tipps für das richtige Rasten:  
Richtige Ernährung und ausreichend



3. Trinken, Bewegung während der Pausen
3. Übungen gegen Müdigkeit und Verspannung
4. Tipps:  
Was kann ich tun, damit die Fahrt für die Kinder nicht zur Strapaze wird?
5. Fahrzeugsicherheit:  
Einfache Regeln, um Risiken zu ver-

meiden (Reifendruck, saubere Frontscheibe, ausreichend Wischflüssigkeit, Sicherung des Gepäcks, Vorsicht bei Dachgepäckträgern etc.)

Kooperationspartner der Aktion sind der TÜV Rheinland und der Raststättenbetreiber Tank & Rast.

Termine	Orte
14.07.2007	Fläming West (A9) Richtung Süd
15.07.2007	Fläming Ost (A9) Richtung Nord
21.07.2007	Prignitz West (A24) Richtung Süd
22.07.2007	Buckautal Nord (A2) Richtung West
28.07.2007	Am Kahlberg West (A13) Richtung Nord

## Wer zu spät kommt, den bestrafen die Fahrgäste

Fahrgäste beobachten Qualität – Treffen in der Staatskanzlei  
350 ehrenamtliche Qualitätsscouts beobachten die Qualität im ÖPNV in Berlin und Brandenburg

Wer könnte besser Auskunft geben über die Qualität des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) als jene, die ihn tagtäglich nutzen? Seit 2005 engagieren sich Fahrgäste in Berlin und Brandenburg ehrenamtlich als Qualitätsscouts und weisen auf Stärken und Mängel des Angebots hin.

Heute bedankten sich Infrastrukturstaatssekretärin Dorette König und VBB

Geschäftsführer Hans-Werner Franz bei den Bürgerinnen und Bürgern für ihr Engagement. Von den insgesamt 350 Qualitätsscouts stammt jeweils die Hälfte aus den beiden Bundesländern. Viele sind bereits seit Projektstart 2005 dabei, neue Qualitätsscouts wurden heute zum Auftakt ihres Ehrenamtes begrüßt.

Infrastrukturstaatssekretärin Dorette

König: „Es gibt kein besseres Maß für Qualität, als die direkte Rückmeldung durch die Fahrgäste selbst. Die Qualitätsscouts wissen ganz genau, ob die Anschlüsse passen oder ob die Fahrgastinformationen ausreichend sind. Und wer täglich im Zug oder der S-Bahn fährt, kann sehr gut beurteilen, ob die Sauberkeit besser oder schlechter wird. Wer hier mit dabei ist, zeigt zweierlei: Sympathie für den ÖPNV und bürger-

schaftliches Engagement. Dafür möchte ich mich im Namen der Landesregierungen Brandenburgs und Berlins herzlich bedanken.“

**Hans-Werner Franz, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg:** „Die VBB-QualitätsScouts sind ein wichtiger Bestandteil unseres Qualitätsmanagements. Sie teilen uns wichtige Beobachtungen mit und helfen uns, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Fehler zu beheben und das Angebot insgesamt zu verbessern. Sie

leisten einen wichtigen Beitrag für mehr Qualität und sind im Verbund unverzichtbar geworden.“

Insgesamt stieg die Anzahl der Einzelbeobachtungen im vergangenen Jahr auf 2.300 an (im Vorjahr: 2.100). 56 % aller Beobachtungen bezogen sich auf den ÖPNV in Brandenburg. Zu den Topthemen der Scoutmeldungen gehören Fahrplan und Anschlüsse (32 %), Bahnhöfe und Haltestellen (24 %) und das Fahr- und Servicepersonal (14 %). Im Jahr 2006 bezogen sich 72 % auf den

Eisenbahnverkehr und 28 % auf Busse, Tram und U-Bahn. Gemeinsam mit den 42 im VBB organisierten Verkehrsunternehmen werden die Hinweise ausgewertet und anschließend die Mängel behoben.

Zahlreiche Bundesländer haben Interesse an der Nachahmung des Projektes bekundet. Die VBB-QualitätsScouts wurden 2006 von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger mit einem Preis ausgezeichnet. ■

## Bürgerhaus Hohenstücken und Wohngebietspark eingeweiht

**Infrastrukturstaatssekretärin Dorette König hat heute im Brandenburger Stadtteil Hohenstücken das neue Bürgerhaus und die „Nördliche Teilfläche mit dem Themengarten Mensch“ des Wohngebietsparks eingeweiht. Dafür hat das MIR mehr als zwei Mio. Euro aus dem Programm „Soziale Stadt“ bereitgestellt.**

**Dorette König:** „Die Einweihung des Bürgerzentrums Hohenstücken ist ein wichtiger Mosaikstein, um den Stadtteil für seine Bewohner noch attraktiver zu machen. Dank des integrierten Förderprogramms „Soziale Stadt“ können wir zusätzlich zur Städtebauförderung und dem Stadtumbauprogramm auch Projekte fördern, die gezielt den sozialen Zusammenhalt in einer Stadt stärken. Im Stadtteil Hohenstücken ist es Brandenburg gelungen, verschiedene Städtebauförderprogramme erfolgreich miteinander zu verknüpfen.“

In Hohenstücken wurde bereits seit 1994 die Aufwertung des öffentlichen Raums und des Wohnumfelds mit rund 5,4 Mio. Euro aus dem Programm „Weiterentwicklung großer Neubauge-

biete“ gefördert. Das Wohngebiet ist ein Schwerpunkt- bzw. Umstrukturierungsgebiet im Stadtbau. Von 2004 - 2013 werden rund 2.300 Wohnungen abgerissen. Weitere 740 Wohnungen sollen bis 2020 folgen. Das Bürgerzentrum befindet sich im mittleren Teil des Wohngebiets und ist Bestandteil der Stadtumbaustategie. Seit 2002 wird die Förderung durch das Programm „Soziale Stadt“ ergänzt. Insgesamt wurden aus diesem Programm bis 2010 rund 2,9 Mio. Bundes- und Landesmittel bewilligt.

Das **Bürgerhaus** wurde im nicht mehr genutzten Teil einer Schule eingerichtet. Die Fassade der benachbarten Förderschule wurde mitsaniert. Das Bürgerhaus beherbergt bürgerorientierte Dienstleis-

tungen (Verwaltung), soziale und beratende Dienstleistungen (Vereine, Verbände usw.) und dient als Kommunikations-, Begegnungs- und Bildungsstätte für die Anwohner. Die Gesamtbaukosten betragen rund 2,3 Mio. Euro, davon wurden rund 1,9 Mio. Euro aus dem Programm „Soziale Stadt“ bereitgestellt.

Zukünftig wird der **Wohngebietspark Hohenstücken** als „Wohnparklandschaft Wohnen, Sport und Freizeit“ Hohenstücken mit Görden verbinden. Der „Themengarten Mensch“, verbindet Jugendliche über den Anbau von Kräutern und Heilpflanzen mit Senioren, welche die Pflanzen nutzen werden. Dieses Projekt wurde mit rund 190.000 Euro gefördert. ■

## Rüdersdorf packt's an Bürgerzentrum Brücke in Vorbereitung

Zu DDR-Zeiten war das Wohngebiet Brückenstraße/Friedrich-Engels-Ring in Rüdersdorf nahe Berlin eine gefragte Adresse. Trotz umfangreicher Investitionen nach 1990 nahmen hier die sozialen Probleme – aufgrund ökonomischer Veränderungen – in den letzten Jahren zu.

Mit dem Einrichten eines Quartiermanagements soll diese Entwicklung im größten Wohngebiet der Gemeinde verändert werden. Die Eröffnung des „Bürgerzentrum Brücke“ als Koordinations- und Anlaufpunkt im Sommer 2007 wird ein erster Schritt bei der Realisierung sein.

Die Rüdersdorfer Plattenbau-Siedlung „Brückenstraße“ entstand Mitte der 1970-er Jahre im Zusammenhang mit der Erweiterung des Kalksteintagebaus und der damit verbundenen Ortsteilverlagerung. Wenige Jahre später folgte direkt nebenan der Bau der Siedlung



„Friedrich-Engels-Ring“. Hinzu kamen öffentliche Einrichtungen, wie z. B. eine Kaufhalle, zwei Kindertagesstätten und zwei Schulen. In der Vorwende-Zeit war das Wohngebiet Brückenstraße/Friedrich-Engels-Ring eine gefragte Adresse – garantierten die Wohnungen mit Zentralheizung, fließend Warmwasser und Balkon doch einen angenehmen Standard.

Nach 1990 und speziell in den letzten Jahren hat sich die Situation allerdings verändert. Durch die gravierenden ökonomischen Veränderungen wie zunehmende Arbeitslosigkeit und geringere Einkommen nehmen die sozialen Probleme, wie z. B. Sucht und Gewalt, zu. Dem konnten leider die Wohnungsbaugesellschaft Rüdersdorf mbH und die Wohnungsbaugenossenschaft Rüdersdorf e. G. – trotz umfangreicher Modernisierungsmaßnahmen zur weiteren Verbesserung des Wohnungsstandards und des Wohnumfeldes – nicht ausreichend entgegenwirken.

Heute leben hier mit 3.268 Einwohnern, davon 135 Spätaussiedler und andere ausländische Einwohner, insgesamt rund 20 Prozent der Gesamtbevölkerung der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin. „Wir wollen den schleichenden sozialen Verfall unseres größten Wohngebietes stoppen! Perspektivisch sollen beispielsweise vor den Supermärkten keine Gruppen von Alkoholisierten mehr zum Alltag gehören“, sagt Jörg Lehmann, Fachbereichsleiter Bürgerservice und stellvertretender Bürgermeister. Deshalb haben er und die kommunale Gleichstellungs- und Integrationsbeauftragte Manuela Kuban Anfang Februar 2007 die Arbeitsgemeinschaft (AG) „Bürgerzentrum Brücke“ ins Leben gerufen. Ca. alle drei Wochen treffen sie sich mit den weiteren AG-Mitgliedern. Das sind Vertreter der Wohnungsbaugesellschaft und der Wohnungsbaugenossenschaft, des CJD Christlichen Jugenddorfwerk Deutschlands e. V., des Jugendhilfeverbands WIBB gGmbH, des kommunalen Sozialausschusses, der ESG Entwicklungsgesellschaft Stienitzsee GmbH, des Seniorenbei-

rates und die Schul- und Jugendsozialarbeiter. Ihr Ziel lautet: Einrichten eines Quartiermanagements, um durch das Zusammenwirken von sozialer Arbeit bzw. sozialer Befähigung, Wirtschaftsförderung und Stadtplanung eine positive Entwicklung zu schaffen.

Erstes Ergebnis der konstruktiven und zielstrebigem Arbeit wird die Eröffnung des Quartiermanagementbüros „Bürgerzentrum Brücke“ im Sommer 2007 in den Gewerberäumen der Brückenstraße 93 sein. Von hieraus sollen die weiterführenden Maßnahmen initiiert und koordiniert werden – natürlich gemeinsam mit den Einwohnern. Darüber hinaus steht das neue Bürgerzentrum Brücke Beratungsstellen, wie z. B. der Sucht- und Schuldnerberatung sowie dem Jugendamt, für das Abhalten regelmäßiger Sprechstunden zur Verfügung. Auf der nächsten Sitzung der AG Bürgerzentrum Brücke stehen Personalfragen wie die nach dem Quartiermanager oben auf der Tagesordnung. ■

## Infrastrukturministerium ehrte Preisträger des ZeBra-Theaterwettbewerbs



Das ZeBra-Theaterstück ist das Mach-Mit-Theater zum Thema Verkehrssicherheit der Kampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ Im zu Ende gegangenen Schuljahr beteiligten sich sechs Schulen am Wettbewerb. Die Gesamtschule 3 in Eisenhüttenstadt hat den ZeBra-Theaterwettbewerb gewonnen.

Staatssekretärin Dorette König: „Wir unternehmen nach wie vor alle Anstrengungen, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen. Die Verkehrssicherheitskampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ ist dabei ein wichtiger Baustein. Wir freuen uns über das große Engagement der Brandenburger Schulen. Ältere Schüler studieren das Theaterstück ein und führen es vor Jüngeren auf. Dabei bietet das ZeBra-Theaterstück Kindern die Möglichkeit, spielerisch Verkehrsregeln zu erlernen.“

Das interaktive Theaterstück „ZeBra's Verkehrstipps“ tourt seit 2000 mit großem Erfolg durch Brandenburger Schulen und Kindergärten. Es wurde speziell für Kinder im Vor- und Grundschulalter entwickelt. Im Mittelpunkt der Aufführungen steht das ZeBra, das mit den Kindern unterschiedliche Situationen im Straßenverkehr erlebt.

Eine Jury aus Experten für Theater, Jugendarbeit und Verkehrssicherheit

bewertete die Theaterstücke der teilnehmenden Schulen. Alle Theatergruppen vermittelten das Thema Verkehrssicherheit kreativ und schauspielerisch gekonnt. Sieger wurde die Gesamtschule 3 in Eisenhüttenstadt. Ausschlaggebend war das innovative Konzept, das Theaterstück in Form eines Märchens aufzuführen.

Platz zwei und drei belegten die Grundschulen Rathenow-West und Geltow. Die Gewinner-Schulen können sich auf Besuche im Staatstheater Cottbus, im Filmpark Babelsberg und im Kleistforum Frankfurt freuen.

Informationen zur Verkehrssicherheitskampagne finden Sie im Internet unter [www.mir.brandenburg.de](http://www.mir.brandenburg.de) und speziell zur Verkehrssicherheitskampagne unter [www.liebersicher.de](http://www.liebersicher.de).

## MIRAKTUELL 2·2007

### 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, Annegret Höing  
V.i.S.d.P.: Hans-Martin Klütz  
email:  
[hans-martin.kluetz@mir.brandenburg.de](mailto:hans-martin.kluetz@mir.brandenburg.de)

### Fotos und Karten:

Steffen Rasche, Michael Schönherr,  
Brandenburgische Architektenkammer,  
Jürgen Hohmuth/zeitort.de © Kulturland  
Brandenburg, MIR-Archiv, BMVBS,  
Mathias Marx

### Autorenverzeichnis:

Assig, Dr., Ulrike, MIR/SenStadt, GL2  
Baatz Dr., Rainer  
Brey, Dr., Hans-Michael,  
Dellmann, Reinhold, Minister für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg  
Erdmann, Julia, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH  
Essebier, Sabine, MIR, Ref. 20  
Fellner, Anne, Beigeordnete Stadt Fürstenwalde/Spree  
Fritz-Haendeler, Dr., Renate, MIR,  
Stabstelle Baukultur  
Gehring, Wolfgang, MIR, Ref.22  
Gonswa, Michael, MIR, Ref. 11  
Gransow, Bettina, MIR, Ref. 51  
Harms, Dr., Gerd, Staatssekretär,  
Staatskanzlei des Landes Brandenburg  
Hauchwitz, Renate, MIR, Ref. 22  
Hiller, Jürgen-Peter, MIR, Ref. 43  
Jupe, Michael, MIR, Ref. 51  
Karwiese, Eckhard, MIR Ref. 40  
Kortz, Michael, MIR/SenStadt, GL 2  
Kuenzer, Christian, MIR, Ref. 20  
Laboor, Wilfried, MIR, Ref. 40  
Lochmann, Jens, Regionale  
Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald  
Mielchen, Voker, IBA  
Mühle, Mathias, MIR, Ref. 40  
Pätzold, Jaqueline, MW, Ref. 11  
Potfeld-Cäsar, Ulrike, Staatskanzlei, Ref. 34

Rose, Andreas, MIR, Ref. 21

Rüppel, Ulrike, Landtag

Sauer, Horst, MIR/SenStadt, GL 2

Schlußnuß, Stephan, Oberschule Basdorf,  
Klasse 6b

Schubert, Dr., Alexandra, Staatskanzlei,  
Ref. 55

Schweinberger, Jürgen, MIR, AI 2

Strelow, Sylvia, MIR, Ref. 11

Stricker, Hans-Joachim, MIR, Ref.21

Uhe, Heike, Breslau

Ullmann, Ramona, Staatskanzlei, Ref. 54

Wignanek, Staatskanzlei, Ref. 34

Wilhelm, Corinna, MIR, Ref. 21

Wolfarth von Alm, Horst, SenStadt

Wulff, Ines, MIR, Ref. 43

### Gesamtherstellung:

Brandenburgische Universitätsdruckerei und  
Verlagsgesellschaft Potsdam mbH  
Karl-Liebknecht-Str. 24/25, 14476 Potsdam (Golm)

### Layout:

schütz & co. Werbeagentur GmbH, Berlin

Das Magazin wurde auf 100%-Recyclingpapier  
gedruckt.