



MIRAKTUELL

VIERTELJAHRESSCHRIFT

- **Schwerpunktthema:**
Mobilität in Brandenburg –
Mobilität für alle: Für die Menschen,
für die Wirtschaft
- Chausseen – Alleen – Meilensteine –
Chausseehäuser
Broschüre und Ausstellung des Landes-
betriebs Straßenwesen Brandenburg
zur Kulturlandkampagne 2008
- Auszug aus dem Projektauftrag
Kulturland Brandenburg 2009 –
Demokratie: 4.4 Demokratie als Bauherr

2-2008



Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
10 Fragen an den neuen Staatssekretär Rainer Bretschneider.....	5
Eins plus Eins = Eins Abteilungen Verkehr und Straßenwesen haben fusioniert	7
Mobilität ist mehr als nur Verkehr	8
Erste gemeinsame Verkehrsprognose für die Region Berlin Brandenburg	10
Verkehrserhebungen in Brandenburg – Sinn oder Unsinn?	13
Land Brandenburg führt Mobilitätsticket ein	16
Gemeinsames Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Berlin-Brandenburg schafft Basis für intelligente Verkehrssteuerung in der Region	17
SCANDRIA – Der neue Entwicklungskorridor in Mitteleuropa	18
Verkehrshaushalt 2008	20
Verkehr und Klimaschutz – mit gutem Gewissen mobil?	21
Die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Land Brandenburg	23
Moderne Schnittstellen im ÖPNV	26
Die Zukunft des Rechtsrahmens für den ÖPNV in Brandenburg	28
Fortsetzung des Wettbewerbs auf der Schiene – wie weiter nach dem DB-Vertrag?	29
Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012	30
Genehmigungswettbewerb im übrigen ÖPNV	31
Historisches Bahnhofsgebäude zu verkaufen, ... Rückschau auf die bundesweit erste Bahnhofskonferenz	34
Zug um Zug – nichtbundeseigene Eisenbahnen auf neuen Gleisen	36
Wieder Verkehr auf der Schiene zwischen Pritzwalk und Putlitz	38
Die PEG als Betreiber von Schieneninfrastruktur im ländlichen Raum.....	38
Mit der Bahn grenzenlos nach Polen – MIR, Marschallamt Lubuskie und VBB verbessern Angebot nach Schengen-Beitritt	40
Gemeinsam kann man Berge versetzen ... oder Eisenbahnquerungen realisieren – Neue Verbindung zwischen Uni Potsdam und Wissenschaftspark Golm stärkt den Standort	43
Schiienenanbindung BBI	44
Infrastrukturelle Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Logistikbranche im Land Brandenburg	45
Die Güterverkehrszentren (GVZ) als Motor der Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe Hauptstadtregion	47
Genehmigungsverfahren für den Güterkraftverkehr – online Aktueller Stand der eGovernment Fachanwendung	48
Hub im Seehafenhinterlandverkehr – Chance für Brandenburg als Logistikstandort? Problemstellung	49



Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs in Brandenburg	53
Förderung von öffentlichen Binnenhäfen im Land Brandenburg	55
WIN – Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg nimmt weiter Fahrt auf	57
Umsetzung von EU-Recht – die Berufskraftfahrerqualifikation	59
Relativ geringe negative Auswirkungen der Autobahnmaut in Brandenburg spürbar	60
Novellierung des Brandenburgischen Straßengesetzes	62
Das aktuelle Straßennetzkonzept des Landes Brandenburg – Straßenbauverwaltung reagiert auf demografischen Wandel und unterstützt neue Landespolitik	64
Das Umweltgesetzbuch – UGB 2009 – unter Berücksichtigung des Referentenentwurfes des Bundesumweltministeriums vom Mai 2008	68
Umsetzung des europäischen Arten- und Gebietsschutzes bei der Planung der A 14	70
Planfeststellungsbehörde gibt Baurecht für die Ortsumgehung Güterfelde und das Güterfelder Eck	71
Der Bau der Elbebrücke Mühlberg – Ein länderübergreifendes Gemeinschaftsvorhaben zwischen dem Freistaat Sachsen und dem Land Brandenburg	73
Die Region Oderland-Spree positioniert sich – Integriertes Verkehrskonzept zur Herstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur	75
Föderalismuskommission II: Zum Stand der Überlegungen im Verkehrsbereich	78
Innovationen im Straßenbau	79
Fortschreibung des Leitfadens „Baustellen auf öffentlichen Straßen des Landes Brandenburg“	83
Alleen in Brandenburg – Die neue Strategie	85
Anliegerfinanzierter Straßenbau in der Stadt Rheinsberg – Einzugsgebiet „Rhinöhöhe“	87
Bau von Anliegerstraßen in Cottbus	88
Tag der offenen Tür in der Autobahnmeisterei Rangsdorf	89
Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg – 2. Fortschreibung vom April 2008	91
Luftsicherheit bei sogenannten „Small Airports“	92
Ausschreibungsverfahren für Bodenabfertigungsdienstleister am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	94
Planung und Bau BBI	95
Planergänzungsverfahren zum Lärmschutzkonzept BBI – Bericht vom Erörterungstermin im April in Schönefeld	98
Segelflug-Weltmeisterschaften 2008 in Lüsse	100
Übertragung straßenverkehrsbehördlicher Aufgaben auf Gemeinden/Ämter	101
Theoretische Führerscheinprüfung am PC	102
Ergebnisüberblick der Begleituntersuchung zur pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung	103
Der Fahrlehrerprüfungsausschuss des Landes Brandenburg	105
Fahrzeugzulassung – Verzicht auf eine Umkennzeichnung bei Umzug	107
Stand des Projektes Deutschland-Online im Zulassungswesen	107
Gesetzesentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten	108
Bauliche Maßnahmen sichern die Schulwege für die Kleinsten	109
Chausseen – Alleen – Meilensteine – Chausseehäuser Broschüre und Ausstellung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg zur Kulturlandkampagne 2008	110
Kurzmeldungen:	
Demokratie als Bauherr	112
16. Hallenfußball-Meisterschaft der Landesregierung am 14. und 15. April 2008	113
Team-Staffel „Wir vom MIR“ war wieder dabei!	114
BTU Beitrag zum Tag der Architektur am 29. Juni 2008: Ausstellung „Einstürzende Neubauten in Farbe“	115



Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

seit Januar 2008 werden im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung sämtliche Belange des Verkehrs – ob Straßenbau oder ÖPNV, Verkehrssicherheit oder Luftfahrt – in einer Abteilung bearbeitet. Die Zusammenlegung der bisherigen Abteilungen Straßenwesen und Verkehr dokumentiert den integrativen Ansatz aller Verkehrsträger, welcher die Grundlage für unser modernes Verkehrssystem bildet. Aus diesem Anlass widme ich diese Ausgabe des MIR AKTUELL dem Schwerpunkt Verkehr unter dem Motto: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen – für die Wirtschaft.

Eine moderne Verkehrspolitik umfasst alle Arten von Verkehrsträgern, ihre Verknüpfung und Entwicklung. Und nur eine moderne, leistungsstarke und effiziente Verkehrsinfrastruktur ist in der Lage, Mobilität nachhaltig zu gewährleisten. Die Sicherung einer langfristig finanzierbaren und zukunftsfähigen Infrastrukturentwicklung ist daher eine herausragende Aufgabe des Ministeriums für Infrastruktur.

Eine moderne Verkehrspolitik braucht zunächst ein verlässliches und gesichertes Faktenwissen. Dazu gehören vor allem Daten zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Verkehrsnachfrage. Diese Daten ermöglichen ein zielgerichtetes Vorgehen bei der Planung und Unterhaltung der verkehrlichen Infrastruktur. Eine wichtige Entscheidungsgrundlage bildet in diesem Zusammenhang die integrierte Verkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025, die erstmals Berlin und Brandenburg als einen einheitlichen Verkehrsraum betrachtet. Während es in den Berlin-nahen Räumen ein gutes Angebot im ÖPNV gibt, müssen wir insbesondere für die ländlichen Räume nach neuen Lösungen suchen, die die Mobilität auch künftig sichern. Hier sind wir gefragt, auch über andere, neue Formen der Mobilität nachzudenken.

Die auf die Verkehrspolitik einwirkenden Rahmenbedingungen haben sich verändert. Ein wichtiges Thema ist der Klimaschutz mit allen seinen Anforderungen an eine moderne Infrastruktur und deren Betrieb. Gerade im Verkehrsbereich sind wir immer gern bereit, auf die technischen Lösungen zur CO₂-Reduzierung zu verweisen. Diese spielen meines Erachtens aber nicht die Hauptrolle, sondern jeder von uns kann durch sein eigenes Verhalten dazu beitragen, aktiven Klimaschutz zu betreiben. Sei es durch energieeffizientes Fahrverhalten oder bei der Auswahl eines umweltfreundlichen Verkehrsträgers, die Möglichkeiten sind vielfältig. Die Veränderung des Modal Split zugunsten des ÖPNV bleibt in diesem Zusammenhang ein Hauptanliegen des MIR und meiner Politik.

Die Anforderungen an die Organisation des Güterverkehrs werden in den kommenden Jahren dramatisch ansteigen, denn bis zum Jahr 2025 werden Zuwächse bis zu 64 % prognostiziert.

Brandenburg als Transitland zwischen West- und Osteuropa wird von diesen Verkehrszuwächsen besonders betroffen sein. Brandenburg ist mit seinen GVZ-Standorten gut gerüstet, um diesen logistischen Anforderungen auch gerecht zu werden. Ein besonderes Anliegen ist die Erhöhung des Anteils am Schienengüterverkehr. Welche organisatorischen Schritte müssen wir unternehmen, was ist an baulichen Maßnahmen notwendig. Ich stelle Ihnen in diesem Heft eine Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs in Brandenburg vor sowie die sich daraus ergebenden Handlungsempfehlungen.

Die vorliegende Ausgabe des MIR Aktuell Verkehr gibt einen Überblick über die zur Zeit laufenden Projekte und Diskussionen im Verkehrsbereich, informiert über rechtliche Neuerungen und stellt Initiativen aus der Region vor. Das vorliegende Heft soll Sie u. a. über grenzüberschreitende Verkehrsprojekte, Neuerungen im Straßenverkehrsrecht, Anforderungen an den Bereich Logistik und Güterverkehr, über die Fortschreibung der Straßennetzkonzeption „Blaues Netz“, Wettbewerb im ÖPNV sowie über die Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg informieren.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre und viel Spaß beim Lesen.

Ihr
Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg



10 Fragen an den neuen Staatssekretär Rainer Bretschneider

- 1. Sie sind im MIR seit 17 Jahren tätig und dementsprechend bekannt. Könnten Sie bitte trotzdem ein paar Worte zu ihrem Lebenslauf und ihrer bisherigen beruflichen Entwicklung sagen?**

Ich möchte an dieser Stelle nur soviel anmerken, dass mir in meiner neuen Funktion als Staatssekretär sicherlich zu Gute kommt, dass ich in vielen verschiedenen Fachbereichen gearbeitet habe, in Brandenburg sowohl in der Querschnittsabteilung als auch einer Fachabteilung. Und ich kenne das MIR und natürlich seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seit vielen Jahren und andersherum – die Kollegen kennen mich. Für die fachliche Auseinandersetzung ist dies vorteilhaft und verhindert unnötige Schleifen.

- 2. Welche Rollenaufteilung gibt es zwischen Ihnen und dem Minister und wo sehen Sie Ihre inhaltlichen Schwerpunkte?**

Natürlich gibt es zuerst einmal die „klassische“ Aufgabenteilung: Der Minister macht die „Außenpolitik“, der Staatssekretär macht die „Innenpolitik“. Diese Trennung ist natürlich nicht durchgehend und selbstverständlich pflege ich intensive Kontakte zum parlamentarischen Raum und bin ich auch im Lande unterwegs. Dies ist notwendig, um die Probleme und Stimmungen vor Ort einzufangen und nicht irgendwann in einem Elfenbeinturm MIR zu sitzen. Und was für alle Mitarbeiter gilt: „Tue Gutes und verkaufe es gut“, das ist natürlich auch mein Leitsatz. Das Spannende an der Funktion eines Staatssekretärs ist überdies, dass ich mich sowohl mit fachlichen Themen, aber auch insbesondere mit personalpolitischen und organisatorischen Problemen auseinandersetzen und befassen muss. Und gerade diese Mischung macht ihren Reiz aus und ich



Ministerpräsident Matthias Platzeck bei der Übergabe der Berufungsurkunde an den neuen Staatssekretär Rainer Bretschneider

kann uneingeschränkt sagen: Die Arbeit macht mir Spaß.

- 3. Welche politischen – und hier interessieren uns natürlich insbesondere die verkehrspolitischen Schwerpunkte – sehen Sie mittelfristig für das MIR ?**

Innenpolitisch geht es vor allem darum, die bisherige Schlagkraft beizubehalten. Da setze ich vor allem auf motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Fachlich einarbeiten musste ich mich natürlich in die nicht verkehrlichen Fachbereiche von der Landesplanung bis zur integrierten Stadtentwicklung, von der Bauaufsicht bis zur Braunkohle. In der Verkehrspolitik selbst gibt es eine große Bandbreite von Themen: Aktuell die Verkehrssicherheit, die Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum, die verkehrlichen Herausforderungen des Ballungsraumes um Berlin und dort die Erarbeitung einer gemeinsamen Verkehrsprognose zusammen mit Berlin. BBI ist weiter ein Thema, die Optimierung des ÖPNV und SPNV, die Optimierung des Straßennetzes vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und, und, und. Die Themen gehen da nicht aus.

- 4. Im MIR sind die Abteilungen Straßenwesen und Verkehr zusammengelegt worden. War dies ein längst überfälliger Schritt und wie haben Sie diesen Prozess der Zusammenlegung empfunden?**

Verkehrspolitik kann nur integriert erfolgen. Das hat auch Konsequenzen für die Struktur der Verwaltung. Spätestens seit der Etablierung des Landesbetriebes Straßenwesen ist deutlich geworden, dass sich die Aufgabenstellungen in den letzten Jahren – der große Nachholbedarf ist befriedigt – verändert und ein Zusammengehen beider Abteilungen sinnvoll ist. Diese Annahme ist noch einmal im Prozess der Aufgabenkritik bestätigt worden. Und dass auch die Beschäftigten eine Fusion beider Abteilungen von Beginn an mitgetragen haben, wird daran deutlich, dass der gesamte Prozess lediglich ein halbes Jahr in Anspruch genommen hat. Diese gut aufgestellte Verkehrsabteilung stärkt das MIR insgesamt und wir haben die Voraussetzungen geschaffen, trotz eines quantitativen Personalabbaus, die qualitative Leistungsfähigkeit zu erhalten.



5. Gibt es etwas, das Sie dieser neuen Abteilung mit auf den Weg geben möchten bzw. was Sie als gute Erfahrung in die aktuellen Diskussionen zu den Organisationsveränderungen im MIR einbringen können?

In einer derartigen Situation sollte jeder bemüht sein, den Prozess für alle transparent zu gestalten und den Beschäftigten die Möglichkeit zu geben, sich aktiv beteiligen und einbringen zu können. Nur wenn es gelingt, einen breiten Konsens und Akzeptanz der nötigen Organisationsveränderungen zu erzielen, nur dann wird man auch die nötige Akzeptanz bei der Umsetzung erreichen. Ich wünsche der neuen Verkehrsabteilung, dass sie es schafft, die in dem Umstrukturierungsprozess praktizierte Offenheit auch weiterhin in der täglichen Arbeit zu erhalten und damit das Zusammenwachsen der einzelnen Referate und der Abteilung in Gänze zu erleichtern.

6. Sie haben die Abteilung Verkehr vier Jahre geleitet. Was war Ihr Schwerpunkt und welches sind aus Ihrer Sicht die wichtigsten Projekte, die in dieser Zeit umgesetzt werden konnten?

Eine der schwierigsten Aufgaben war sicherlich die Erstellung und Umsetzung des Maßnahmenkatalogs, der im Zusammenhang mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahre 2006 erforderlich wurde. Ich denke, hier haben wir es geschafft, die Folgen des schmerzlichen finanziellen Einschnitts durch einen sehr ausgewogenen Maßnahmenmix relativ verträglich zu gestalten.

Die positiven Auswirkungen des investiven Park&Ride-Sonderprogramms können heute an zahlreichen Bahnhöfen und deren Umfeldern in Augenschein genommen werden.

Mit dem Landesnahverkehrsplan 2008 bis 2012 wurde ein wichtiges Grundlagenwerk für die mittelfristige Entwicklung des Schienenverkehrs im Land Brandenburg geschaffen.

Zu nennen ist auch die Novellierung des ÖPNV-Gesetzes, die trotz weit reichen-

der Veränderungen am traditionellen Finanzierungssystem des übrigen ÖPNV sehr „geräuschlos“ umgesetzt werden konnte. Und last not least die Verfahren zur Genehmigung des Ausbaus des Flughafens Schönefeld als Voraussetzung für eines der größten Infrastrukturprojekte Deutschlands.

7. Ein verkehrspolitisch äußerst wichtiger Bereich ist der ÖPNV. Brandenburg hat mit dem neuen ÖPNV-Gesetz die Finanzierung neu gestaltet und den Kreisen und kreisfreien Städten damit eine große Eigenständigkeit und Verantwortung übergeben. Welche Erwartungen haben Sie in diesem Zusammenhang an diese Gebietskörperschaften ?

An erster Stelle erwarte ich natürlich, dass die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV das ihnen zur Verfügung stehende Mehr an finanziellen Mitteln verantwortungsbewusst und zusammen mit der neuen Flexibilität zur Gestaltung eines hochwertigen, den Bedingungen vor Ort optimal angepassten ÖPNV nutzen.

Die Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den übrigen ÖPNV war eine strategisch ausgerichtete Entscheidung. Der neue europäische Rechtsrahmen sieht in der VO 1370/07 genau diesen Paradigmenwechsel vor. Die kommunalen Aufgabenträger müssen zukünftig entscheiden, ob durch wettbewerbliche Vergabe oder unter bestimmten Voraussetzungen durch Direktvergabe das ÖPNV-Angebot erbracht werden soll. Die Einführung dieses regulierten Wettbewerbs führt zu einem attraktiven und innovativen Dienstleistungsangebot und niedrigen Kosten; so jedenfalls die Zielstellung der Verordnung. Also: Der Fahrgast muss davon profitieren. Das ist die Herausforderung.

8. Im Rahmen des ÖPNV ist das Land direkt verantwortlich für den Schienenpersonennahverkehr. Wo sehen Sie hier die Schwerpunkte für die nächsten Jahre ?

Aufbauend auf dem noch „druckfrischen“ Landesnahverkehrsplan 2008 bis 2012

sollte eine zukunftssträchtige Strategie für die nachhaltige Entwicklung des SPNV aufgebaut werden, die sowohl der Daseinsvorsorge auf dem Gebiet der Mobilität als auch der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung im Lande gerecht wird. Um den Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen, müssen wir den SPNV als Herzstück noch attraktiver machen. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit, attraktive Tarifangebote sowie die Optimierung der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern sind dabei wesentliche Entscheidungskriterien. Auch der Wettbewerb auf der Schiene soll durch weitere Ausschreibungen konsequent weitergeführt werden. Zur Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV ist eine solide Finanzausstattung durch Regionalisierungsmittel unverzichtbar und, dies möchte ich an dieser Stelle auch betonen, es gibt nur geringe Spielräume für zusätzliche Leistungen auf den Regionalstrecken, d. h. „mehr“ für den Einen bedeutet „weniger“ für einen Anderen.

9. Ihr Kind – ich glaube das kann man so sagen – ist der BBI. In verschiedener Verantwortung haben Sie am Erfolg dieses für die Region so wichtigen Projektes mitgewirkt. Ist nach der Diskussion über die Schließung von Tempelhof das Projekt jetzt in „trockenen Tüchern“ oder können das laufende Verfahren über den Umfang von Nachtflug bzw. tangierende Bereiche, wie Verkehrsanbindung, Bodenreformgrundstücke oder Ähnliches noch wirkliche Probleme bringen?

Die verkehrliche Erschließung, insbesondere im Straßenbereich, ist weit fortgeschritten. Bei der Schiene sind wir leider nicht so weit. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planergänzungsverfahren Lärmschutzkonzept BBI hat im April die Erörterung stattgefunden, davon eine Woche mit den Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Verbänden sowie zwei weitere Wochen mit Einwendern und Betroffenen. Nun bleibt abzuwarten, was sich aus dem Anhörungsbericht ergibt. In „trockenen Tüchern“ ist das Projekt sicher erst,



wenn der erste Flieger mit dem richtig einsortierten Gepäck vom BBI abhebt. Aber ich denke, die größten Grundsatzprobleme sind bewältigt.

10. Welche Projekte möchten Sie bis zum Ende der Legislatur sowohl

„außenpolitisch“ als auch „innenpolitisch“ umgesetzt oder angeschoben haben?

Viel Zeit bleibt ja nicht mehr – ich möchte mich deshalb auch nicht auf bestimmte Projekte festlegen. Egal ob Ende der

alten oder Anfang der neuen Legislatur – das Haus MIR muss sowohl „außen-“ als auch „innenpolitisch“ so arbeiten, dass der bisher gute Ruf weiter gehalten und gefestigt wird. Und ich bin zuversichtlich: Das wird uns allen auch gelingen. ■

Eins plus Eins = Eins Abteilungen Verkehr und Straßenwesen haben fusioniert

Ulrich Mehlmann



Glauben Sie nicht, liebe Leserinnen und Leser, dass wir Verkehr gestalten und Straßen bauen, aber nicht rechnen können. Wir können das eine und das andere auch. Denn seit dem 1. Januar 2008 haben wir die Abteilungen Straßenwesen und Verkehr in einer gemeinsamen Abteilung Verkehr fusioniert. Die Überschrift hätte auch heißen können „alles auf Anfang“, denn als das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr 1990 seine Arbeit aufnahm, gab es in der Tat nur eine Verkehrsabteilung, in der sich sowohl das Straßenwesen als auch die anderen Verkehrsträger wie ÖPNV, Luftfahrt, Wasserstraßen etc. wiederfanden. Doch schon 1991 haben

wir festgestellt, dass der Nachholbedarf insbesondere in der verkehrlichen Infrastruktur so immens war, dass zur effizienteren Aufgabenerledigung der komplette Bereich Straße in eine eigene Abteilung Straßenwesen und Straßenbau ausgegliedert wurde und selbstständig seine Aufgaben erfüllte. Diese Zweiteilung hat dann 16 Jahre angehalten. Beide Abteilungen waren Garant für eine positive Außendarstellung des Ministeriums. Und noch etwas ist etwas Besonderes: Der „Neue“ ist der „Alte“ ... gemeint ist der Abteilungsleiter.

Spätestens seit der Zusammenlegung der Abteilungen Wohnen und Stadtent-

wicklung im Jahr 2003 stand die Frage, ob nicht gleiches im Verkehrsbereich gefordert sei – übrigens in vielen anderen Bundesländern seit längerem geübte Praxis, auch im „Mittendrin-Land“ Berlin. Hier haben wir uns im Rahmen der Verwaltungsmodernisierung jedoch in einem Zwischenschritt darauf verständigt, einen Landesbetrieb Straßenwesen auf der Grundlage des „Gesetzes zur Neuorganisation der Straßenbauverwaltung“ einzurichten und dann den großen Schritt zu tun. Im Rahmen dieses Abstimmungsprozesses sind bereits zahlreiche Diskussionen über Schnittstellen zwischen dem Ministerium und dem nachgeordneten Bereich geführt worden.



Nachdem der Landesbetrieb 2005 seine Arbeit aufgenommen hatte, war der Prozess für das Ministerium noch lange nicht erledigt. Im Rahmen der Aufgabenkritik in den Jahren 2005 und 2006 wurden die Abteilungen Verkehr und Straßenwesen einer kritischen Prüfung unterzogen. Untersucht wurden Synergieeffekte, die Ineffizienzen an Schnittstellen sowie der Abbau von Doppelarbeit in der Aufgabenerfüllung. Im Ergebnis dieser Aufgabenkritik stand dann der Aufbau einer Verkehrsabteilung! Als Oberziel: Terminvorgabe 2008.

Dieser Fusionsgedanke fand sowohl bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beider Abteilungen als auch bei den Führungskräften Akzeptanz und war eine wichtige Voraussetzung, um den Prozess zügig voranzubringen. Es galt, eine Organisationsform zu finden, mit der die Fusion für alle Beschäftigten transparent und möglichst einvernehmlich umgesetzt werden konnte.

Dafür wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich aus Vertretern der Dienststelle, der Beschäftigten und des Personalrats zusammensetzte. Aufgabe dieser Arbeitsgruppe bestand insbesondere in der Konkretisierung des Geschäftsver-

teilungsplanes, der personellen Zuordnung und der Raumverteilung. Alle Beschäftigten hatten die Möglichkeit, sich über die Fortschritte der Arbeit der Arbeitsgruppe anhand der Sitzungsprotokolle zu informieren. Im Rahmen von Personalversammlungen wurden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter direkt informiert und angesprochen.

Bereits Mitte November 2007 hatte die Arbeitsgruppe alle Arbeitsaufträge abgearbeitet und die neuen Referatsstrukturen standen fest.

Die fusionierte Abteilung Verkehr gliedert sich in die nachfolgenden Referate:

- 40: Grundsatzangelegenheiten Verkehr
- 41: Straßenverkehr
- 42: Verkehrs- und Straßenbaufinanzierung; Logistik
- 43: ÖPNV, Eisenbahnen
- 44: Luftfahrt
- 45: Straßenbau

Die neuen Referatsstrukturen sind teilweise das Ergebnis von Zusammenlegungen, aber auch von neuen Zuordnungen einzelner Aufgaben. So wurden die Grundsatzreferate Verkehr und Stra-

ßenwesen sowie das Straßenverkehrsrecht mit der obersten Straßenverkehrsbehörde zusammengelegt. Der gesamte ÖPNV wird nunmehr in einem Referat bearbeitet ebenso wie die Luftfahrt und der Luftverkehr.

Nach einer für solche Prozesse sehr kurzen Vorbereitungszeit von einem halben Jahr hat die Verkehrsabteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung am 1. Januar 2008 ihre Arbeit aufgenommen. Zielerreichung punktgenau.

Diese erfolgreiche Fusion und noch dazu in diesem kurzen Zeitraum war aus meiner Sicht nur möglich, weil der gesamte Prozess offen und konstruktiv geführt wurde und die Zusammenarbeit durch Lösungsorientierung und einem hohen Grad an Realismus gekennzeichnet war. Mit der neuen Verkehrsabteilung wurden die Voraussetzungen geschaffen, die Leistungsfähigkeit bei fortschreitendem Personalabbau sicherzustellen und das Ressort insgesamt zu stärken. In diesem Sinne wünsche ich mir und „meiner“ Abteilung Verkehr gutes Gelingen und viel Erfolg in den kommenden, bestimmt nicht leichter werdenden Jahren.



Mobilität ist mehr als nur Verkehr

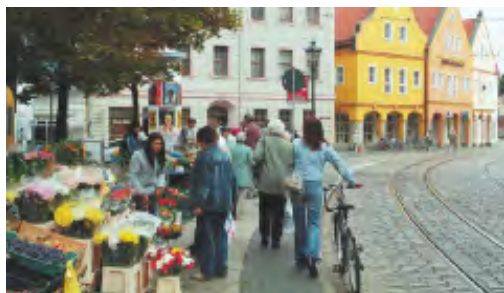
Elisabeth Iskenius-vom Hove

Mobilität gehört in unserer hochentwickelten Gesellschaft heute für die meisten Menschen zur Alltagserfahrung. Unterwegs zu sein, ist für viele Bürgerinnen und Bürger ein wichtiger Tagesbestandteil – zur Arbeit, Ausbildung oder

zu Fortbildungszwecken, auf dem Weg zu Erledigungen, zur Versorgung und Erbringung von Dienstleistungen, in der Freizeit oder bei anderen Gelegenheiten (z. B. Kultur, Erholung, Gesundheit). Die Sicherung einer bedarfsgerechten nachhaltigen Mobilität ist somit grundlegende Voraussetzung zur Teilnahme und Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben. Die Schaffung und der Erhalt einer leistungsfähigen Verkehrswirtschaft und einer bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur ist insbesondere vor dem Hintergrund der wachsenden volkswirtschaftlichen Bedeutung

verbundener europäischer Verkehrssysteme für die globalisierte Wirtschaft einer der zentralen Schlüsselfaktoren für ein stabiles Wirtschaftswachstum und eine angemessene Partizipation aller Bevölkerungsgruppen am Wachstum. Zugleich ist der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen auch für die zukünftigen Generationen ein wichtiges Querschnittsthema für den Verkehrsbereich. Damit ist Mobilität zu einem Grundelement unserer individuellen Lebensqualität geworden.

Mobilität ist einer der wichtigsten Standortfaktoren einer Region überhaupt. Die





Geschwindigkeit, mit der sich Unternehmen und Gemeinden heute technologischen Entwicklungen und dem wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandel anpassen müssen, ist in der bisherigen Geschichte beispiellos. All diese Veränderungsprozesse sind eng mit Mobilitätsaspekten bzw. neuen Anforderungen an die Verkehrsentwicklung einer mobilen Gesellschaft verbunden. Auch die individuellen Mobilitätsmuster variieren abhängig von den regionalen Bedingungen, der jeweiligen Lebensphase und den persönlichen Einstellungen. Die damit verbundene anhaltende Dynamik der Entwicklung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung sowie die damit einhergehende Belastung der Umwelt erfordern insbesondere vor dem Hintergrund des tiefgreifenden demografischen und ökonomischen Strukturwandels verantwortliche Wege, in eine mobile Zukunft zu gehen.

Eine mobile Gesellschaft braucht eine flexible und zukunftsweisende Mobilität. Sie braucht alle Verkehrsträger und muss offen sein für neue Entwicklungen und Technologien. Sie braucht integrierte Konzepte, in welchen alle Verkehrsträger mit ihren spezifischen Vorteilen zu einem nachhaltigen und regional-spezifisch aufeinander abgestimmten Gesamtsystem vernetzt werden. Sie braucht eine breite Beteiligung der Bevölkerung und eine stärkere Zielgruppenorientierung bei der Erarbeitung regionaler Entwicklungsziele und verhaltensbezogener verkehrspolitischer Strategien, damit die Bürgerinnen und Bürger ihre Mobilitätsinteressen verantwortlich gestalten können.

Vor diesem Hintergrund kann Mobilität nicht mehr definiert werden als die Summe einzelner Verkehrswege, die aus den Wünschen von Betreibern, Nutzern und/oder Betroffenen resultiert. Mobilität muss vielmehr als stabile Eigenschaft von Standorten, als Erreichbarkeit und Wahlfreiheit definiert werden. Nicht die Optimierung von Teilsystemen, sondern die Umsetzung integrierter Verkehrskonzepte unter Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsträger und die sektorale und horizontale Verknüpfung der verschiedenen Fachpolitiken (Verkehr, Raumordnung, Sied-



lung, Umwelt, Wirtschaft etc.) ist Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Mobilität als stabiler, demografiefester Standortfaktor in den Kommunen und Regionen des Landes.

Politik für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft bedeutet, den Herausforderungen eines demografiefesten, langfristig finanzierbaren und leistungsstarken Verkehrssystems durch gesetzliche, politische und fiskalische Rahmenbedingungen adäquat zu begegnen. Gerade in ländlich strukturierten Flächenländern wie dem Land Brandenburg gehören gute (Verkehrs-) Verbindungen der Wirtschafts- und Beschäftigungsräume zu den grundlegenden Voraussetzungen der Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen aller Art, insbesondere zur Schaffung und zum Erhalt mittelständischer Betriebe. Damit ist Verkehrspolitik ein wesentlicher Bestandteil einer zielgerichteten Mittelstandspolitik.

Die integrierte Verkehrspolitik stellt eine komplexe Aufgabe dar, welche aufgrund der langfristigen Perspektive der Verkehrsentwicklung den Grundprinzipien der Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit in besonderer Weise verpflichtet ist. Wir entscheiden heute darüber, ob wir in 30 – 50 Jahren über moderne, leistungsfähige und finanzierbare Infrastrukturen verfügen – oder ob die nächste Generation mit Netzzusammenbrüchen, flächendeckenden Staus und einer unzuverlässigen Versorgung konfrontiert sein wird. Dabei ist es von entscheidender Bedeutung, nicht nur einzelne iso-

lierte Schritte und Teillösungen zu verfolgen, sondern ein aufeinander abgestimmtes Maßnahmenbündel zu entwickeln, welches sowohl unmittelbar die aktuellen Problemlagen angeht, als auch Leitbilder und Handlungskonzepte für die Verwirklichung langfristiger Ziele enthält.

Diesem Anspruch trägt die Verkehrspolitik durch die kontinuierliche Überprüfung und Weiterentwicklung des Integrierten Verkehrskonzepts des MIR entsprechend der veränderten Schwerpunktsetzung der Landesregierung auf Beschäftigung und Wachstum Rechnung. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Einbeziehung der Klima- und Energiestrategie, die einheitliche Betrachtung des Verkehrsraums Berlin-Brandenburg, die enge Verknüpfung von Raum- und Verkehrsplanung sowie die integrierte Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung als Voraussetzung für eine nachhaltige siedlungsstrukturelle Entwicklung in den Kommunen und Regionen des Landes. Jüngstes Beispiel für die Komplexität der verkehrspolitischen Handlungsfelder ist die Unterstützung der sozialpolitischen Schwerpunkte der Landesregierung durch die Einführung des Mobilitätstickets.

Die Prioritätensetzung auf strukturwirksame verkehrliche Schlüsselprojekte und die Bündelung verschiedener Maßnahmen zur Lösung aktueller Problemlagen bietet die Chance relativ rascher Realisierungszeiträume und erhöhter Wachstumswirkungen. Mit der Neuorientierung der Landespolitik auf die Fokussierung



von Standorten mit überdurchschnittlichen wirtschaftlichen und/oder wissenschaftlichen Entwicklungspotenzialen („regionale Wachstumskerne“) und strukturell bedeutsame Infrastrukturprojekte (BBI) geht eine veränderte Rollenverteilung und ein erheblicher Bedeutungszuwachs für die Verkehrsinfrastruktur der Zukunft einher. Nicht die Sicherung eines abstrakten, mehr oder minder unbestimmten Versorgungsniveaus zum Abbau regionaler Disparitäten, sondern die Prioritätensetzung auf demografiefeste Schlüsselprojekte und Maßnahmebündel und die Sicherung der Daseinsvorsorge steht im Fokus der integrierten Verkehrspolitik des Landes. Die vielfältigen und im Ressortvergleich überproportional hohen Anforderungen der Kommunen an Verkehrsinfrastrukturprojekte im Rahmen Aufbau Ost und der Flughafenumfeldentwicklung belegen, dass die Verkehrspolitik einer der wichtigsten strategischen Politikbereiche zur Unterstützung der Kommunen und Regionen in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung ist.



Das Leitbild der nachhaltigen Mobilität bildet den übergeordneten Entwicklungsrahmen aller verkehrspolitischen Ziele und Aktivitäten des Landes, des Bundes sowie der EU. Hiermit wird die Zielstellung verfolgt,

- die Teilnahme am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben nicht nur für die jetzige, sondern auch für

zukünftige Generationen sicherzustellen

- die vorhandenen Ressourcen nur in dem Maß zu verbrauchen, in dem ihre Reproduktion gesichert bzw. ein Ersatz durch andere, erneuerbare Ressourcen möglich ist
- durch resultierende Umweltbelastungen die Regenerationsrate/-möglichkeiten der Umwelt nicht zu überschreiten

Damit wird nachhaltige Entwicklung als ein komplexer Prozess beschrieben, durch welchen die Verknüpfung von sozialer Gerechtigkeit, Umweltschutz und wirtschaftlichem Wohlstand erarbeitet, kontinuierlich überprüft und umgesetzt werden muss. Vor diesem Hintergrund ist es Aufgabe der integrierten Verkehrspolitik, auch zukünftig Maßnahmen auf allen Ebenen (z. B. Grünbuch der EU: „Hin zu einer neuen Kultur im Stadtverkehr“, Nachhaltigkeitscheck, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, TEN etc.) zu initiieren und zu begleiten. ■

Erste gemeinsame Verkehrsprognose für die Region Berlin Brandenburg

Wilfried Laboor

Die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft ist die wichtigste verkehrspolitische Aufgabe. Eine entsprechende Einflussnahme und Gestaltung des Verkehrs und der Verkehrsinfrastruktur spielt dabei eine besondere Rolle – mit einem langfristigen, strategischen Hintergrund müssen Entscheidungen zum Verkehr getroffen werden, die bestehende Probleme anpacken und gleichzeitig die zu erwartenden Entwicklungen in der Zukunft bereits in heutigen Überlegungen berücksichtigen.

Das geht nur auf der Grundlage einer strategisch angelegten Verkehrsplanung, die auf der Basis statistischer Daten, empirischer Erhebungen und der

konzeptionellen Betrachtung der Entwicklungsbedingungen des Verkehrs modellhaft in die Zukunft schaut. Dieser Ausblick muss in regelmäßigen Abständen erfolgen, um nicht sprunghaft und zu spät, sondern konstant und kontinuierlich auf sich abzeichnende Gegebenheiten und Entwicklungen zu reagieren. Berlin plante bereits konkret die Erarbeitung einer neuen Verkehrsprognose, auch in Brandenburg war die Erarbeitung einer neuen Prognose überfällig.

Beide Länder sind von ihren Ausgangspunkten und Entwicklungsbedingungen sehr unterschiedlich. Sie bilden aber einen gemeinsamen Verkehrsraum mit folgenden Prämissen:

- die Grundstrukturen der Verkehrsnetze sind zu Zeiten entstanden als es die Trennung in zwei Länder nicht gab
- Brandenburg umschließt Berlin vollständig, jeglicher Verkehr nach und von Berlin muss durch Brandenburg
- Berlin liegt in der Mitte Brandenburgs und ist durch die vorhandene Ballung von Einwohnern, Wirtschaft sowie Politik und Kultur die wichtigste Quelle und das wichtigste Ziel des Verkehrs
- beide Länder vollziehen seit den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts zunehmend eine abgestimmte, über die Grenzen des jeweiligen eigenen Landes hinausblickende Verkehrs-



politik (Beispiele: VBB, Güterverkehrszentren, Flughafen BBI)

Nach intensiven Diskussionen einigten sich beide Länder erstmalig auf die Erarbeitung einer gemeinsamen integrierten Verkehrsprognose mit dem auch vom Bund gewählten Zeithorizont 2025. Eine richtige und wichtige Entscheidung für die gemeinsame Gestaltung dieses Verkehrsraumes. Eine Entscheidung, die wegen der Komplexität der Aufgabe und der sich aus den konkreten Entwicklungsbedingungen heraus zum Teil widersprechenden Interessen der Länder, Teilregionen und Städte bzw. Stadtbezirke, eine sehr vertrauensvolle und pragmatische Zusammenarbeit und Diskussion erfordert.

Kontinuierliche Datenerhebung und Verkehrsmodellierung heute ein Muss für Maßnahmenentwicklung, -begründung und -durchsetzung

(1) Kontinuierliche Sammlung von Daten/Berichtswesen

- a) Strukturdaten
- b) Netzdaten
- c) Verkehrsmengendaten (Zählungen, Beobachtungen, teilw. automatisch, alternierend, periodisch mit Personal)
- d) Verkehrsverhaltensdaten
Verkehrskennndaten aus Haushaltsbefragungen
- e) Daten zum Wirtschaftsverkehr
- f) Flächennutzung
- g) geographische Daten, Umfeld- u. Umweltdaten

(2) Integrierte Gesamtverkehrsplanung (ca. alle 5 Jahre fortgeschrieben in enger Verzahnung mit Stadtentwicklungsplanung und übergeordneten Planungsebenen) **liefert:**

- a) Ziele, Rahmenkonzeption, Dringlichkeitsreihung der Maßnahmen
- b) Modellinstrumentarium als Grundlage für Wirkungsabschätzungen konkreter Projekte und ihrer Alternativen

Modellergebnisse als Planungsgrunddaten können nur so gut sein, wie es die Qualität der Inputdaten gestattet!

TECHNISCHE UNIVERSITÄT DRESDEN „Startkonferenz SrV 2008“ 11. Juni 2007, Dresden

Prognosen sind keine einfachen Hochrechnungen, sondern Modellrechnungen, die durch eine Vielzahl von Eingangsdaten für die beiden Länder und deren Umfeld sowie deren Entwicklungseinschätzung geprägt werden. Hierzu zählen die Aufteilung der betrachteten Region in möglichst kleine Verkehrszellen, Strukturdaten, wie z. B. Bevölkerung und Arbeitsplätze, Angaben zur sozialen und verkehrlichen Infrastruktur, statistische Angaben zur Wirtschaft, Kosten etc..

Diese Daten liegen oftmals nicht oder nur schwer zugänglich vor. Die benötigten Entwicklungsvorstellungen für den Zeithorizont 2025 sind in der Mehrzahl der betrachteten Aspekte nicht vorhanden. Für die Prognose mussten daher spezielle Untersuchungen in Auftrag gegeben werden und mit den verschiedenen Ressorts entsprechende Vorstellungen erarbeitet bzw. abgestimmt werden.

Die Qualität dieser Eingangsdaten, ihre Genauigkeit und Aggregierbarkeit/Disaggregierbarkeit sowie die Plausibilität der Entwicklungsannahmen bestimmen maßgeblich die Belastbarkeit der Prognose. Seitens der Länder wurde deshalb diesen Daten besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

In seinem Vortrag zum Beginn der Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten 2008 hat Prof. Dr. Ahrens auf das Problem „Datensammlung“ verwiesen:

Die ermittelten Daten werden für die Prognoserechnungen auf die Verkehrszellen heruntergebrochen (insgesamt sind für Brandenburg 1971 Verkehrszellen definiert). Hierauf basierend erfolgt die Berechnung des Verkehrs, der durch die Bürger, bedingt durch die zu einem Reisezweck zurückzulegenden Wege zu dem betrachteten Zeitpunkt, erzeugt wird. Betrachtet wird dabei der Verkehr zwischen den Verkehrszellen.

Diese globale Betrachtung des erzeugten Verkehrs wird dann nach den Wegebeziehungen differenziert. Der Verkehr wird aufgeteilt. Hierzu werden möglichst detaillierte Kenntnisse zu Reisezwecken, wie z. B. Arbeit, Bildung, Freizeit, zu üblichen Gewohnheiten und zum

typischen Verkehrsverhalten der Menschen sowie zu ihren persönlichen Voraussetzungen, bezogen auf die Wegeerledigung, unterteilt nach Altersgruppen und verhaltenshomogenen Gruppen, benötigt. Wichtigste Quelle hierfür sind die Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten (siehe auch den Beitrag „Verkehrserhebungen – Sinn oder Unsinn“ in diesem Heft).

Im dritten Schritt wird der Verkehr durch Zuordnung von Reiseweiten, von Widerständen, wie Zeit oder Kosten etc., weiter differenziert sowie den einzelnen Verkehrsträgern zugeordnet und auf die jeweiligen Verkehrsnetze verteilt. Damit entsteht die modellhafte Vorstellung vom Verkehr zum betrachteten Zeitpunkt.

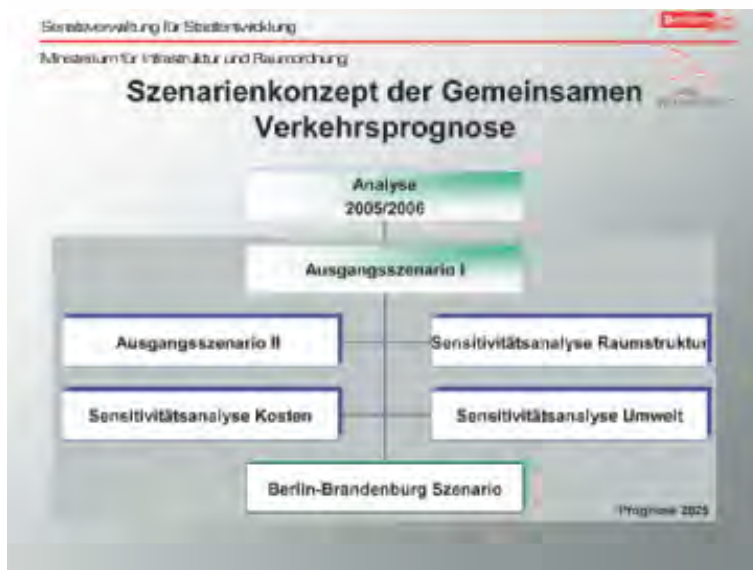
Sensitivierung für Stadtentwicklung
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung

Prognosen sind keine Zielvorstellungen eines verkehrspolitisch gewünschten Leitbildes, dienen aber der Wirkungsüberprüfung geplanter Maßnahmen

Prognosen sind immer konditional (Wenn-Dann)



Schwerpunkthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft



In der Analyse werden die berechneten Werte mit tatsächlichen, erhobenen bzw. erfragten Daten abgeglichen und verglichen. Dieser Prozess (Kalibrierung) ist iterativ, erfolgt also solange bis die Abweichungen das vorgegebene Maxima unterschreiten.

In der Prognose wird ein normaler Werktag in einem vorgegebenen Prognosejahr dargestellt

Das Prognoseergebnis sagt aber nicht, dass sich der Verkehr in den dargestellten Größenordnungen entwickeln wird, sondern dass er sich unter den angenommenen Bedingungen so entwickeln wird.

Beide Länder waren sich einig, die darin enthaltenen Möglichkeiten zu nutzen

und die Wirkung bzw. Wirkungsrichtung der Veränderung ausgewählter Entwicklungsbedingungen zu überprüfen, um sie als gemeinsame Grundlage für künftige Planungen und Entscheidungen heranziehen zu können.

Ergänzend zu zwei Ausgangsszenarien, die auf der Grundlage der allgemein akzeptierten Entwicklungsvorstellungen unter Berücksichtigung zweier modifizierter Angebote im ÖPNV gerechnet werden, sollen weitere spezielle szenarische Betrachtungen für andere Politik- oder Lebensbereiche realisiert werden.

In den Bereichen

- **Kosten** (stärkerer Anstieg der Verkehrskosten für den Nutzer im MIV

- als vom Bund eingeschätzt und somit eine Abkoppelung der Entwicklung dieser Kosten von der Kostenentwicklung für die ÖPNV-Nutzer),
- **Raumstruktur** (Annahme einer Bevölkerungsentwicklung abweichend von der Bevölkerungsprognose, Konzentration dieser abweichenden Entwicklung im „Siedlungsstern“) und
- **Umwelt** (wesentliche Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung und Kostenerhöhung, Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten)

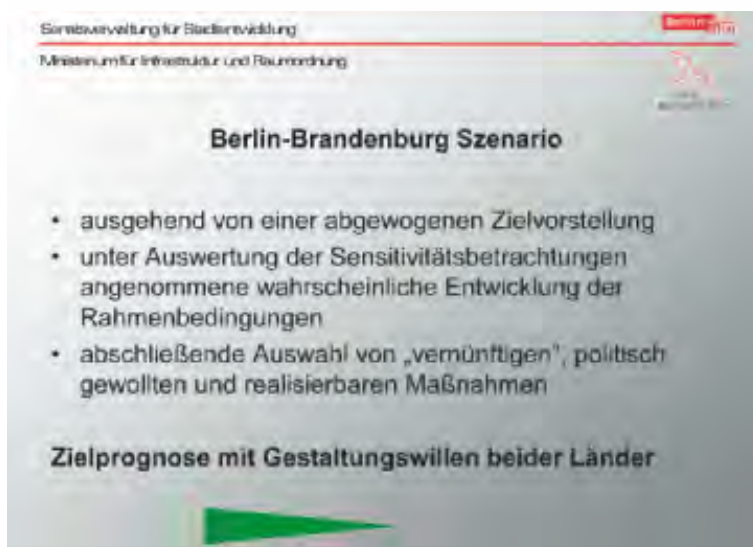
sollen gesonderte Berechnungen als Extremwertbetrachtungen realisiert werden, um – bewusst zugespielt – die Wirkungsrichtungen deutlich zu machen.

In Auswertung und Bewertung der Ergebnisse der Ausgangsszenarien und der Sensitivitätsanalysen wird ein verkehrspolitisches Zielszenario definiert:

Die entscheidenden Vorarbeiten und notwendigen Abstimmungen sind realisiert. Nun muss das Modell fertiggestellt, überprüft und kalibriert werden. Dann kann gerechnet werden. Erste Ergebnisse werden im Juli/August 2008 vorliegen. Diese Ergebnisse werden bewertet und dann Ende August/Anfang September in den für die Begleitung der Prognoseerarbeitung gebildeten Gremien – Lenkungskreis und Expertengremium – diskutiert und dann in einem Workshop vorgestellt. Ziel ist, die Prognose im Oktober 2008 vorzulegen.

Auch wenn das Ergebnis für viele schon klar scheint, schließlich liegt die Bundesprognose seit Dezember 2007 vor – wir sind gespannt auf die konkreten Ergebnisse für die Region insgesamt und differenziert für die Gebietskörperschaften, auf die Wirkungsrichtungen der verkehrspolitisch diskutierten Maßnahmen und die wirklichen Handlungsmöglichkeiten des Landes.

Ein spannendes, alle berührendes Thema. Die Prognose eröffnet die Möglichkeit zu einem intensiven Dialog.





Verkehrserhebungen in Brandenburg – Sinn oder Unsinn?

Wilhelm Dückers

Eine moderne Verkehrspolitik braucht ein verlässliches und gesichertes Faktenwissen. Dazu gehören vor allem Daten zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und zur Verkehrsnachfrage sowie Daten zu den Kosten und der Finanzierung des Verkehrs. Eine Form, an diese Daten zu gelangen, sind Verkehrserhebungen, die vor Ort stattfinden, d. h. in den Straßenbahnen und Bussen, an Straßenkreuzungen sowie in Form einer Befragung der Haushalte über Telefon.

In den **Bussen und Bahnen des ÖPNV** werden ausschließlich Fahrgäste gezählt und/oder befragt. Es handelt sich hierbei also um Personen, die sich bereits zur Überwindung einer bestimmten Strecke ganz oder teilweise für Verkehrsmittel des ÖPNV entschieden haben. Aus den stichprobenhaft erhobenen Zahlen und beantworteten Fragen werden Rückschlüsse über das Kundenverhalten, die Kundenwünsche und die Zufriedenheit abgeleitet.

Verkehrserhebungen auf **Straßen und Straßenkreuzungen** liefern für einen ganz bestimmten Zeitpunkt eine tatsächliche Momentaufnahme des Verkehrs und seiner Zusammensetzung ab. Hieraus lassen sich wiederum auch Auswirkungen auf das Netz ableiten.

Bei den in den Haushalten durchgeführten Verkehrserhebungen werden, bezogen auf die Haushalte einer Gebietskörperschaft, stichprobenhaft

- die jeweiligen Haushalte nach die Mobilität beeinflussenden Informationen, beispielsweise die Verfügbarkeit bestimmter Verkehrsmittel sowie
- alle dem Haushalt angehörigen Personen für eine im vorhinein festgelegte Zahl von Tagen nach den an diesen Tagen zurückgelegten Wegen

und das hierfür benutzte Verkehrsmittel

befragt.

Verkehrserhebungen können einmal, aber auch regelmäßig durchgeführt werden. Durch eine Regelmäßigkeit versteigen sich die Erkenntnisse und lassen sich Entwicklungen aufzeigen und bewerten.

Nachfolgend werden speziell Verkehrserhebungen in Form von Haushaltsbefragungen erläutert.

Wichtig ist, dass alle Angehörigen eines Haushaltes, die nicht ausschließlich Nutzer eines bestimmten Verkehrsmittels sind, nach ihrem Mobilitätsverhalten befragt werden.

In Deutschland verbreitete Haushaltsbefragungen sind SrV (alt: **S**ystem repräsentativer **V**erkehrsbefragungen) und MiD (als Kontiv/neu: **M**obilität in **D**eutschland), aus denen sich für die Beschreibung des Verkehrs notwendigen Daten zum Verkehrsverhalten ergeben.

Nicht Gegenstand sind die Verkehrsuntersuchungen in Anlehnung an SrV und MiD existierenden gesonderten Untersuchungen zum Wirtschafts- und Güterverkehr, da diese 2008 nicht durchgeführt werden.

Bei den folgenden Ausführungen soll auf eine Verständlichkeit der Zusammenhänge, im Einzelfall durch Vergleiche aus anderen Bereichen, Wert gelegt werden und keine wissenschaftlich fundierte Erklärung der Zusammenhänge gegeben werden.

Bei SrV und MiD werden alle Mitglieder eines nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Haushaltes anhand einer Stichprobe für bestimmte Tage nach den vor-

genommenen Ortsveränderungen und den hierfür genutzten Möglichkeiten der Fortbewegung als Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) als Selbst- oder Mitfahrer oder Nutzer des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) befragt.

Beide Erhebungen dienen dem Ziel, sogenannte Kennziffern des Personenverkehrs in Städten und Regionen zu ermitteln, ihre Entwicklung zu beobachten und zu analysieren sowie mit den Ergebnissen anderer Städte und Regionen zu vergleichen.

Es können dabei nicht nur Kennziffern für ein bestimmtes Gesamtgebiet mit einem durchschnittlichen Wert aller befragten Personen erhalten werden, sondern durch erhöhte Stichproben können auch Kennziffern für Teilgebiete, beispielsweise für die Wirkungsanalyse bestimmter baulicher oder betrieblicher Maßnahmen oder für einzelne Altersgruppen, abgebildet werden. Dabei muss beachtet werden, dass nicht nur eine systembedingte Mindeststichprobe für das Gesamtgebiet von mindestens etwa 1000 Personen erforderlich ist, sondern auch die für die Ermittlung solcher speziellen Aussagen notwendigen Personenzahl in % der jeweiligen der Gruppe oder des Gebietes herangezogen wird.

SrV wird seit 1972 an der TU Dresden systemseitig entwickelt und gepflegt. Der Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung versteht sich als wissenschaftlicher Begleiter und Koordinator der Erhebung. Die heute unter dem Namen Studie „Mobilität in Städten“ wurde 1972 von der TU Dresden begonnen, um infolge von acht über die Jahre durchgeführten Untersuchungen – 1977, 1982, 1987, 1991, 1994, 1998 und 2003 – eine langjährige Zeitreihe zur Untersuchung des Verkehrsverhaltens aufbauen zu können. Seitdem folgten



Schwerpunkthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft



Stadtbeteiligung SrV 2008 (Quelle: TU Dresden)

Wiederholungen im Abstand von etwa fünf Jahren. Die Untersuchung beschränkte sich bis 1989 auf die neuen Bundesländer.

Auftraggeber sind, teilweise mit Unterstützung der Länder oder der jeweiligen Verkehrsverbünde oder -unternehmen, die Städte und Gemeinden selbst.

In Brandenburg waren bisher Haushalte aus den folgenden Städten befragt worden: Brandenburg an der Havel, Calau, Cottbus, Drebkau, Frankfurt (Oder), Lübben, Peitz, Potsdam, Spremberg, Vetschau und Werben.

Seit 1989 nahmen und nehmen auch Städte in den alten Bundesländern, wie Frankfurt/Main, Augsburg, Göttingen und Berlin teil.

2008 werden bundesweit etwa 60 Städte und Regionen, in Brandenburg Haushalte in den Städten Cottbus und Potsdam, sowie Städte und Gemeinden in den Regionen Bernau, Eberswalde, Eichwalde/Zeuthen, Falkensee/Dallgow/Wustermark, Ludwigsfelde, Oranienburg, Rüdersdorf, Spremberg, Straus-

berg und Teltow/Stahnsdorf/Kleinmachnow befragt.

Neben den Städten Potsdam und Cottbus, die sich bereits seit 1972 an jeder der stattgefundenen Erhebungen beteiligt haben, legt das MIR für das Jahr 2008 aus Vergleichszwecken Wert drauf, auch Städte und Gemeinden mit geringeren Einwohnerzahlen für eine Teilnahme zu gewinnen.

Da die Entscheidung, sich in diesem Bereich zu engagieren erst im vergangenen Jahr positiv beschieden wurde, der notwendige zeitliche Vorlauf bis zum Beginn der Befragungen sehr eng bemessen war und der organisatorische Koordinierungsaufwand potenzieller Städte und Gemeinden aus einer Hand den geringsten Aufwand bedeutete, hat sich das MIR entschieden, selbst die Initiative zu dieser außerplanmäßigen Beteiligung weiterer Städte und Gemeinden in Brandenburg zu übernehmen.

Die Studie „**Mobilität in Deutschland**“ gibt es seit 1976. Sie ist größer angelegt als SrV, umfasst nicht eine beschränkte

Zahl von Städten, sondern das gesamte Bundesgebiet. Ausgewählt werden allerdings Städte einzelner sogenannter repräsentativer Städtegrößengruppen. Die Stichprobe ist zudem, bezogen auf das jeweilige Befragungsgebiet, geringer.

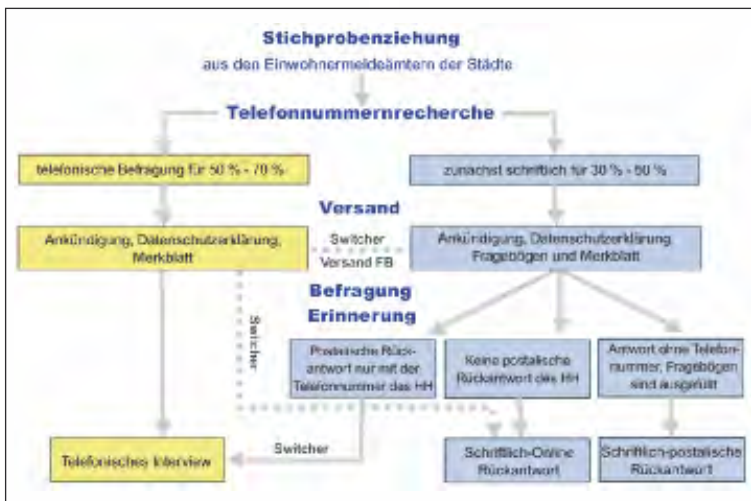
Bisher war der Bund Auftraggeber dieser Studie. Ausschließlich im Fall der Aufstockung der Stichprobe, also die Erhöhung der Anzahl zu befragender Haushalte, haben sich die Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünde oder -unternehmen anteilig an der Untersuchung beteiligt.

Eine solche Aufstockung ist ebenfalls für 2008 seitens des MIR beabsichtigt, um durch die „zusätzlichen SrV-Städte“ im Zusammenwirken mit den in der Regelstichprobe von MiD vorgesehenen Gebietskörperschaften noch fundiertere und verlässlichere Zahlen zu bekommen. Durch diese regional verteilte Stichprobenergänzung soll es möglich werden, Erkenntnisse über das Verkehrsverhalten, bezogen auf Regionale Planungsgemeinschaften und/oder Landkreise zu erhalten.

Beide Studien zeigten bisher Unterschiede auf in der Art und Weise der Stichprobenziehung und den Tagen, an denen erhoben wurde. Zwischenzeitlich sind sie inhaltlich auf Grundlage einer gesonderten Forschungsarbeit aufeinander abgestimmt und ergänzen sich. Sie beginnen beide erstmals gemeinsam im Januar und enden im Dezember 2008. Es ist damit eine Doppelbefragung von einzelnen Haushalten grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Teilnahme der per Zufallsverfahren ausgewählten Haushalte ist freiwillig.

Alle zufällig ausgewählten Haushalte erhalten eine Ankündigung, dass sie für diese Befragung ausgewählt wurden und werden um die Mitwirkung gebeten. In einem weiteren Schreiben erhalten sie die entsprechenden Fragebögen zum jeweiligen Haushalt und einer auf die in diesem Haushalt gemeldeten Anzahl von Personen abgestimmten Zahl von Personenfragebögen. Im Personenfragebogen sollen für den Befragungszeitpunkt durch die einzelnen Haushaltsmitglieder



Methodik SrV 2008 in Anlehnung an DIW/Infas „Mobilität in Deutschland“ (Quelle: TU Dresden)

alle jeweilig zurückgelegten Wege aufgezeichnet werden. Der Datenschutz bleibt gesichert. Die Befragung erfolgt telefonisch oder schriftlich, je nachdem, wie die ausgewählten Haushalte besser erreichbar sind.

Alle beantworteten Fragebögen, sei es schriftlich, telefonisch oder online, werden durch das von der TU Dresden zur Einhaltung des Datenschutzes verpflichtete Erhebungsbüro auf Plausibilität geprüft und anschließend sofort anonymisiert, sodass ab diesem Zeitpunkt keinerlei Rückschlüsse von einem Fragebogen auf die jeweilige Person möglich ist. Erst ab diesem Zeitpunkt zählen sie zur im Vorfeld abgestimmten Mindestanzahl der notwendigen Rückantworten für die festgelegte Stichprobe.

Im Rahmen der Auswertung aller Fragebögen ergeben sich Allgemeine Kennziffern, wie Mobilitätskennwerte und Pkw-Nutzung, haushaltsstrukturelle und personenspezifische Angaben zur Mobilität, wie Pkw-Verfügbarkeit, Nutzungshäufigkeit von Fahrrad und ÖPNV. Es können verkehrliche Tagesganglinien, die Verkehrsmittelnutzung in Abhängigkeit von Entfernungsräumen und mittlere

Reiseweiten für einzelne Verkehrszwecke ermittelt werden.

Wie anfangs ausgeführt, ist die Kenntnis um das Verkehrsverhalten kein statistischer Selbstzweck.

Jede Form der verkehrsplanerischen Berechnung oder Abschätzung ist auf die Daten angewiesen. Daten zum Verkehrsverhalten sind ein wichtiger Baustein für eine Gesamtverkehrsprognose aber auch für sektorale, d. h. lediglich auf einen Verkehrsträger ausgerichtete Verkehrsprognosen. Diese werden für die Gestaltung des Verkehrsangebotes im ÖPNV als sinnvoll erachtet. Das Verkehrsverhalten ist ein nicht unwichtiger Wert, der Baustein einer Rechenregel, mit dem das Verkehrsaufkommen einer Gebietseinheit sowohl für eine Analyse („Gegenwartsplanfall“) als auch für eine Prognose („Zukunftsplanfall“) berechnet wird (siehe auch Artikel „Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg“).

Auf Grundlage dieser Informationen können bspw. auch potenzielle Nutzer von Zugangsstellen des ÖPNV sowie die Veränderung des Verkehrsaufkommens durch eine Veränderung der alters-

gruppenspezifischen Einwohnerzusammensetzung eingeschätzt werden.

Beispielhaft dargestellt sind einige Kennwerte Brandenburger Städte im Vergleich zum bundesdeutschen Mittel, um zu verdeutlichen, wie unterschiedlich die Ergebnisse sind und die daraus resultierende Erkenntnis, stadtspezifisch besser und genauer spezifische Fragen des Verkehrs behandeln zu können.

Die ausgewählten Kennwerte weisen für beide Städte in Brandenburg markante Abweichungen untereinander oder vom gewogenen Mittelwert auf. Diese Abweichungen sind notwendig, um eine auf die Bedürfnisse der Bürger abgestimmte Politik hinsichtlich Angebot und notwendiger Infrastruktur schaffen und vorhalten zu können.

Beispielsweise legt der Potsdamer Bürger fast doppelt soviel Wege mit dem Öffentlichen Personenverkehr zurück als der Cottbuser. Dies bedeutet, dass selbst im Verhältnis zu allen am SrV 2003 teilgenommenen Städten und Gemeinden in Potsdam der Öffentliche Personenverkehr eine herausragende Stellung einnimmt. Auch sind sowohl Potsdam als auch Cottbus Städte, deren Bürger im Verhältnis zu allen am SrV 2003 teilgenommenen Städte und Gemeinden doppelt so oft das Fahrrad benutzen, was für die besondere Beachtung der Belange von Radfahrern in beiden Städten spricht. Gleiches lässt sich auch aus den ausgewiesenen Kennwerten der relativen Verkehrsmittelanteile ablesen.

Diese Erkenntnisse zeigen beispielhaft die Notwendigkeit der regelmäßigen Befragungen der Haushalte. Über die letzten 30 Jahre sind die Anteile des ÖPNV und Fahrradverkehr zwar zurückgegangen, aber dennoch so hoch, dass man diesen Verkehrsteilnehmern besondere Beachtung und Aufmerksamkeit schenken muss. ■

	Entfernung pro Weg [km]	Geschwindigkeit [km/h]	ÖPV [Wege/P., d]	Wegeanteile absolut [Wege/P., d]			Summe Wege [Wege/P., d]	Verkehrsmittelanteile relativ [%]			
				MIV	Rad	Fuß		ÖPV	MIV	Rad	Fuß
Potsdam	8	22	0,6	1,15	0,61	0,72	3,08	19,6	37,4	19,7	23,3
Cottbus	6	18	0,35	1,2	0,67	0,75	2,97	11,7	40,5	22,4	25,4
gewogenes Mittel aller Städte 2003	7	20	0,54	1,35	0,37	0,82	3,08	17,0	44,0	12,0	27,0

Mobilität in Städten 2003 – SrV 2003, auszugsweise ausgewählte Kennwerte (Quelle: TU Dresden)



Land Brandenburg führt Mobilitätsticket ein

Horst Stammer

Das Land Brandenburg führt als erstes Flächenland in Deutschland ein Mobilitätsticket ein, das sozial schwächeren Menschen zugute kommen soll. Hierzu hat der Landtag auf Initiative der Regierungskoalition am 10. April 2008 die Landesregierung aufgefordert. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung wurde beauftragt, die Modalitäten mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zu vereinbaren.

Zum Erwerb des preisgünstigen Mobilitätstickets sind Empfänger von Leistungen nach dem SGB II einschließlich Sozialgeld, von laufenden Leistungen der Sozialhilfe einschließlich der Grundversicherung im Alter, von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz sowie Mitglieder der jeweiligen Bedarfsgemeinschaften berechtigt. Für diesen Personenkreis soll die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich verbessert werden. Das Mobilitätsticket ist als persönliche Monatskarte ab 1. September 2008 landesweit erhältlich. Das Ticket gilt für ausgewählte Preisstufen im Tarifsystem des VBB – vom Tarif für zwei Waben bis hin zum Tarif für drei Landkreise. Das Angebot ist auf den konkreten Bedarf des Nutzers zugeschnitten. Es geht über die Idee der Volksinitiative hinaus, wonach das Sozialticket nur



innerhalb eines Landkreises oder einer kreisfreien Stadt gelten sollte. Mit dem Mobilitätsticket kann der Kunde – je nach individuellem Bedarf – in seinen Nachbarort pendeln oder landkreisüberschreitend fahren.

Der Preis beträgt grundsätzlich 50 % des Tarifes einer regulären Monatskarte für jedermann. Damit können Menschen mit einem geringeren Budget ein preislich attraktives und im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln vor allem konkurrenzfähiges Angebot nutzen. Die Berechtigung für das Mobilitätsticket wird von den Sozialverwaltungen bescheinigt, die eigentliche Fahrkarte ist –

wie eine reguläre Monatskarte – bei den Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg erhältlich.

Das Mobilitätsticket wird bewusst als Monatskarte angeboten, um eine nachhaltige Verhaltensänderung in Richtung öffentlicher Verkehr zu bewirken. Wer eine Monatskarte hat, fährt auch häufiger. Derzeit erwerben nur wenige Hartz-IV-Empfänger Monatskarten zum Normalpreis.

Brandenburg ist das erste Flächenland in Deutschland, das eine ermäßigte Monatskarte für sozial schwächere Menschen einführt. Bisher gab es solche Sozialtickets nur auf lokaler Ebene. Das Land lässt sich das Mobilitätsticket etwas kosten und gleicht die Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen bis zu einem Höchstbetrag von 2,3 Mio. € pro Jahr aus. Die Mittel werden aus dem Budget des MIR aufgebracht. Das Angebot gilt zunächst für zwei Jahre.

Das Mobilitäts-Ticket ist Ergebnis einer gemeinsamen Anstrengung von VBB, Verkehrsunternehmen, Sozialverwaltungen und Landesregierung, die in einer konzertierten Aktion zahlreiche Hürden zum Nutzen der Betroffenen und des ÖPNV überwunden haben. ■





Gemeinsames Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Berlin-Brandenburg schafft Basis für intelligente Verkehrssteuerung in der Region

Steffen Wenk

Durch die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse in Berlin und dem engerem Verflechtungsraum von Brandenburg kann auf Eingriffe in den Straßenverkehr durch Verkehrslenkung (Wechselwegweisung) und Verkehrssteuerung (Fernsteuerung von Ampelanlagen) sowie indirekt über die Medien nicht mehr verzichtet werden.

Inzwischen haben sich auch die Verkehrsverhältnisse in Brandenburg im Umland von Berlin, einschließlich Autobahnen, so verändert, dass die bereits bestehende Kooperation mit Berlin durch bedarfsorientierte Steuerung und Wegweisung auf der A 2, A 9, A 10 dauerhaft nicht mehr ausreicht. Nur durch ein permanent abgestimmtes Verkehrsmanagement, das die Belange beider Bundesländer angemessen berücksichtigt, ist es möglich, den Folgen des insbesondere stark wachsenden Wirtschaftsverkehrs zu begegnen.

Für den Verkehrsteilnehmer stellt Berlin mit seinem Brandenburger Umland eine Verkehrsregion dar. In Berlin wurde in den letzten Jahren eine leistungsfähige Verkehrs-Management-Zentrale (VMZ) aufgebaut, deren Empfehlungen für die Verkehrssteuerung im Wesentlichen auf Berlin beschränkt bleiben. Das Land Brandenburg prüft gegenwärtig, ob diese VMZ Verkehrssteuerungsfunktionen auch für den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg wahrnehmen kann.

Das Rahmenkonzept für ein länderübergreifendes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement für den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg sieht zunächst die Schaffung einer gemeinsamen Plattform für ein länderübergreifendes Baustelleninformationssystem vor. Bisher planen beide Länder ihre Baustellen noch separat, so dass es auf bestimmten Verkehrsachsen zu unnötigen Staus gekommen ist.

Da ein länderübergreifendes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement vor allem den Verkehrsteilnehmern direkt zugute kommen soll, wurde gemeinsam mit Verbänden, Vereinen, Interessenvertretern und Logistikunternehmen eine „Kundenbefragung“ durchgeführt. Die „Kunden“ forderten eine abschnitts- und stufenweise Realisierung eines länderübergreifenden Verkehrsmanagements für den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg. So sollen fertig gestellte Teilbausteine schnell für den Verkehrsteilnehmer wirksam werden und nicht auf ein „perfektes Endprodukt“ hingearbeitet werden. Damit das Vertrauen in ein solches Verkehrsmanagement bei den Verkehrsteilnehmern wächst, sollen Verkehrsdaten zum momentanen und zum erwarteten Verkehrsgeschehen vor allem schnell und aktuell zur Verfügung gestellt werden.

Um diese Informationen dem Verkehrsteilnehmer bereitzustellen, müssen die Erfassungsstellen für Verkehrsdaten ver-



Moderne dynamische Stauinformationstafeln stehen in Brandenburg bereits auf den Autobahnen

dichtet werden. Dies kann durch einglassene Schleifen in der Fahrbahn oder auch durch sichtbare fest installierte kameraähnliche Einrichtungen erfolgen. Um neue Datenerfassungsstellen zu installieren, muss zunächst die aktuelle Verkehrsqualität bewertet und Ziele für die Datendichte bzw. Datenqualität definiert werden. Wenn das Netz der vorhandenen und geplanten Datenerfassungsstandorte festgelegt ist, können Ausschreibungen erfolgen.



Geplanter Austausch von Verkehrsdaten zwischen Berlin und Brandenburg



Der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Verkehrsdaten kann durch Einsatz intelligenter Software minimiert werden. Dazu sind aber Erfahrungen über längere Zeiträume notwendig. Auf diesem Gebiet haben die Kollegen aus Berlin schon ausreichend Know-how gesammelt, das für Brandenburg nutzbar ist.

Das Ziel eines funktionierenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements besteht in der Formulierung von Handlungsempfehlungen im Störfall, zur Erzeugung von automatisierten Verkehrswarmmeldungen und zur Prognose von möglichen Verkehrsentwicklungen. Störungen durch Baustellen sollen auf ein verträgliches Maß minimiert werden.

Die aktuellen Verkehrsinformationen und Empfehlungen sollen über Internet (pre-trip) oder über Radio, RDS-TMC bzw. moderne Navigationssysteme verbreitet werden. Über Anzeigen vor Ort an ausgewählten Punkten können Freitextanzeigen über das aktuelle Verkehrsgeschehen informieren.

Die Landesregierung Brandenburg prüft gegenwärtig, ob z. B. die Verkehrsmanagement-Zentrale Berlin bei der Umsetzung dieses Konzepts gewonnen werden kann. Die VMZ ist für Berlin bereits im Rahmen eines PPP-Projektes erfolgreich tätig und die vorhandene technische Ausrüstung könnte mitgenutzt werden. Die VMZ hat zudem im Einvernehmen mit der Senatsverwaltung Interesse an

einer Aufgabenerweiterung bekundet. Ein Einstieg des Landes Brandenburg in das PPP-Projekt wird daher – abhängig von der noch zu verhandelnden finanziellen Beteiligung – erwogen.

Auf Länderebene hat sich eine Lenkungsgruppe auf Referatsleitererebene unter Beteiligung der Innen- und Verkehrsressorts gebildet, um Zielvorgaben zu definieren, Meilensteine zu setzen und das Controlling durchzuführen. Mit der Umsetzung des Konzeptes ist eine Arbeitsgruppe unter Leitung des Landesbetriebes Straßenwesen betraut worden, die sich aus Vertretern des Landes Berlin, der VMZ Berlin, des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg und der Polizeipräsidien zusammensetzt. ■

SCANDRIA – Der neue Entwicklungskorridor in Mitteleuropa

Eckhard Karwiese, Wilfried Laboor

Von manch einem kaum bemerkt, ist 500 km nördlich von uns eine Boomregion entstanden. Mit den Kraftzentren Kopenhagen, Malmö und Göteborg wächst die Öresund-Region seit Jahren praktisch unaufhaltsam. In Norditalien prosperieren die Häfen und das zugehörige Hinterland. Der Alpenübergangsverkehr hat sich seit zehn Jahren verdoppelt. In diesem Zeitraum ist der Güterumschlag in den deutschen Ostseehäfen zum Teil dreistellig gewachsen. Die Güterverkehrsleistungen in Deutschland (insgesamt) sollen sich bis 2050 verdoppeln. Im Nord-Süd-Korridor liegen zehn Hauptstadregionen mit ihrer jeweiligen individuellen Dynamik und ihren individuellen Entwicklungsimpulsen. Berlin-Brandenburg gehört zu den Regionen mit der höchsten regionalen Innovationsfähigkeit.

Untersuchungen haben gezeigt, dass es seit der Renaissance bis zum 1. Weltkrieg kontinuierlich kulturelle, wissenschaftliche, verkehrliche und wirtschaftliche Beziehungen in diesen europäischen

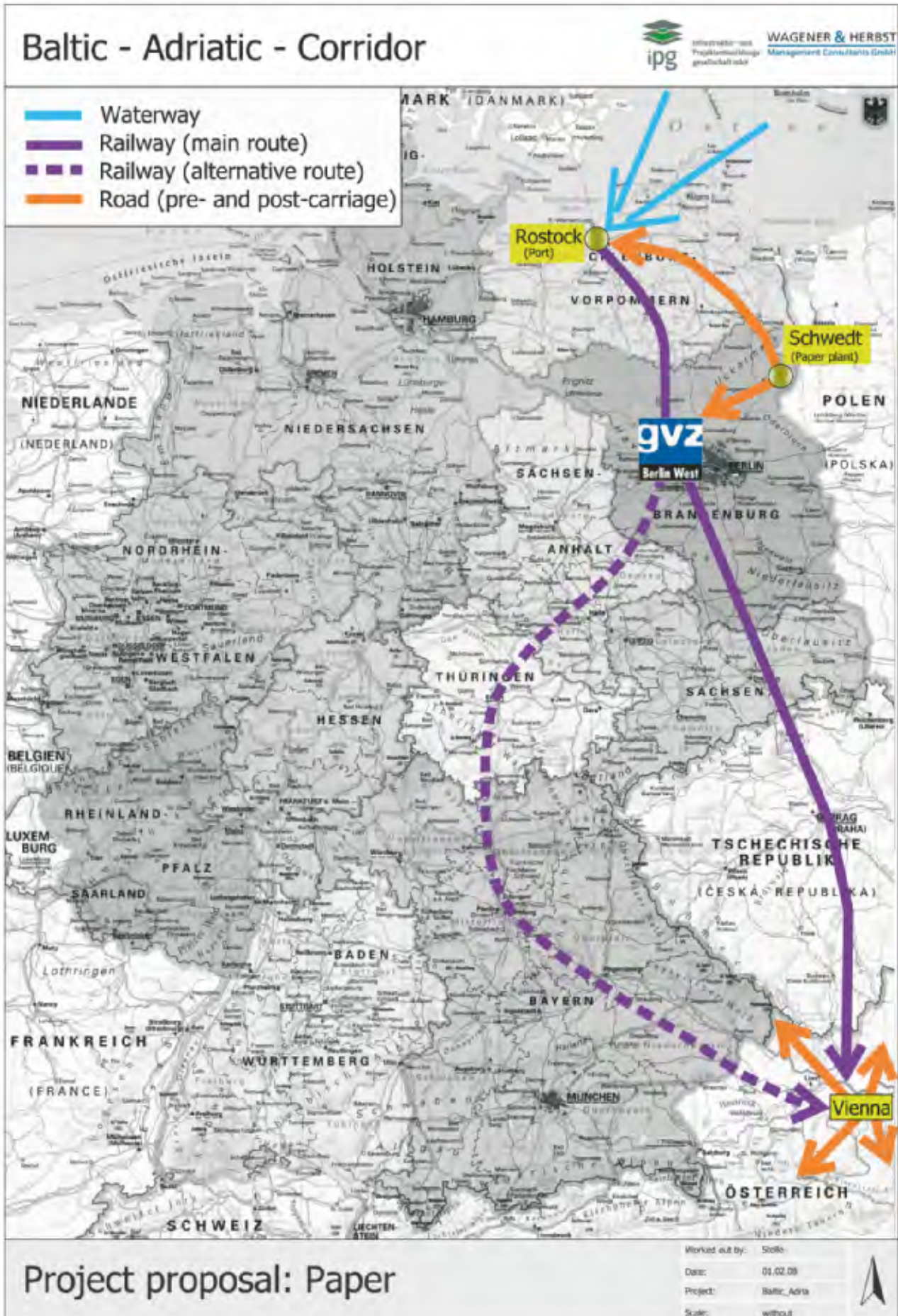
Zentralregionen gab. Nach den beiden Weltkriegen und nach der Überwindung der europäischen Teilung hat sich in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts die Wiederherstellung eines geordneten Austausches zwischen den Staaten zunächst sehr stark auf die Ost-West-Relation konzentriert, nicht zuletzt bei der Wiederherstellung der Infrastruktur. Dagegen ist z. B. der Handelsaustausch zwischen Berlin-Brandenburg und Skandinavien stark unterentwickelt im Vergleich etwa mit Frankreich und der Schweiz oder mit Osteuropa. Nach Ausbau des Suezkanals wird der Fernostverkehr weiter expandieren. Immer kürzere Belieferungszyklen und Zeitanforderungen werden sich die schnellsten Transportwege nach Zentraleuropa von den Adria Häfen aus suchen.

Um das besonders strategische und wirtschaftliche Interesse der Nord-Süd-Ausrichtung einer Zusammenarbeit zwischen den Staaten von Skandinavien bis zum Mittelmeer zur Geltung zu bringen, bedurfte es eines starken politi-

schen Anstoßes. Die ostdeutschen Raumordnungsminister (und -Senatorin) haben diesen Anstoß mit ihrer Berliner Erklärung am 30. November 2007 gegeben. Dies ist ihr wesentlicher Inhalt:

- Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis als Angebot an alle Nachbarn und gesellschaftliche Partner
- Attraktive Verkehrsinfrastruktur auf international konkurrenzfähigem Niveau
- Vervollständigung und qualitative Verbesserung der europäischen Verkehrsachsen TEN 1 und TEN 22
- Wahrnehmungskampagne für den neuen „grünen“ Korridor als Alternative zu bestehenden Korridoren
- Aufruf zu konkreter Projektarbeit im Rahmen der EU-Programme

Wichtige Infrastrukturmaßnahmen im Verkehr sind in den vergangenen Jahren bereits eingeleitet und z. T. abgeschlossen worden: Ausbau der Schienenstrecke Berlin – Rostock, Ausbau der Schienenstrecke Berlin – Dresden –



Project proposal: Paper



Prag, Hauptbahnhof Berlin, Autobahn A 17 zwischen Dresden und Ústí Nad Labem, die neue Strelasundbrücke zwischen Rügen und Stralsund, Bau des Brennerbasistunnels sowie die Förderung der „Meeresautobahn“ in Mittelmeer und Ostsee.

Die Fertigstellung des Flughafens BBI mit einem leistungsfähigen Eisenbahnanschluss wird seinen Beitrag leisten. Die Schienenstrecken Berlin – Dresden und Dresden – Prag erfordern mittel- bis langfristig einen Ausbau auf 200 km/h. Im Hafen Rostock besteht Ausbaubedarf für eine bessere Fährverbindung nach Gedser sowie auf dänischer Seite für eine Verbesserung der Zulaufstrecken zum Hafen Gedser.

Mit starker Unterstützung des Bundes bereiten fünf ostdeutsche Länder (Sachsen ist nicht dabei) zwei Projektanträge („SCANDRIA“ und „SoNorA“) im Rahmen des INTERREG-Programms der EU vor. Diese Projektanträge sollen zusammen mit Partnern aus Skandinavien, Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich, Italien und Slowenien zu greifbaren und messbaren Verbesserungen auf den Gebieten Wirtschaft, Verkehr, Logistik, Bildung und Kultur führen.

Die Region Berlin-Brandenburg (MIR, GL und Abt. 4; SenStadt) leitet das Projekt SCANDRIA im Rahmen der Baltic Sea Region (die Federführung für SoNorA im Rahmen der Projektregion Central Europe liegt bei der italienischen Region Venetien).

In zahlreichen Meetings mit großer Teilnehmerzahl und umfangreichem Arbeitsprogramm ist es gelungen, einen aussichtsreichen Projektantrag vorzubereiten.

Bei den Meetings in Berlin, Rostock und Malmö war unter den Teilnehmern eine gespannte Erwartung und auch eine gewisse Aufbruchstimmung zu spüren. Man hatte seit der Berliner Erklärung den Eindruck, hier kann etwas Neues und für die ganze Region Zukunftsweisendes entstehen. Die zahlreichen neuen Kontakte insbesondere mit den skandinavischen Kollegen waren für manche Teilnehmer eine neue positive Erfahrung, die sich auf die weitere Projektarbeit belebend auswirken wird.

Dem Projektauftrag der EU folgend, haben die deutschen Teilnehmer von vornherein großen Wert darauf gelegt, unmittelbar verwendbare Ergebnisse für die handelnden Akteure, ohne großen finanziellen Aufwand und unabhängig von den genannten großen Verkehrsvorhaben zu präsentieren. SCANDRIA verfolgt zu diesem Zweck ca. 20 Einzelaktivitäten mit den Schwerpunkten „Erreichbarkeit“, „logistische Lösungen“ und „Plattform für Innovationen“. Zu den Einzelaktivitäten gehören u. a. die folgenden:

- Beschleunigung des Eisenbahnpassagierverkehrs
- Einsatz intelligenter Technik für besseren Verkehrsfluss und Reduzierung schädlicher Umwelteinflüsse
- Machbarkeitsstudie für eine Kette von Biogas-Tankstellen
- Machbarkeitsstudie für einen „paper block train“

Bei den Verkehrsthemen konzentriert sich das MIR in enger Zusammenarbeit mit Berlin und Mecklenburg-Vorpommern auf die Bereiche Güterverkehr und Logistik (die Beteiligung an den anderen Aktivitäten ist gewährleistet). Die ausge-

zeichneten Bedingungen der hiesigen Güterverkehrszentren und des künftigen Flughafens BBI sollen dabei zur Geltung gebracht werden. Diese Aktivitäten sind eingebunden in die Grüne-Korridor-Politik der EU und in den Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung. Der Erfolg des gesamten Projektes muss sich am Ende daran messen lassen, welcher konkrete Mehrwert für unser Land entstanden ist.

Das Projekt SoNorA verfolgt eine vergleichbare Zielstellung. Beide Projekte sollen in enger Abstimmung realisiert werden. Einzelne Vorhaben werden dabei projektübergreifend betrachtet. SoNorA umfasst aber einen wesentlich größeren territorialen Bereich – von den Mittelmeerhäfen Italiens, Sloweniens und Kroatiens bis nach Skandinavien unter Einschluss polnischer Verkehrsachsen und der Region Berlin-Brandenburg. Die Region Berlin-Brandenburg ist somit in beiden Projekten direkt vertreten und hat damit eine besondere Verantwortung. Hier überlappen sich die Projekte, hier erfolgt ihre direkte Verknüpfung.

Ziel dieser Aktivitäten ist die Stärkung unserer Region im Wettbewerb, die Verankerung der Region im Entwicklungskorridor und die direkte Initiierung regionaler Entwicklung. Der „SCANDRIA-Gedanke“ ist daher eingebettet in die generellen Entwicklungsvorstellungen von Berlin und Brandenburg und die mit der Gestaltung der Oderpartnerschaft formulierten Zielstellungen. Er beinhaltet auch eine Verknüpfung mit den Ost-West-Korridoren und eine Einbindung in die Kooperation mit den west- und osteuropäischen Staaten. ■

Verkehrshaushalt 2008

Gisela Wenzel

Wesentliche Rahmenbedingung zur Erfüllung der verkehrspolitischen Aufgaben und Ziele sind die finanziellen Mittel, die

zur Verfügung stehen. Der Verkehrshaushalt 2008 mit seinen zwei Säulen Verkehr und Straßenbau, umfasst ein

Volumen von 955 Mio. €. Die Finanzierung erfolgt sowohl aus Bundes-, Landes- als auch EU-Mitteln.



Es ist vorgesehen, 455 Mio. € für den Verkehr einzusetzen. Hierbei werden durch den Bund für die Finanzierung des ÖPNV Regionalisierungsmittel bereitgestellt, mit dem die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV in Brandenburg gesichert werden soll. Mit 95 % (rd. 433,4 Mio. €) bilden sie den größten Anteil des finanziellen Rahmens. Im Wesentlichen werden hiervon die Verkehrsverträge finanziert. Die Förderung der Luftfahrt mit rd. 18 Mio. € nimmt im Bereich Verkehr den 2. Rang ein. Mit dem Mitteleinsatz für die kombinierten Verkehre einschl. GVZ (2,2 Mio. €) soll der Güterverkehr als Schwerpunkt weiter ausgebaut werden. Die Binnenhäfen/Landeswasserstraßen mit 0,7 Mio. € und der Bereich der Verkehrssicherheit sowie Sonstiges (0,8 Mio.) sind – trotz geringerer finanzieller Ausstattung – auch

von besonderer Bedeutung für die Verkehrspolitik.

Der Straßenbauhaushalt umfasst im Jahr 2008 insgesamt ein Volumen von rd. 500 Mio. €. Hiervon werden für Bundesfernstraßen 317 Mio. €, für Landesstraßen rd. 150 Mio. € und für die Förderung des kommunalen Straßenbaus rd. 33 Mio. € eingesetzt. Im Rahmen der Auftragsverwaltung sind im Bundeshaushalt für den Neubau, Um- und Ausbau sowie die Erhaltung von Bundesfernstraßen, Brücken und Radwegen rd. 222 Mio. € vorgesehen. Weitere 68 Mio. € werden für den Betrieb und die Unterhaltung der Bundesmaßnahmen eingesetzt. Für die Planung von Bundesfernstraßen werden aus dem Landeshaushalt 27 Mio. € zur Verfügung gestellt.

Für den Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen, Brücken und Radwegen sind im Jahr 2008 rd. 97 Mio. € und für die Planung 5 Mio. € vorgesehen. Weitere 48 Mio. € stehen für Straßenunterhaltung/Betrieb sowie Sonstiges bereit.

Den kommunalen Leistungsträgern werden zur Bewältigung ihrer Aufgaben für den kommunalen Straßenbau und die sog. Schul- und Spielwegsicherung im Jahr 2008 rd. 33 Mio. € Fördermittel zur Verfügung gestellt.

Mit dieser finanziellen Ausstattung sind die Voraussetzungen geschaffen, auch im Jahr 2008 leistungsfähige Verkehrssysteme zu sichern und Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung Brandenburgs zu festigen. ■

Verkehr und Klimaschutz – mit gutem Gewissen mobil?

Barbara Klebe

Klimaschutz steht derzeit im Zentrum des öffentlichen Interesses. Die Staatengemeinschaft hat auf der Weltklimakonferenz in Kyoto 1997 den Klimaschutz als Jahrhundertaufgabe anerkannt. Demnach stellt der Klimawandel ein „weltweit zunehmendes Risiko für Wohlstand und Wachstum dar und technologische, finanzielle und politische Anstrengungen sind notwendig, damit künftige Generationen in einer lebenswerten Welt aufwachsen können.“ In Kyoto hat sich die Staatengemeinschaft auch zum ersten Mal auf die verbindliche Senkung von Treibhausgas-Emissionen um 5,2 % bis 2012 gegenüber 1990 verständigt.

Zehn Jahre später beschlossen die Vertragsstaaten auf der Weltklimakonferenz in Bali, bis 2009 ein verbindliches Klimaschutzprogramm mit konkreten Zielvorgaben einzuführen. Entgegen der Hoffnungen einiger Staaten, bereits auf der Konferenz in Bali konkrete Zahlen für die Reduktion von Treibhausgasen festzuhalten, kam es aufgrund des Drucks

der USA lediglich zu einem Hinweis auf die Untersuchungsergebnisse des Weltklimarates IPCC – dieser fordert den Rückgang des Ausstoßes an CO₂ um 50 % bis 2020.

Das von der EU-Kommission im Januar 2008 vorgelegte Maßnahmenpaket sieht für ihre Mitgliedsstaaten insgesamt eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 20 % bis zum Jahr 2020, bezogen auf das Basisjahr 1990, vor. Das ambitionierteste Ziel zur Senkung der CO₂-Emissionen hat das Integrierte Energie- und Klimaprogramm (IEKP) der Bundesregierung vom Dezember 2007 formuliert, nämlich eine Reduzierung um mindestens 40 % gegenüber dem Basisjahr 1990. Eine erfolgreiche Umsetzung des IEKP erfordert jedoch auch von den Bundesländern im Zuge ihrer politischen Verantwortlichkeiten erhebliche Anstrengungen.

Die brandenburgische Landesregierung hat am 20. Mai 2008 sowohl die Energiestrategie des Landes Brandenburg

2020 als auch einen Landespolitischen Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels beschlossen. Beide Strategien haben sich im Rahmen der landespolitischen Maßnahmen eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 40 % analog zum IEKP als Ziel gesetzt.

Verkehr in Gänze ist ein wesentlicher Verursacher von klimabeeinflussenden Emissionen, sein Anteil liegt durchschnittlich bei 20 %. Bei den treibhausrelevanten Emissionen im Verkehrsbereich handelt es sich fast ausschließlich um CO₂-Emissionen aus Verbrennungsvorgängen in Motoren. Die spezifischen CO₂-Emissionen je Verkehrsleistung konnten in der Vergangenheit zwar durch motortechnische Verbesserungen gesenkt werden, diese Reduzierungen sind jedoch durch einen Anstieg der Fahrleistungen kompensiert worden. Hauptverursacher innerhalb des Verkehrsbereichs ist mit einem Anteil von 93 % der motorisierte Straßenverkehr.



Die mit dem Verkehr verbundenen Umweltbelastungen, wie Schadstoffemissionen, Lärm und Energieverbrauch lassen sich nur dadurch verringern, dass insgesamt weniger Personen und Güter transportiert werden (Verkehrsvermeidung), dass deren Transport mit weniger umweltbelastenden Verkehrsträgern erfolgt (Verkehrsverlagerung) oder dass durch fahrzeugtechnische beziehungsweise verkehrsorganisatorische Maßnahmen die Emissionen und der Energieverbrauch je Fahrzeugkilometer gesenkt werden können (Verkehrsbesserung).

Der Ansatz der Verkehrsvermeidung ist unter den – in dieser Form zum Beispiel schon von der ersten Klima-Enquete-Kommission 1990 genannten – Ansätzen am stärksten umstritten, da damit Einschränkungen der individuellen Mobilität und/oder Behinderungen in der Wirtschaftstätigkeit assoziiert werden. Was sich hinter dem Begriff der Verkehrsvermeidung verbirgt, wird am ehesten deutlich, wenn man sich die Ursachen für Verkehrsentstehung anschaut. Der Anstieg der Pkw-Kilometer hat mehrere Ursachen. Hierzu gehören u. a. Stadtfucht bzw. Suburbanisierung, durch die die täglich zu bewältigenden Wege angestiegen sind und die Benutzung von alternativen Verkehrsmitteln gegenüber dem Pkw erschwert wurde. In diesem Zusammenhang ist auch das Freizeitverhalten zu nennen, denn auch im ländlichen Bereich wird ein stadtbezogenes Freizeitverhalten gelebt, welches wiederum nur mit großer Distanzüberwindung möglich ist und entsprechend häufig der Pkw eingesetzt wird.

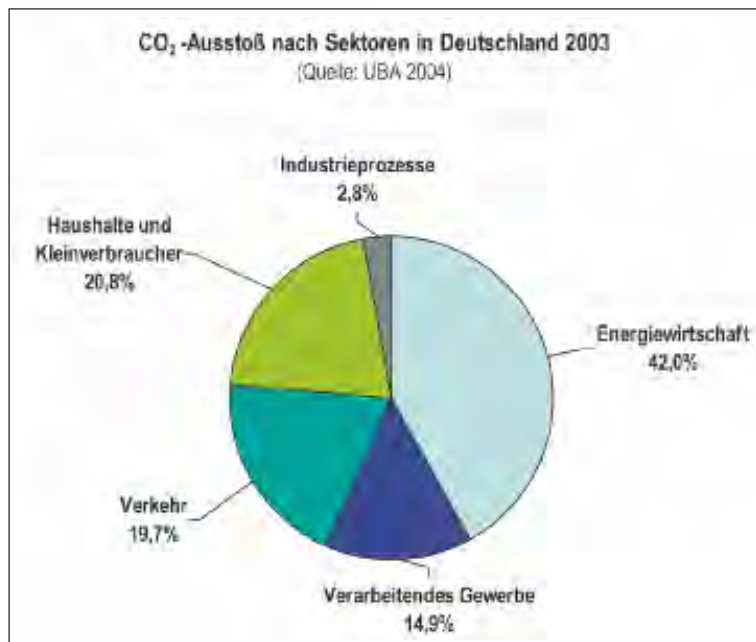
Verkehrsvermeidung bedeutet zunächst die Vermeidung von Verkehrszuwächsen. Würden alle fiskalischen Anreize beseitigt und gäbe es eine verursachergerechte Anlastung der tatsächlichen Kosten der Zersiedelung, so würde das stetige Verkehrswachstum sicherlich gebremst werden.

Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung im Güterverkehr erstrecken sich auf staatliches Handeln – Brandenburg wird entsprechende Aktivitäten des Bundes unterstützen. Hierzu gehört u. a. die verbesserte Lenkungswirkung der Lkw-Maut. Zur Begünstigung schadstoffarmer Fahrzeuge soll es zukünftig eine stärkere Spreizung und Differenzierung der Mautsätze nach Emissionsklassen geben sowie die Berücksichtigung der Nachrüstung von Partikelminderungssys-

temen. Verkehrslenkend soll sich eine Differenzierung der Mautsätze auswirken. Daneben unterstützt Brandenburg auch die Umstellung der Kfz-Steuer auf CO₂-Basis.

Der Handlungsansatz der Verkehrsverlagerung wird in der politischen Diskussion durchweg erheblich positiver bewertet als Verkehrsvermeidung. Allerdings sind auch hier die Erfolge eher begrenzt. Strategien, wie Vorrang für den ÖPNV, oder Güter auf die Bahn, haben bislang leider nicht die gewünschten Erfolge gebracht. Im Gegenteil, dem straßengebundenen Güterverkehr werden bis zum Jahr 2025 Wachstumsraten von bis zu 65 % vorausgesagt. Und obwohl der ÖPNV gerade in der Stadt überzeugende Vorteile gegenüber dem Pkw besitzt, können Busse und Bahnen ihre Position gerade so behaupten. Und im städtischen Umland oder gar im ländlichen Raum ist unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht zu erwarten, dass Verkehrsverlagerungen vom Pkw eintreffen.

Brandenburg wird sich zur Umsetzung der Energiestrategie 2020 dafür einsetzen, den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu erhöhen. Denn die Förderung des ÖPNV ist aktiver Klimaschutz und ein Beitrag zur Energieeffizienz. Dabei spielt der SPNV als qualitativ hochwertiges Verkehrssystem für das Land Brandenburg eine entscheidende Rolle. Im





Januar dieses Jahres hat das MIR den Landesverkehrsplan 2008 – 2012 als verlässliche Grundlage für die nächsten fünf Jahre vorgelegt. Schwach ausgelastete Strecken sollen attraktiver werden mit dem Ziel, mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bringen. Dazu gehört auch, stärker auf das Einhalten von Qualitätsstandards in den Zügen und auf den Bahnsteigen zu achten. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Schnelligkeit, attraktive Tarifangebote sowie die Optimierung der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern sind dabei wesentliche Entscheidungskriterien. Auch der Wettbewerb auf der Schiene soll durch weitere Ausschreibungen konsequent weitergeführt werden. Zudem sollen keine weiteren Strecken abbestellt werden. Zur Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV ist eine solide Finanzausstattung durch Regionalisierungsmittel unverzichtbar und es gibt nur geringe Spielräume für zusätzliche Leistungen auf den Regionalstrecken.

Großer Handlungsbedarf besteht weiterhin bei der Verlagerung vom Güterverkehr auf die Schiene: Während 1980 die bundesweiten Anteile an der Güterverkehrsleistung von der Straße auf der einen und Schiene und Schiff auf der anderen Seite gleich hoch waren, so erreicht die Schiene nur noch gut 16 % und die Binnenschifffahrt lediglich 12 % der gesamten Transportleistung, also eine dramatische Verlagerung zugunsten des Straßengüterverkehrs. Diese negative Bilanz zeigt aber auch die größten Einsparpotenziale, welche durch eine Veränderung des Modal Split im Personen- und Güterverkehr generiert werden. Das Land Brandenburg hat mit seinen

drei Güterverkehrszentren in Wustermark, Großbeeren und Freienbrink hervorragende Bedingungen geschaffen, um den Anteil an Schiene und Wasserstraße im Güterverkehr zu erhöhen. Und im Rahmen der Wachstumsinitiative „Berlin-Brandenburg – ein Zukunftsstandort für Verkehrstelematik und Logistik“ haben sich die Länder über eine Verbesserung der Verkehrsströme im Großraum Berlin-Brandenburg verständigt.

Ein enormes Einsparpotenzial liegt auch in der Förderung des Radverkehrs, denn die Hälfte aller Pkw-Fahrten in der Stadt liegt unter fünf km. Und insbesondere im Kurzstreckenbereich sind die Kfz-Emissionen besonders hoch. Rad fahren ist, neben dem „zu Fuß gehen“, die umweltfreundlichste Fortbewegung. Mit dem „nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012“ strebt das Bundesministerium für Verkehr gemeinsam mit den Ländern und Kommunen eine Erhöhung des Radverkehrsanteils an. Die Schaffung von Radverkehrsnetzen mit einheitlicher Wegweisung sowie die Verbesserung der Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr, z. B. über den Bau von Radstationen und Fahrradabstellanlagen aber auch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, tragen wesentlich dazu bei, den Anteil am Radverkehr zu steigern.

Der Ansatz der Verkehrsverbesserung lässt sich am konkretesten untersetzen und es sind tatsächliche Erfolge messbar. So ist ein Rückgang der CO₂-Emissionen trotz steigender Verkehrsleistungen auf fahrzeugtechnische Verbesserungen wie der Einführung von Katalysatoren zurückzuführen.

Für eine energieeffiziente und damit im Übrigen auch verkehrssichere Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen sorgen unterschiedliche Maßnahmen. Dazu zählt der Einsatz von Telematik für einen stetigen Verkehrsfluss (stationär; on board), aber auch Geschwindigkeitsbegrenzungen. So kommt eine Untersuchung des Bundesumweltamtes zu dem Ergebnis, dass sich bei einem Tempolimit von 120 km/h eine Einsparung von 9 % CO₂ ergibt, wenn 80 % der Kraftfahrer sich an dieses Tempolimit halten. Das MIR wird sich weiterhin sowohl aus energiepolitischen als auch aus verkehrssicherheitsrelevanten Gesichtspunkten für ein Tempolimit einsetzen. Ein vorausschauender und damit energieeffizienter Fahrstil ist unbestritten eine kostengünstige Methode, um Energie einzusparen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das MIR wird entsprechende Kampagnen unterstützen.

Es bleibt eine zentrale Herausforderung an eine nachhaltige Verkehrspolitik, die gesellschaftlich notwendige Mobilität möglichst umweltverträglich zu gestalten. Denn insbesondere im Verkehrssektor ist das Erreichen von Klimaschutzziele besonders schwierig. Nur durch die Kombination einer Vielzahl von Maßnahmen auf allen Ebenen kann im Verkehrsbereich eine Reduzierung der CO₂-Emissionen trotz steigender Verkehrsleistungen erreicht werden. Und es bleibt meiner Ansicht nach die Aufgabe der Industrieländer zu beweisen, dass Wohlstand auch mit weniger Verkehr möglich ist, unter der Bedingung effizienter Infrastrukturen und Technologien.

Die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Land Brandenburg

Hans-Joachim Böttche

Ausgangslage – Qualität und Zustand des Schienennetzes Stand 1990

Die Schieneninfrastruktur befand sich im Nachwendejahr insgesamt in einem

maroden Zustand. Die Gründe hierfür waren u. a. ausbleibende Investitionen, niedrige Streckengeschwindigkeiten und teilungsbedingte Netzlücken, wodurch

Umwege und längere Fahrzeiten in Kauf genommen werden mussten. Eine hohe Anzahl nicht technisch gesicherter Bahnübergänge und ausbleibende Ersatzin-



vestitionen führten zu vielen Langsamfahrstellen im gesamten Netz. Der Einsatz von veralteter Signal- und Sicherungstechnik verursachte einen hohen Personalaufwand. In der Summe aller Mängel konnte die Eisenbahninfrastruktur nur sehr kostenintensiv betrieben werden.

Zusätzlich wirkte sich der vollziehende Strukturwandel in den neuen Bundesländern negativ auf den Güterverkehr aus. Die damalige Deutsche Reichsbahn zog sich immer mehr aus dem Marktsegment Einzelwagenladungsverkehr zurück. Mit der Konsequenz, dass viele Anschlussbahnen und Anschlussgleise und damit auch der Einzelwagenladungsverkehr in erheblichem Maße aufgegeben wurden. Eine Kompensation war nicht möglich, da es zum damaligen Zeitpunkt keinen entsprechenden Markt auf dem Gebiet der Eisenbahn gab.

Verantwortung/Zuständigkeiten für Eisenbahninfrastruktur

Die Verantwortung für eine Schieneninfrastruktur liegt grundsätzlich beim Betreiber der Infrastruktur. Im Vergleich zur Straße hat das Land bei der Schieneninfrastruktur keine Zuständigkeit. Damit verbunden ist der Nachteil, dass das Land zwar politische Willensbekundungen abgeben kann, ob und in welchem Umfang diese Berücksichtigung finden, entscheidet allein der Infrastruktur-Betreiber. Einzige Stellschraube des Landes besteht dann, wenn sich das Land durch Förderung finanziell an den Maßnahmen beteiligt.

Was war und ist zu tun?

Ziel ist es, das Schienennetz für den Wettbewerb (intra-modal) zu öffnen und u. a. so mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die negative Entwicklung im Eisenbahnbereich war nicht nur in Deutschland, sondern europaweit zu verzeichnen. Die Politik war deshalb gefordert, Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahnen zu den anderen Verkehrsträgern (inter-modal) zu schaffen. Schaffung finanzieller Voraussetzungen, für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Flexibilität

der Schieneninfrastruktur z. B. durch Einsatz moderner Leit- und Sicherungstechnik oder Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten. Zugleich soll so das Schienennetz kostengünstiger betrieben und besser ausgelastet werden können. Kurz gesagt, die Eisenbahn soll barrierefrei, sicher, schnell, zuverlässig, flexibel, pünktlich, bezahlbar und modern sein.

Die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene ist gerade für Brandenburg als Transitland von Bedeutung, da ein großer Teil des Wirtschaftsverkehrs lang laufende Verkehre sind. Technisch bedingte Schnittstellenprobleme im grenzüberschreitenden Schienenverkehr bedeuten Marktzugangsbarrieren. Hier ist die EU um Harmonisierung – Interoperabilität bemüht.

Die europäische Kommission hat deshalb bis heute eine Reihe von Verordnungen und Richtlinien verabschiedet, die von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union in nationales Recht umzusetzen waren bzw. sind.

So wurde in Deutschland zum 1. Januar 1994 die Bahnreform durchgeführt.

Damit verbunden waren:

- Änderung des Grundgesetzes;
- sechs neue Gesetze, 134 Gesetzes- und Ordnungsänderungen

Kernelement bildet das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG) als Mantel-, Artikelgesetz vom 27.12.1993.

Die Staatsbahnen Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bundesbahn fusionierten zur Deutschen Bahn AG. Es erfolgte die Entschuldung der Bahnen, die privatrechtlichen und hoheitlichen Aufgaben wurden getrennt und es erfolgte eine Trennung von Netz und Betrieb. Die Deutsche Bahn AG wurde von der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen befreit. Der Personennahverkehr musste anders als der Schienenpersonennahverkehr eigenwirtschaftlich am Markt agieren.

Für die bundeseigene Eisenbahninfrastruktur blieb der Bund weiterhin in der Pflicht (Artikel 87e, Absatz 4 GG). Für die Sicherstellung der Infrastruktur-Finanzierung wurden u. a. das Bundesschienenwegeausbaugesetz und zusätzlich für den Abbau und die Beseitigung der investiven Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (neue Bundesländer und Berlin) das Deutsche Bahn Gründungsgesetz erlassen.

Ab den 1. Januar 1996 sind die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr auf die Länder übergegangen. Konkretes regelt u. a. das Regionalisierungsgesetz.

Strecken im Grund- bzw. Zusatzangebot/Regionalfaktoren – RF

In Abhängigkeit der Fahrgastzahlen wurden die SPNV-Leistungen in Grundangebot (GA) und Zusatzangebot (ZA) unterteilt. SPNV-Leistungen mit weniger als 500 Reisenden am Tag wurden auf 13 Streckenabschnitten dem ZA zugeordnet. Hierfür erhielten die Länder keine Mittel mehr gemäß § 8 Abs. 1 RegG. Sofern die Länder an einer Aufrechterhaltung der SPNV-Verkehre festhalten, müssen die Länder diese aus ihren Investitionsmitteln gemäß § 8 Abs. 2 RegG finanzieren. Für diese Strecken wurden regionalnetzbezogene sogenannte Regionalfaktoren (RF) durch die DB Netz AG festgelegt. Die Einführung erfolgte zum Zeitpunkt 1. Januar 2003. Als Grundlagen der Berechnung wurden die Streckenkosten Stand 2000 und die Trasseneinnahmen Fahrplan 2001 herangezogen. Ziel der DB Netz AG ist die Reduzierung der fortwährenden Kostenunterdeckung. Allerdings erfolgt die Zahlung des Landes Brandenburg unter Vorbehalt.

Welche Entwicklungen vollzogen sich seit 1990 im Bereich der Eisenbahninfrastruktur im Land Brandenburg?

Neben vielen Einzelmaßnahmen bei den Zugangsstellen wurden diese in der Regel mit der Strecke erneuert. Nachfolgend eine Übersicht der Streckenmaßnahmen:



1991	Dresden – Berlin	160 km/h, nur noch eingeschränkt fahrbar
1992	Nauen – Wittenberge	Elektrifizierung
1992	Potsdam – Berlin-Wannsee	S-Bahn-Lückenschluss
1992	Hohen Neuendorf – Berlin-Frohnau	S-Bahn-Lückenschluss
1992	Blankenfelde - Berlin-Lichtenrade	S-Bahn-Lückenschluss
1993	Belzig – Berlin	120 km/h, Elektrifizierung, (bis 1995 wegen ICE-Umleitung 160 km/h)
1995	Falkensee – Berlin-Spandau	Inbetriebnahme Lückenschluss
1995	Ludwigsfelde – Wittenberg	160 km/h, 1. Baustufe
1995	Magdeburg – Berlin	160 km/h
1998	Hamburg – Berlin	160 km/h, 1. Baustufe
1998	Berliner Stadtbahn	Inbetriebnahme
1998	Hannover – Berlin	250 km/h
1998	Hennigsdorf – Berlin-Tegel	S-Bahn-Lückenschluss
1999	Schwedt – Angermünde	80 km/h, 1. Baustufe
1999	Fürstenwalde – Bad Saarow-Pieskow	80 km/h
2000	Hennigsdorf – Neuruppin	120 km/h
2002	Basdorf – Groß Schönebeck	80 km/h
2002	Peitz Ost – Cottbus	140 km/h, Streckenumverlegung wegen Tagebau
2004	Hamburg – Berlin	230 km/h, 2. Baustufe
2005	Teltow – Berlin-Lichterfelde Ost	S-Bahn-Lückenschluss
2005	Neuruppin – Wittstock (Dosse)	120 km/h
2005	Rathenow – Brandenburg	80 km/h
2005	Schwedt – Angermünde	Elektrifizierung, 2. Baustufe
2005	Löwenberg – Templin	80 km/h
2006	Verbindungskurve Genshagener Heide	120 km/h, Verbindung zw. Anhalter und BAR/Dresdner Bahn
2006	Leipzig – Ludwigsfelde	200 km/h, 2. Baustufe
2006	Ludwigsfelde – Berlin-Südkreuz	160 km/h
2007	Jüterbog – Beelitz Stadt	100 km/h
2007	Erkner - Frankfurt (Oder)	160 km/h
2007	Pritzwalk – Wittenberge	80 km/h
2007/08	Angermünde – Tantow	ESTW für 160 km/h, Endtermin offen, Oberbau sukzessive
2008	Wittstock (Dosse) – Pritzwalk	120 km/h
2008	Britz – Joachimsthal	80 km/h

Ausblick

Gegenwärtig im Ausbau oder in der Planung:

Stralsund – Berlin	ESTW, fortlaufend
Erneuerung Oderbrücke Frankfurt (Oder)	Inbetriebnahme Dez. 2008
Kreuzungsbauwerk Falkenberg oben	Inbetriebnahme 2009
Küstrin – Strausberg	120 km/h Inbetriebnahme 2010, ohne Bf. Strausberg
Jüterbog – Beelitz Stadt	Zugangsstellen, in Planung
Templin – Löwenberg	ESTW, Zugangsstellen, in Planung
Bahnhof Erkner	Inbetriebnahme 2009/10
Bahnhof Wildau	in Planung
Bahnhof Pritzwalk	in Planung
Bahnhof Velten	in Planung
Haltepunkt Ahrensfelde-Rehhahn	in Planung
Haltepunkt Zellendorf	in Planung
Königs Wusterhausen – Grunow	80 km/h, Abschluss offen
Cottbus – Berlin	160 km/h Inbetriebnahme 2011/12
Cottbus – Forst	120 km/h in Planung
Rostock – Berlin	160 km/h Inbetriebnahme 2013/14
Berlin – Dresden	160 km/h Inbetriebnahme 2013/14, 1. Baustufe
BBI Bahnanbindung	Inbetriebnahme <u>geplant</u> 2011
inklusive S-Bahn, Südkreuz – Blankenfelde – Kurve Mahlow, Ostanbindung/Görlitzer Bahn	



Abgabe von aktiven Eisenbahnstrecken des Bundes an Dritte seit 1998

Berlin-Karow – Basdorf	Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB)
Basdorf – Groß Schönebeck	NEB
Basdorf – Liebenwalde	NEB
Herzberg – Beeskow	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE)
Niemegk – Belzig	DRE
Pritzwalk – Putlitz	Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH
Pritzwalk – Meyenburg	Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG)
Königs Wusterhausen – Zossen	Mittenwalder Eisenbahnmobiliengesellschaft mbH & Co. KG (MEIG)
Finsterwalde – Annahütte	voestalpine Draht Finsterwalde GmbH
Brandenburg Hbf. – Golzow	Fa. Prinsen
Neustadt (Dosse) – Pritzwalk	PEG

Moderne Schnittstellen im ÖPNV

Carsten Dörnbrack



Eröffnung des neuen Vorplatzes in Blumberg durch Minister Dellmann und Bürgermeister Gehrke

Bahnhöfe werden gern als Visitenkarten des Nahverkehrs bezeichnet. Aber nicht alle Stationen werden dieser Bezeichnung auch schon gerecht. In den letzten Jahren ist aber bei der Neugestaltung von Bahnhofsvorplätzen viel passiert. Gerade die Fördermöglichkeiten des Landes Brandenburg haben viele Kommunen ermutigt, ihre Vorplätze neu zu gestalten. Mit der Anpassung des Brandenburger ÖPNV-Gesetzes besteht auch die Möglichkeit, dass sich Landkreise als Aufgabenträger des üÖPNV an solchen Maßnahmen finanziell beteiligen. Da das Interesse der Landkreise an gut funktionierenden Schnittstellen in vielen Fällen sehr groß ist, wird diese Option oft genutzt.

ÖPNV-Verknüpfung

Moderne Schnittstellen zeichnen sich durch kurze Wege zwischen der Bahn

einerseits sowie Bus und Individualverkehr andererseits aus. Bushaltestellen werden deshalb so dicht wie möglich an den Bahnsteig bzw. den Bahnsteigzugang gelegt. Eine gut ausgebaute Infrastruktur nützt aber wenig, wenn die Fahrpläne von Bahn und Bus nicht auf-

einander abgestimmt sind. Deshalb werden durch den VBB alljährlich die Anschlüsse an allen Verknüpfungspunkten mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abgestimmt, sobald die Fahrpläne des Schienenpersonennahverkehrs für das folgende Fahrplanjahr



Beispiele für eine ÖPNV-Verknüpfung in Wensickendorf und Fürstenwalde



bekannt sind. Nicht immer lassen sich alle Wünsche erfüllen, da viele Linien mehrere Verknüpfungen haben. Dann müssen Prioritäten festgelegt werden. Dem Schülerverkehr wird dann meist der Vorrang eingeräumt.

Barrierefreiheit

Bei der Modernisierung der Verkehrsstationen von Bahn und Bus wird eine möglichst barrierefreie Gestaltung der Anlagen gemäß geltender Normen angestrebt. Dazu zählen eine stufenlose Erreichbarkeit der Bahn- und Bussteige, vorwiegend ebenerdig oder mit Rampen, die Anbringung der Fahrpläne und Fahrgastinformationen auf Augenhöhe, die auch für Rollstuhlfahrer geeignet ist sowie entsprechende Stellplätze für Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen in den Wartehäusern.

Über die barrierefreien Nutzungsmöglichkeiten von Bahnen und Bussen im VBB-Gebiet informieren die VBB-Fahrplaninformationsmedien: In den Linienetzen für den Bahn-Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg, für die S- und U-Bahn in Berlin und Umland sowie auch für Stadtverkehre im Land Brandenburg sind die barrierefrei zugänglichen Bahnhöfe und Haltestellen eingezeichnet. Seit dem Frühjahr 2008 lassen sich im Internet unter www.vbbonline.de über die VBB-Fahrinfo, der landesweiten Fahrplanauskunft für alle öffentlichen Verkehrsmittel im VBB-Gebiet, auch barrierefreie Routen berechnen. Hier werden der Fahrzeugeinsatz und die Infrastruktur für die Berechnung der barrierefreien Fahrtempfehlungen berücksichtigt.

B+R/P+R

Moderne Schnittstellen sind auch für den Individualverkehr ein wichtiger Anlaufpunkt. Entscheidend ist meistens die Gesamtreisezeit. Deshalb wird oft im Vor-/Nachlauf das Fahrrad oder das Auto genutzt; vor allen dort wo der Bus aufgrund dünner Besiedlung eine schnelle und kontinuierliche Bedienung nicht gewährleisten kann. Aber auch die steigenden Benzinpreise führen dazu, dass viele Bürger den ÖPNV auf Teilstrecken für sich entdecken.



Beispiel für eine P+R-Anlage in Petershagen

Für das sichere Abstellen von Fahrrädern werden wettergeschützte B+R-Anlagen errichtet. Für Autos werden befestigte und beleuchtete Stellflächen mit den entsprechenden Anbindungen an das Straßennetz angelegt. Für Standorte mit größerer Nachfrage und wenig Platz wurde wie in Werder (Havel) ein Parkhaus errichtet.



B+R Anlage Wetterschutz kombiniert mit Fahrradabstellanlage in Blumberg

Fahrgastinformation

Ein wichtiges Ausstattungselement von Stationen ist eine verkehrsträgerübergreifende Fahrgastinformation. Vielerorts hat der VBB in Zusammenarbeit mit den Kommunen eine zentrale Information zu Bahn, Bus und Gemeinde errichtet, sogenannte VBB-InfoPunkte. Diese „statische“ Information wird seit kurzem durch eine „dynamische“ Fahrgastinformation, also variable Anzeigetafeln, ergänzt. So können die Fahrgäste auch im Störungs- oder Verspätungsfall informiert werden.

berg, Biesenthal, Brieselang, Brück, Elstal, Fredersdorf (b. Berlin), Fürstenwalde (Spree), Herrensee, Nauen, Potsdam Medienstadt Babelsberg, Golm,

Aber auch die Fahrzeuge von Bahn und Bus selbst müssen miteinander kommunizieren, um den Fahrgästen anzuzeigen, ob die Anschlüsse gehalten werden. Dafür wurden in Brandenburg Rechnergestützte Betriebsleitsysteme (RBL) aufgebaut. Kommt z. B. in Angermünde der Regionalexpress 3 verspätet an, wird diese Information über das RBL dem Busfahrer der verknüpften Linie der PVG angezeigt. Dieser wartet dann die Ankunft des Zuges ab.



Dynamische Fahrgastinformation in Potsdam

An folgenden Standorten (Auswahl) wurden von 2006 – 2008 die Bahnhofsvorplätze oder Teile davon neu gestaltet: Baruth, Bestensee, Beelitz Stadt, Blum-



RBL-Anschlussicherung in Angermünde



Schwedt (Oder)

VBB **Mobilität verbindet**
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Verbindung gut – alles gut

Nur dem Bahnhof Schwedt (Oder) hat sich Vielcs getan. Zwischen Bahnsteig und Straße entstand ein barrierefreier Gehweg. Es wurden Parkplätze für 34 Pkw geschaffen sowie 10 Kurzzeit- und 2 Behindertenparkplätze. Die Fußgänger erhalten zur Erhöhung der Sicherheit im Einfallsbereich zum Bahnhofsplatz eine Verkehrsinsel. Zu den Neubauten gehört auch eine Bushaltestelle unter dem Bahnsteigdach. Dort können Radfahrer verbesserte Abstellmöglichkeiten. Zum vorläufigen Erscheinergebnis gehören eine erneuerte Straßeneinfassung und viel Grün. Seit Dezember 2007 hält die Straßenbahnlinie 484 der PVG direkt am Bahnhof des Regio-Express RE 3.

Ziel all dieser Maßnahmen ist, die Vernetzung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu verbessern. Wer mit dem Rad oder mit dem Auto zum Bahnhof kommt, soll gute Abstellmöglichkeiten vorfinden. Wer mit dem Bus kommt, soll auf kurzen Wegen zum Bahnsteig gelan gen. Die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bemüht sich darum, die Fahrgäste des Eisenbahnverkehrs und die Busgesellschaften gut aneinander abzustimmen und Wartezeiten zu verkürzen.

Liebe Schwedter,
mächen Sie sich mit Ihrem neu gestalteten Bahnhofsvorplatz bekannt! Denken Sie, welche Möglichkeiten er für Ihre Mobilität bietet. Der Regio-Express der Linie RE 3 benötigt von Schwedt nach Berlin Hauptbahnhof durchschnittlich 1,5 Stunden, bei Anlegerrände sind es sogar nur 22 Minuten.

Im nächsten Schritt Sie bei diesen Auszubildenden die nächste Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Ihr Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Angewandte

Umstiegsplatz Bahnhof Schwedt (Oder) in der Übersicht:

- Ausbau von Park- & Ride-Anlagen mit 34 Stellplätzen sowie 2 Behindertenparkplätzen
- Neubau von Stellplätzen für Kurzzeitparken
- Neubau des Rollstuhlgangs und eines überdachten Wartebereichs mit Sitzplätzen sowie überdachten Fahrradstellplätzen
- Neubau einer Bushaltestelle im überdachten Wartebereich

Dieser Vorhaben wurde vom Land Brandenburg und vom Landkreis Uckermark gefördert.

Verknüpfungsflyer Schwedt/Oder

Doberlug-Kirchhain, Eberswalde, Gransee, Löwenberg (Mark), Götz*, Groß Kreutz, Mahlow, Wensickendorf, Schwedt/Oder, Neuenhagen, Petershagen Nord, Premnitz Nord, Premnitz Zentrum, Storkow (Mark), Strausberg, Strausberg Nord, Thyrow, Trebbin, Vetschau, Werneuchen, Wiesenburg (Mark), Wusterwitz, Hoppegarten, Zehdenick, Mögeln, Döberitz, Dossow, Fretzdorf, Groß Schönebeck, Großbeeren, Lauchhammer, Lübbenau, Ludwigsfelde, Netzeband, Potsdam-Rehbrücke, Pritzwalk, Rathenow, Walsleben, Werder, Zeuthen, Falkensee*

* im Bau

Verknüpfungsflyer

Die Erneuerung von Bahnhofsvorplätzen wird durch den VBB in Zusammenarbeit mit Kommunen und Verkehrsunternehmen mit dem lokalen ÖPNV-Angebot über einen „Verknüpfungsflyer“ vermarktet, den alle örtlichen Haushalte mit dem Amtsblatt bekommen. Im Jahr 2007 wurden solche Flyer für Blumberg, Lauchhammer, Doberlug-Kirchhain, Strausberg und Strausberg Nord erstellt, im Jahr 2008 folgte bisher Schwedt. Dadurch erfahren alle Bürger von ihrem attraktiven neuen Bahnhofsvorplatz und erhalten einen Überblick, welche Busse und Bahnen zu welchen Zeiten dort abfahren. Mit solchen Maßnahmen sollen weitere Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden.

Die Zukunft des Rechtsrahmens für den ÖPNV in Brandenburg

Evelin Schulze

Die langjährige Diskussion zum europäischen Rechtsrahmen für den öffentlichen Personenverkehr fand mit der Verordnung Nr. 1370/2007 ihr Ende. Sie tritt zum 3. Dezember 2009 unmittelbar in Kraft. Eine Umsetzung in nationales Recht bedarf es nicht. Aber eine Anpassung

von bestimmten gesetzlichen Regelungen, wie z. B. die des Personenbeförderungsgesetzes, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie des Regionalisierungsgesetzes, ist erforderlich. Das BMVBS hat hierzu das Verfahren aufgenommen. Bis zum Inkrafttreten der Ver-

ordnung soll der nationale Rechtsrahmen entsprechend angepasst sein.

Inhaltlich geht es vorrangig um:

- Rechtssicherheit
- Regulierten Wettbewerb
- Rolle der Aufgabenträger



Gegenwärtig wird eine sehr intensive Diskussion aller Beteiligten geführt, insbesondere zu solchen Fragen wie:

- Welche Funktion soll zukünftig die Linienverkehrsgenehmigung haben?
- Wie ist das Verhältnis Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde?
- Ist die Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren beizubehalten?
- Wird die Linienverkehrsgenehmigung als ausschließliches Recht i. S. der VO 1370/07 klassifiziert?
- Was passiert mit den Ausgleichsleistungen für die Beförderung von Aus-

zubildenden oder Schwerbehinderten?

- Ist der Besitzstandsschutz im PBefG als „vergabefremdes Merkmal“ ersatzlos zu streichen?

Das Land Brandenburg hat mit seinem novellierten ÖPNV-Gesetz bereits wichtige Weichenstellungen hinsichtlich der Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV geschaffen. So wurde die Rolle der kommunalen Aufgabenträger, insbesondere durch die Bündelung der Finanzierungstöpfе, wesentlich gestärkt. Sie werden dadurch in die Lage versetzt, den ÖPNV zukünftig im Rahmen der VO 1370/07 als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung gestalten zu können. Das Instrument hierzu ist der Dienstleis-

tungsauftrag gem. Artikel 3 der VO 1370/07, der von der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) abzuschließen ist, wenn sie ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art an den Betreiber zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt.

Hinsichtlich der Vergabe dieses Dienstleistungsauftrages lässt die VO gem. Artikel 5 auch die Direktvergabe zu, soweit das nationale Recht dies nicht untersagt.

Inwieweit die bisherigen landesspezifischen Regelungen, insbesondere das ÖPNV-Gesetz, an den dann novellierten bundesrechtlichen Rahmen anzupassen sind, bleibt abzuwarten. ■

Fortsetzung des Wettbewerbs auf der Schiene – wie weiter nach dem DB-Vertrag?

Bert Vogt

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der vom Land bestellt wird, bewährt sich der Wettbewerb auf der Schiene immer mehr. In den letzten Jahren setzten sich immer wieder private Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Ausschreibungen des Landes gegen den bisherigen Betreiber durch.

Die neuen Unternehmen bemühen sich durch guten Service und hohe Qualität, den Fahrgast pünktlich und zufrieden zu befördern. Dazu trägt auch der Einsatz überwiegend neuer Fahrzeuge bei, die mit hoher Zuverlässigkeit einen guten Pünktlichkeitsgrad gewährleisten.

Das Land verfolgt auch weiterhin konsequent das Ziel, alle SPNV-Leistungen in wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Sowohl die guten Erfahrungen der bisherigen Vergaben als auch die wirtschaftlichen Ergebnisse der Angebote der Bieter sind dabei Richtung und Ansporn zugleich auch weiterhin am Wettbewerb auf der Schiene festzuhal-

ten. Bisher wurden ca. ein Drittel der SPNV-Leistungen des Landes Brandenburg an neue Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben. Dabei wurde die Qualität für die Fahrgäste erhöht und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Finanzmittel verbessert. Die verbleibenden zwei Drittel der bisher noch nicht in den Wettbewerb überführten SPNV-Leistungen stehen mit dem Auslaufen des sog. großen Verkehrsvertrages mit der DB Regio AG zum Dezember 2012 zur Neuvergabe an.

Das betrifft Verkehrsleistungen im Umfang von ca. 20 Mio. Zugkilometer pro Jahr. Um diese große Verkehrsleistung wettbewerblich auf den Markt zu bringen, wurde in Zusammenarbeit mit dem Land Berlin und der VBB GmbH ein „Wettbewerbsfahrplan“ erarbeitet. Dabei wurde sowohl der Umfang der Lose und Vergabenetze als auch die zeitliche Abfolge der Ausschreibungen, der Zeitpunkt der Betriebsaufnahme und die jeweiligen Vertragslaufzeiten aufeinander

abgestimmt. Bei konsequenter Umsetzung wird in einigen Jahren der Zielzustand von zehn sog. Vergabenetzen erreicht sein, deren Vertragslaufzeiten so aufeinander abgestimmt sind, dass im Raum Berlin-Brandenburg jedes Jahr eine Ausschreibung im SPNV stattfinden wird.

Auf dieser Grundlage wird in diesem Jahr begonnen, die ersten Vergaben zu veröffentlichen. Dabei werden durch die Aufgabenträger Brandenburg und Berlin hohe Anforderungen an die Bieter gestellt. Neben einer neuen Ausstattung der Wagen wird der behindertengerechten Ausstattung und der Sicherheit der Fahrgäste ein besonderer Stellenwert eingeräumt. Hoher Service, Klimatisierung und Sauberkeit ist in den Zügen zu gewährleisten. Die Vorgaben in den Verdingungsunterlagen basieren sowohl auf bisher Bewährtem als auch auf neuen gesetzlichen Vorgaben, wie z. B. im Lärm- und Abgasbereich der Schienenfahrzeuge.



Schwerpunktthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft



Prignitzer Eisenbahn



Ostdeutsche Eisenbahn



Niederbarnimer Eisenbahn



Connex Lausitzbahn



DB Regio AG



OLA Märkische Regiobahn

Insgesamt werden höhere Qualitäten als bisher gefordert, um den Fahrgästen im Nahverkehr auch in Zukunft einen ange-

nehmen und zuverlässigen Nahverkehr auf der Schiene anzubieten.

Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012

Jobst-Hinrich Ubbelohde

Der hohe Ölpreis zeigt offenbar Wirkung. Laut Berichterstattung in Europa und Amerika in den letzten Wochen haben die öffentlichen Verkehrsbetriebe die höchsten Nachfrigesteigerungen seit langem.

bis zu 11 Mrd. Automeilen weniger als im Vorjahr gefahren werden. Das wäre ein Minus von 4,3 %. Der öffentliche Personenverkehr erfährt einen entsprechenden, ungeahnten Zulauf.

In den USA wird prognostiziert, dass im Jahr 2008 aufgrund der Benzinpreise

In Deutschland, und überproportional in der Metropolenregion Berlin-Brandenburg, findet ein Aufschwung des öffent-





lichen Personennahverkehrs bereits seit 1996 statt. Zu diesem Zeitpunkt wurde den Bundesländern im Rahmen der Eisenbahnneuordnung die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr übertragen. Mit dieser Regionalisierung sind die Fahrgastzahlen deutlich angestiegen.

Hierfür gibt es ein ganzes Bündel von Ursachen.

Die Qualität des Schienenpersonennahverkehrs konnte durch eine regional angepasste Verkehrsbedienung und einen entsprechenden Infrastrukturausbau erheblich gesteigert werden. Die Fahrgastzahlen stiegen auf den optimierten Relationen teilweise um ein Vielfaches,

insgesamt auf 144.000 Fahrgäste im Regionalbahnverkehr in Berlin und Brandenburg pro Tag.

Die bereits erreichten Fahrgastzahlen zeigen, dass der Schienenpersonennahverkehr schon heute tagtäglich das Grundgerüst des Öffentlichen Nahverkehrs und Garant für eine gute Mobilität für alle ist.

Die verkehrspolitische Bedeutung eines integrierten und mit dem Individualverkehr intelligent verknüpften öffentlichen Bus- und Bahnverkehrs lässt sich darüber hinaus auch vor dem Hintergrund der aktuellen Schlagzeilen ermesen. Im Hinblick auf die immer deutlicher hervortretende Notwendigkeit einer nach-

haltigen Energie- und Umweltpolitik hat das Land integrierte Strategien entwickelt, die den Öffentlichen Personennahverkehr auch zukünftig als attraktives Mobilitätsangebot und damit als Alternative zum Individualverkehr etablieren sollen.

Einen Überblick über die bisherige Entwicklung im Land und die zukünftigen Strategien zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Land Brandenburg bietet der Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg 2008 – 2012, der als Sonderdruck 2008 des MIR erhältlich und auch auf der Internetseite des MIR abrufbar ist.

Genehmigungswettbewerb im übrigen ÖPNV

Mathias Mühle

1. Ausgangssituation

In Brandenburg laufen in den Jahren 2007 und 2009 nahezu alle Liniengenehmigungen mit Kraftfahrzeugen aus. In der Vergangenheit stellte bei der Neuerteilung regelmäßig nur ein Unternehmen den Antrag, den Verkehr (weiter) durchzuführen. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen in anderen Bundesländern war im Vorfeld der Genehmigungswelle absehbar, dass auch in Brandenburg das Verkehrsgewerbe zunehmend mit Wettbewerb um Liniengenehmigungen konfrontiert sein würde und konkurrierende Genehmigungsanträge zu erwarten waren. Problematisch in diesem Zusammenhang war und ist, dass zum Ablauf und zur Gestaltung der Verfahren keine eindeutigen Rechtsvorschriften vorhanden sind. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist noch nicht novelliert worden und berücksichtigt die veränderten Marktbedingungen nur unzureichend. Erschwert wird die Situation zudem durch die komplizierte Verflechtung der Materie mit dem EU-Beihilfe- und Vergaberecht.

Um den Genehmigungswettbewerb aktiv zu gestalten, wurde im MIR Anfang 2007 mit der Ausarbeitung von „Hinweisen zur Erteilung von Liniengenehmigungen mit Kraftfahrzeugen nach dem PBefG“ begonnen. In ihnen werden die Verfahrenskonstellationen und der Ablauf des Genehmigungsverfahrens dargestellt. Nach Abstimmung mit den Betroffenen wurden sie Anfang Juli 2007 für das LBV verbindlich und für die kommunalen Aufgabenträger (AT) als Empfehlungen eingeführt. Danach soll bei der Genehmigungserteilung in den Normalfällen wie folgt vorgegangen werden:

2. Eigenwirtschaftliches Genehmigungsverfahren nach § 13 PBefG

Das LBV als Genehmigungsbehörde hat die Aufgabe, bei der Abwicklung der Genehmigungsverfahren Verfahrens- und Rechtssicherheit herzustellen. Dazu sind folgende Verfahrenselemente erforderlich: Festlegung einheitlicher Verfahrensregeln vor Verfahrensbeginn,

verbindliche Fristen, Herstellung von Transparenz über die Verfahrensregeln und Veröffentlichung des Auslaufdatums der Liniengenehmigungen. Gegenüber der bisherigen Genehmigungspraxis bedeutet dies eine Weiterentwicklung der jeweiligen Verfahrensabläufe.

2.1 Gestaltung des eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahrens

Genehmigungsverfahren werden überwiegend aufgrund eines eigenwirtschaftlichen Antrages auf Erteilung einer Liniengenehmigung gemäß § 13 PBefG initiiert. In diesem Fall soll das Verfahren wie folgt ablaufen:

2.1.1 Vorbereitung des Genehmigungsverfahrens

In einer Vorinformation von 2007 hat das LBV auf seiner Internetseite unter www.lbv.brandenburg.de die in 2008 auslaufenden Genehmigungen veröffentlicht. Ende Juni 2007 wurden in einer zweiten Information neben den auslaufenden Genehmigungen auch er-

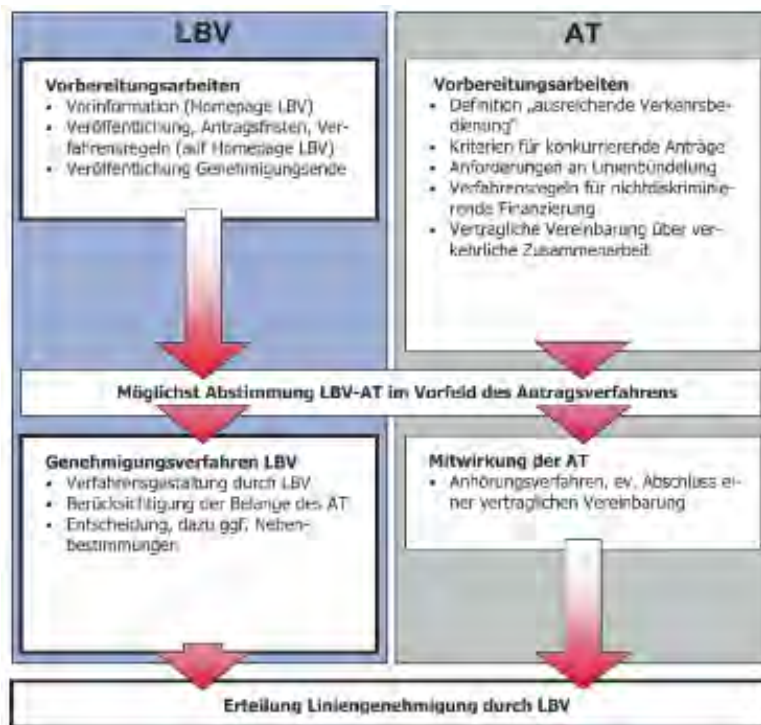


Abbildung 1: Ablauf des Genehmigungsverfahrens im Normalfall

gänzende Informationen zur Antragstellung veröffentlicht. Diese Veröffentlichungen werden für die Folgejahre immer am 31. März eines Jahres fortgeführt. Veröffentlicht werden dabei u. a. folgende Inhalte: Liniennummer, genehmigter Laufweg, Vorgabe der Integration in den VBB-Tarif, zuständiger Aufgabenträger, Bewerbungsfristen. Zur Verfahrensvereinfachung stellt das LBV auf seiner Internetseite zudem die Antragsformulare nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Personenbeförderungsgesetz zur Verfügung.

2.1.2 Durchführung des Genehmigungsverfahrens

Das Genehmigungsverfahren beginnt mit Antragstellung eines Unternehmers. Neu ist, dass das LBV die eingereichten Anträge erst nach Ablauf der veröffentlichten Bewerbungsfrist prüft. Im Rahmen der Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen stimmt sich das LBV mit den betroffenen Verwaltungsträgern ab, z. B. dem Straßenbaulastträger und den ATen des ÖPNV. Neben den Anhörungen nach § 14 PBefG gewinnt die Abstimmung im Vorlauf des Genehmigungsverfahrens besondere Relevanz, um die Belange des AT im Genehmigungsverfahren ausreichend zu sichern.

2.2 Mitwirkungen des AT im Genehmigungsverfahren

Kommunale AT sollten am Genehmigungsverfahren möglichst aktiv mitwir-

ken. Die vom AT evtl. gesetzten Randbedingungen sind dann entscheidend für den Inhalt und die Genehmigungsfähigkeit von Genehmigungsanträgen. Aspekte, über die das LBV z. B. informiert werden sollte, sind die Festlegung der „ausreichenden Verkehrsbedienungs“, Linienbündelungen, ggf. die beabsichtigte gemeinwirtschaftliche Bestellung von Verkehrsleistungen oder eine beabsichtigte Umsetzung eines Übergangskonzeptes.

3 Weitere Verfahrenskonstellationen

3.1 Gemeinwirtschaftliche Bestellung und gemeinwirtschaftliches Genehmigungsverfahren

Wenn die ausreichende Verkehrsbedienungs eigenwirtschaftlich nicht zustande kommt, kann der AT die Verkehrsleistung gemeinwirtschaftlich durch Ausschreibung oder Auferlegung bestellen. Danach wird ein Genehmigungsverfahren nach § 13a PBefG durchgeführt. Das Verfahren entspricht vom Ablauf her weitgehend dem eigenwirtschaftlichen

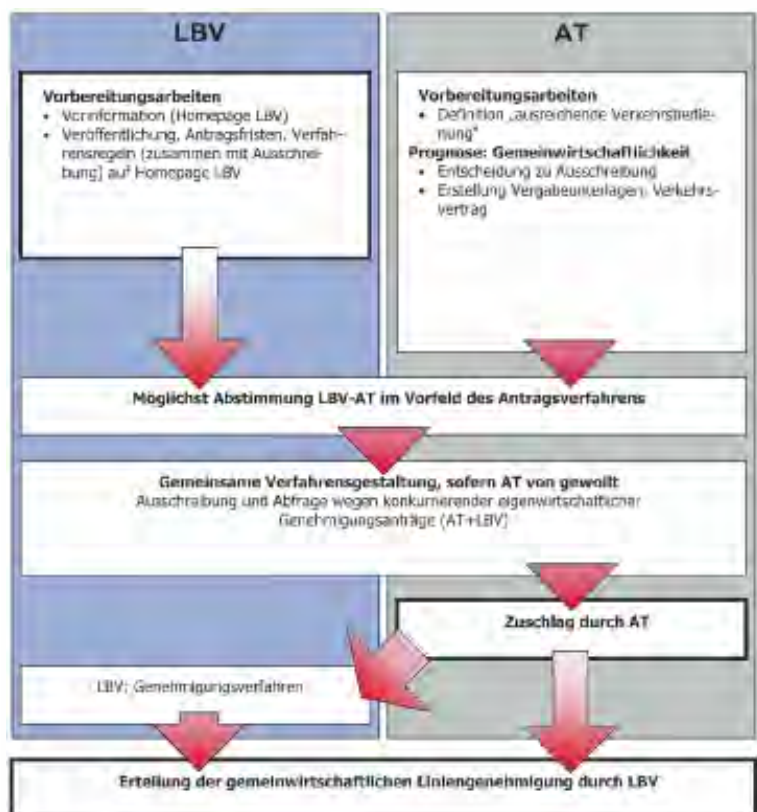


Abbildung 2: Ablauf des Verfahrens zur Vergabe und Genehmigung gemeinwirtschaftlicher Verkehre (Normalfall, ohne konkurrierende eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge)

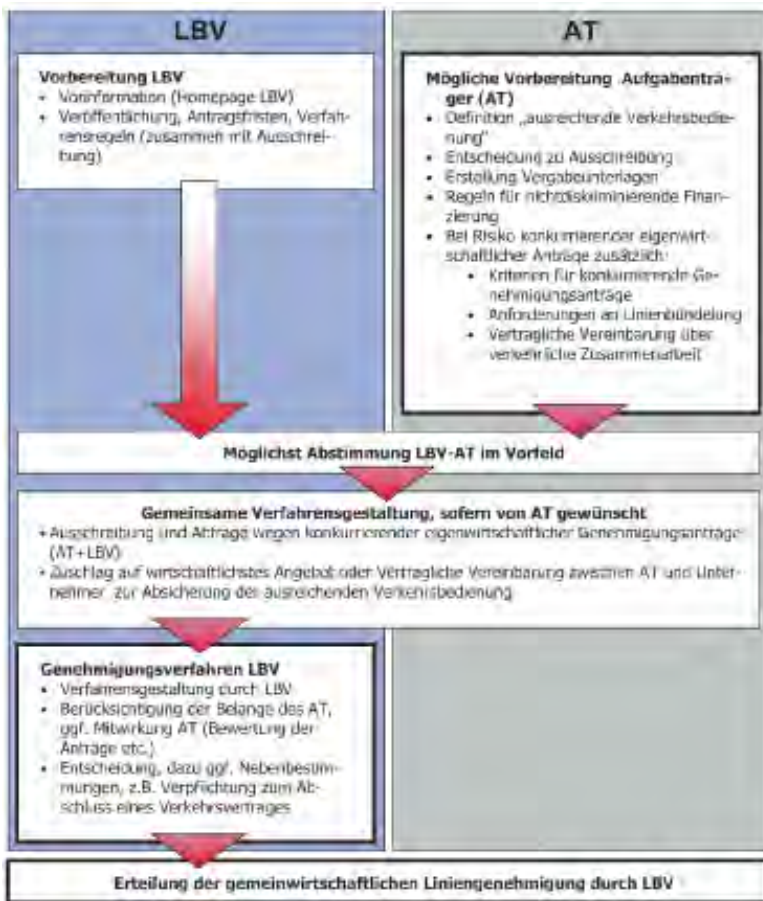


Abbildung 3: Ablauf des Verfahrens zur Vergabe und Genehmigung gemeinwirtschaftlicher Verkehre mit konkurrierendem eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag

Verfahren, es hat aber, da wesentliche materielle Genehmigungsvoraussetzungen bereits im Vergabeverfahren geprüft werden, im Wesentlichen nur „notarielle Funktion“.

Anders liegt der Fall, wenn zusätzlich zum gemeinwirtschaftlichen Genehmigungsantrag ein konkurrierender eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt wird. Da gemeinwirtschaftliche Verkehre nachrangig zu eigenwirtschaftlichen sind, muss vorrangig der eigenwirtschaftliche Genehmigungsantrag positiv beschieden werden, soweit die gesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen eingehalten worden sind.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass für diese Situationen klare Verfahrensregeln benötigt werden, um Abstimmungsprobleme und Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden. Hierzu bietet sich an, dass sich AT und LBV vorab über das beabsichtigte Verfahren abstimmen. Dadurch wird erreicht, dass konkurrierende

eigenwirtschaftliche Anträge nur passend zum gemeinwirtschaftlichen Vor-

gehen des AT gestellt werden und damit die Qualität und Kontinuität der Verkehrsbedienung gesichert werden kann.

3.1.2 Eigenwirtschaftliche Genehmigungsverfahren mit konkurrierenden Genehmigungsanträgen (Genehmigungswettbewerb)

Wie im Normalfall des eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahrens ohne Konkurrenzantrag bereitet das LBV das Verfahren zunächst wie unter 2.1.1 vor. Besonderheiten ergeben sich bezogen auf die Verfahrensdurchführung und die Genehmigungsentscheidung. Um eine rechtssichere Grundlage für eine Auswahlentscheidung zu erhalten, kommt den Angaben des AT sowohl im Vorlauf zum Genehmigungsverfahren als auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens besonderes Gewicht zu. Letztlich wird zu Gunsten des „besten Angebots“ entschieden. Bei der Entscheidungsfindung ist darüber hinaus der im PBefG vorgesehene, begrenzte Vorrang des Altunternehmers angemessen zu berücksichtigen. Ein Neubewerber vermag den Altunternehmer dann zu verdrängen, wenn sein Angebot besser ist.

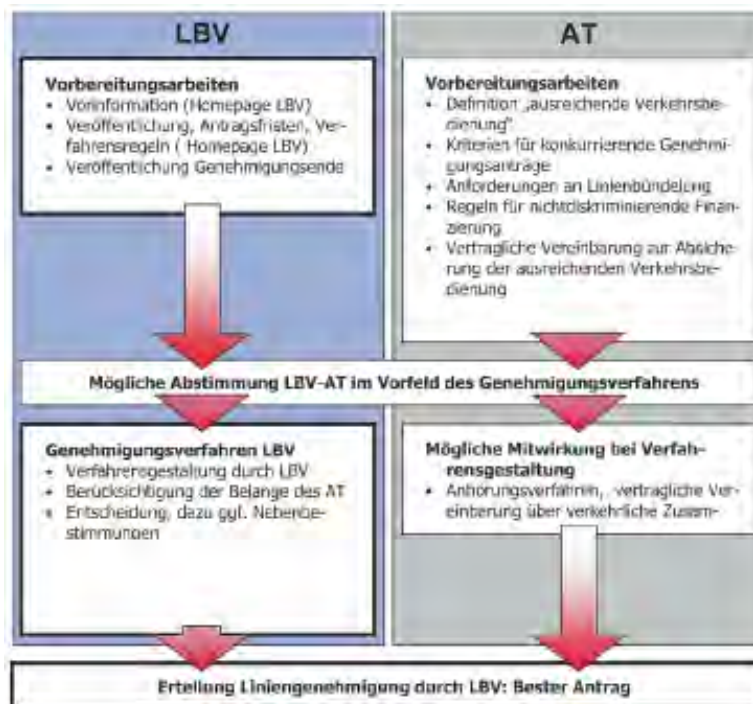


Abbildung 4: Ablauf des eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahrens bei Genehmigungswettbewerb



4. Abstimmung LBV – AT vor Beginn des Genehmigungsverfahrens

Die AT können sich mit dem LBV vor Beginn des Genehmigungsverfahrens abstimmen. Eine Verpflichtung der AT dazu besteht nicht. Die Abstimmung kann z. B. folgende Elemente umfassen:

- der AT informiert über die ausreichende Verkehrsbedienung und Anforderungen an genehmigungsfähige eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge
- der AT informiert über die aus seiner Sicht anzuwendenden Bewertungsmaßstäbe für eventuelle konkurrierende Genehmigungsanträge
- soweit der AT davon ausgeht, dass Verkehrsleistungen auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage erbracht werden, informiert er über seine

- Prognose und seine Absicht zur gemeinwirtschaftlichen Bestellung
- der AT informiert über die Notwendigkeit und Begründung für Linienbündelung/sein Linienbündelungskonzept
- der AT informiert über seine Absicht, Übergangskonzepte oder Privatisierungsverfahren umzusetzen und stimmt die Konsequenzen für die Liniengenehmigungen mit dem LBV ab

5. Fazit/Ausblick

In den ersten drei Antragsrunden vom August 2007 bis März 2008 wurden in vier Landkreisen und einer kreisfreien Stadt konkurrierende Genehmigungsanträge gestellt. Die Genehmigungen für diese Landkreise und kreisfreien Städte konnten vor dem Hintergrund der vorgegebenen Verfahrensregelungen termin-

gerecht erteilt werden, sodass eine nahtlose Aufrechterhaltung des Verkehrsangebotes gesichert ist. In einem Fall ist bislang Klage gegen die getroffene Genehmigungsentscheidung erhoben worden. Angesichts nicht mehr ganz zeitgemäßer Regelungen des PBefG und ähnlicher Erfahrungen in andern Bundesländern ist dies nicht ungewöhnlich. Die Brandenburger Vorgehensweise stellt darüber hinaus sicher, dass die jetzt erteilten Genehmigungen auch nach Inkrafttreten der VO (EG) 1370/2007 Bestand haben werden. Ansonsten wird das MIR zudem seine Erfahrungen aus dem beginnenden Genehmigungswettbewerb und die daraus zu ziehenden Schlüsse in die Diskussion um die Novelle des PBefG (siehe dazu ausführlich den Beitrag von Frau Evelin Schulze in diesem Heft) einbringen. ■

Historisches Bahnhofsgebäude zu verkaufen, Rückschau auf die bundesweit erste Bahnhofskonferenz

Detlef Höppe

„Historisches Bahnhofsgebäude zu verkaufen, hoher Sanierungsaufwand, verkehrsgünstige Lage, Preis: Verhandlungssache“. So oder ähnlich formulierte Immobilienanzeigen sind immer öfter zu lesen.

Die Zeiten, in der die meisten Kommunen stolz auf ihren Bahnhof waren und der Bahnhof mit dem Rathaus, der Schule, der Kirche und dem Postamt bedeutende öffentliche Gebäude der

Stadt darstellten, sind Vergangenheit. Auch die Funktion der bedeutenden Stadtplätze: Markt, Rathausplatz, Bahnhofsvorplatz mit ihren Ansprüchen an Aufenthaltsqualitäten haben sich verändert. Bahnhofsvorplätze müssen heute beispielsweise vielfältige funktionale Bedürfnisse als intermodulare verkehrliche Schnittstellen erfüllen.

Städtebaulich prägend bleibt oft das Empfangsgebäude am Bahnhof. Dank

moderner Verkehrsorganisation sind heute in der Regel kurze Anschlusszeiten zwischen den Verkehrsmitteln erzielbar, so dass der Bedarf an Wartesälen und dergleichen nicht mehr zeitgemäß ist. Der Prozess der Freisetzung und Nachnutzung der Empfangsgebäude läuft also schon länger. Durch die Bahnreform und die einhergehende betriebswirtschaftlich orientierte Geschäftspolitik der DB AG, hier insbesondere der verantwortlichen DB Station&Service AG, wird dies nunmehr noch forciert.



Postkartenflair des ehemaligen Kaiserbahnhofs Potsdam, heute auch Sitz der DB Führungsakademie

Im Jahr 2006 hat das MIR anlässlich des 160-jährigen Jubiläums der Berlin-Hamburger Bahn an das baukulturelle Erbe der klassizistischen Empfangsgebäude mit einer stark nachgefragten Broschüre erinnert und Impulse gesetzt.

Im Frühjahr 2007 wurde dann durch eine bekannt gewordene interne Vorstands-



bahnhofsentur **DB**
STATION & SERVICE AG

112 Empfangsgebäude in BB sind grundsätzlich veräußerbar

Ahlhühndorf	Friedenau (s. Ebeneau)	Avustrug	Palzig	Tandow
Alt-Randow	Frieden-Altort	Wienau	Potsdam-Rathenow	Teichow
Bad Freienwalde (Oder)	Fürstentum (Havel)	Nauen-Nord	Potsdam-Rathenow	Tempelhof
Bärzig	Furstenau (Spreewald)	Juchow	Prenzlau-Nord	Thielitz
Bergzoll (Potsdam)	Gehe	V. Jüterbog (Mark)	Prenzlau	Tronie (Mark)
Blumenfelde (s. Teltow-Flaming)	Godow (s. Ebensee)	Vorow (Mark)	Randow	Ludow-StB
Brandenburg (Spreewald)	Göden	Waldow	Rehlfeld	Ucker (Mark)
Brockwitz	Granitz	Marlow	Röderland	Wallwitz
Bruck (Spreewald)	Gröden	Mittenau	Spreitz	Waldenau
Brück	Grüben	Mittenau	Stahrdorf	Wenz (Uckermark)
Brück (Mark)	Grüben	Mittenau	Straßen (Spreewald)	Wiesdorf (Mark)
Buchow (s. Schwarz)	Guben	Nauen (s. Cottbus)	Schwedt (Oder)	Wiede (Mark)
Canz (Niederlaus)	Guben Nord	Nauen-Nord	Schwedt (Oder) West	Wienau
Crowden	Hagen (Mark)	Nauen-Nord	Seelow	Wiesdorf
Dargatz	Hagen (Mark)	Nauen-Nord	Seelow Ost	Wiesdorf
Dauersdorf (Spreewald)	Hohen Neuendorf (Bredt)	Nauen	Seelow West	Wiesdorf
Doberitz	Jägershof (Spreewald)	Nauen	Seelow (Mark)	Wiesdorf Weststadt
Flöha (Rigi)	Jüterbog	Jüterbog	Sehlinberg	Zehdenick
Fitzow (Rigi)	Jüterbog	Jüterbog	Sehlinberg (Krausitz) Nord	Zehdenick (Mark)
Friedenau (Spreewald)	Kleinmachnow (Spreewald)	Rathenow	Spandau	Zehdenick (Spreewald)
Friedenau (Mark)	Kolzig	Nauen Ost	Stahrdorf	Zehdenick
Friedenau (Spreewald)	Kolzig Süd	Prenzlau-Nord	Stahrdorf (Mark)	Zehdenick
Friedenau (Spreewald)	Kolzig West	Prenzlau	Stahrdorf (Mark)	Zehdenick

vorlage der DB AG zum bundesweiten Paketverkauf der Empfangsgebäude die öffentliche Diskussion um die Zukunft der alten Bahnbauten wieder angestoßen. Neben den 42 Brandenburger Empfangsgebäuden, die in einem bundesweiten Paket von rund 500 Immobilien an einen Investor zum Ende 2007 verkauft wurden und den 20 Gebäuden, die bei der DB AG verbleiben sollen, sind noch 112 Objekte auf den Verkaufslisten (siehe auch Übersicht).



Podiumsdiskussion am 14.1.2008 auf der Bahnhofstagung

Das MIR hat die Bahn aufgefordert, bei Verkaufsabsichten zuerst mit der jeweiligen Kommune zu sprechen, da nur in Zusammenarbeit mit den Kommunen tragfähige Lösungen möglich sind. Schließlich gelang in einem Gespräch zwischen Minister Dellmann, den DB-Vorstandsmitgliedern Dr. Wiesheu und Siebert sowie Herrn Böttcher vom Städte- und Gemeindebund Brandenburg die Verständigung auf eine gemeinsame Veranstaltung zur Information und zum Dialog mit den Kommunen.

Am 14. Januar 2008 fand dann die bundesweit erste Bahnhofskonferenz statt. Die große Mehrheit der rund 170 Teilnehmer, der im ehemaligen Kaiserbahnhof Potsdam eingeladenen Gäste, bildeten die betroffenen Kommune-

nvertreter, aber auch potenzielle Investoren und Planer waren zugegen. Der genius loci dieses denkmalwürdige und heute als Führungsakademie der DB AG revitalisierte Gebäude konnte nicht passender sein.

Kritisch wurde insbesondere die Bildung und Veräußerung von Investorenpaketen gesehen, um die Immobilienlast rasch abwickeln zu können. Das Schnüren großer Pakete birgt immer auch die Gefahr, dass zu viele unnötig durch den Rost fallen. Auf der Bahnhofskonferenz stellten sich die neuen Eigentümer als Immobilienverwertungsgesellschaft vor, wie ihre konkreten Investitionsabsichten bzw. Verwertungsziele aussehen werden, blieb leider offen.

Ein Erfolg der Konferenz war die Möglichkeit der direkten Kontaktaufnahme der jeweiligen Entscheidungsträger und Verantwortlichen. Darüber hinaus waren der Erkenntnisgewinn über notwendige Verfahrensabläufe und Rahmenbedingungen hilfreich. Im Nachgang hat das MIR mit der Referatsleiterin Frau Rita Werneke für städtebauförderechtliche relevante Fragestellungen einen Ansprechpartner benannt.

Das MIR und die DB AG Station & Service AG werden nach einem halben Jahr eine erste Zwischenbilanz ziehen, um eventuell weiteren Handlungsbedarf festzustellen.



Zug um Zug – nichtbundeseigene Eisenbahnen auf neuen Gleisen

André Böttner

Während Streckenstilllegungen bei der Bahn scheinbar in aller Munde sind, steht eine gegenläufige Entwicklung – die Entstehung neuer, wenn auch kleinteiliger Schienenanbindungen – bisher eher selten im Licht der Öffentlichkeit. Festzustellen ist jedoch: Das Netz nichtbundeseigener Eisenbahnen¹ wird erweitert. Anzahl, Streckennetz und damit Bedeutung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sind seit der Bahnreform des

¹ Als nichtbundeseigene Eisenbahnen oder Privatbahnen werden in der Bundesrepublik Deutschland alle Eisenbahnen bezeichnet, die sich nicht im Besitz des Bundes befinden.

Jahres 1994 erheblich gestiegen. Viele Strecken, die früher im Eigentum der Deutschen Bahn AG standen, sind auf Privatbahnen übertragen worden. Damit haben sich auch die Zuständigkeiten beim gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren verlagert: Während für den Bau oder die wesentliche Änderung bundeseigener Eisenbahnen das Eisenbahnbundesamt die zuständige Planfeststellungs-/Genehmigungsbehörde ist, ist es bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Das beinhaltet auch eine Zuständigkeit für die Erteilung einer Plangenehmigung oder der formellen Feststellung des Planverzichts bei kleineren Projekten. Rechtsgrundlagen für Planfeststellung, Plangenehmigung und Planverzicht sind die §§ 18 ff. Allgemeines Eisenbahngesetz in Verbindung mit § 72 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Landes Brandenburg.

Ein Planfeststellungsbeschluss setzt ein formalisiertes Anhörungsverfahren voraus: Nach der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen wird betroffenen Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit eingeräumt, Einwände zum Vorhaben zu erheben bzw. dazu Stellung zu nehmen. Diese sind Gegenstand eines Erörterungstermins. Anhörungsbehörde ist – nicht nur für die hier beschriebenen Bauvorhaben für nichtbundeseigene Eisenbahnen, sondern auch für bundeseigene Eisenbahnen und Anlagen der Bahn sowie für Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen – das LBV.

Planfeststellungsverfahren für nichtbundeseigene Eisenbahnen stellten in den vergangenen Jahren (und stellen bis heute) einen zunehmenden Teil der Aufgaben des LBV als Planfeststellungsbehörde dar. Gegenstand der Anträge war häufig die Schaffung von Gleisanschlüssen für Industrieansiedlungen, für die

damit die Möglichkeiten des Güterumschlags am jeweiligen Standort verbessert werden sollten.

Einige der Vorhaben, die das LBV in den letzten Jahren „beschäftigten“, werden hier kurz vorgestellt. Bei der Mehrzahl dieser Verfahren kam eine Plangenehmigung bzw. ein Planverzicht in Betracht, was eine erhebliche Vereinfachung gegenüber dem aufwändigen Anhörungsverfahren bedeutet.

Mit den Daten vom 10. Dezember 2004 und vom 9. Februar 2005 erließ das Landesamt für Bauen und Verkehr zwei Plangenehmigungen für die Errichtung einer Anschlussbahn für das VW-Distributionszentrum in der Gemeinde Ludwigsfelde. Das VW-Logistikzentrum beschäftigt mittlerweile mehr als 300 Mitarbeiter/innen. Ein Großteil der Autoersatz- und zubehörteile erreichen Ludwigsfelde mit der Bahn, die Waggons können direkt in die Halle des VW-Logistikzentrums rollen, um sie dann wieder – entsprechend der Nachfrage – in Richtung Berlin und andere neue Bundesländer zu verlassen. Durch die Plangenehmigung der Gleisanlagen konnte eine Verbindung des neu geschaffenen Gewerbegebietes zur Eisenbahnstrecke Berlin-Leipzig-Halle hergestellt werden. Im Vorfeld der eigentlichen Planungsphase hatte der Investor VW eindeutig erklärt, dass für ihn die Herstellung eines Gleisanschlusses unabdingbar sei und er sich im Fall einer nicht rechtzeitigen planungsrechtlichen Absicherung nach einem anderen Standort umsehen wolle. Bereits im April 2005 konnte – nicht zuletzt dank kurzer Bearbeitungszeit bei der Plangenehmigung – der Grundstein für das VW-Ansiedlungsvorhaben in Anwesenheit des Ministerpräsidenten Platzeck und des Wirtschaftsministers Junghanns gelegt werden.

Am 12. September 2006 erging eine Plangenehmigung zur Herstellung der An-



Anschlussbahn zum Zentralen Betonmischwerk zum Großflughafen BBI



schlussbahn Zentrales Betonmischwerk zum Ausbau des Flughafens BBI. Die Gleisanlagen wurden temporär auf dem Gelände des Flughafens Berlin-Schönefeld verlegt und ermöglichen die ständige Zuführung der Bau- und Zuschlagstoffe zum Betrieb eines zentralen Betonmischwerkes, welches die Großbaustelle BBI mit Zement versorgt.

Ein Planfeststellungsbeschluss zur Errichtung eines Schienenweges zwischen dem Binnenhafen Schwedt/Oder und der Anschlussbahn der PCK Raffinerie GmbH erging am 19. Dezember 2006. Schwedt/Oder ist ein bedeutender Industriestandort, dieser Tatsache wird in der Festlegung als Regionaler Entwicklungskern (RWK) Rechnung getragen. Die traditionellen Industriezweige Mineralölverarbeitung und Papierindustrie werden zunehmend durch weitere Industrieansiedlungen ergänzt, z. B. Nutzung und Veredelung von Biomasse als Energieträger und Rohstofflieferant.

Der Binnenhafen Schwedt ist in den 90er Jahren modernisiert und erweitert worden. Die neu planfestgestellte Anschlussbahn verbindet auf einer Länge von mehr als 13 km diesen Binnenhafen mit dem Raffineriegelände der PCK-GmbH. Die Raffinerie Schwedt hat sich zu einer der effizientesten Raffinerien

Europas entwickelt. Zu ihren Hauptprodukten gehören Flüssiggase, Dieselmotorkraftstoff, Heizöl, Straßenbaubitumen etc.. Von der Landesregierung wurde die Bedeutung der petrochemischen Großanlage mit dem Schienenverkehrsanschluss Hafenbahn Schwedt/Oder für die wirtschaftliche Entwicklung wiederholt betont. Der Bau der Hafenbahn wird mit Landesmitteln gefördert, die Erschließung des Gebietes wurde durch Mittel der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ unterstützt.

Gegenstand des Verfahrens vom 15. August 2007 war die Errichtung eines Anschlussgleises für eine neu zu schaffende Bioethanolanlage auf dem historisch gewachsenen Industrie- und Gewerbegebiet Premnitz, in dem vor allem Unternehmen der chemischen Industrie, des Kunststoffrecycling und -verarbeitung etabliert sind. Dieses Gleisneubauprojekt, eingeordnet in ein voll ausgebautes Industriegleisnetz, von dem keinerlei schädliche Auswirkungen auf Dritte sowie auf die Umwelt zu befürchten war, konnte sogar mittels eines Bescheides zum sog. Planverzicht (d. h. Planfeststellung oder Plangenehmigung sind entbehrlich) zugelassen werden. Auch dies bildet einen Beitrag zur Revitalisierung des traditionsreichen Chemiestandortes Premnitz.

Die wachsende Bedeutung von Biodiesel aus heimischen Rapsölsaaten spiegelt sich auch in dem Antrag der EOP Biodiesel AG Falkenhagen zum Neubau einer Anschlussbahn wider. Dieses Unternehmen betreibt seit 2004 im Gewerbegebiet Prignitz/Falkenhagen eine Anlage zur Produktion von Biodiesel. Die Parallele des Werkes zur Eisenbahnstrecke Pritzwalk-Meyenburg nutzend, ist der Neubau der Anschlussbahn am 29. August 2007 genehmigt worden. Damit wird es möglich, die wachsenden Produktionsmengen auf der Schiene zu transportieren. Im konkreten Fall erübrigen sich 1.200 Fahrten pro Jahr mit Tanklastzügen.

Die Verfahrensart Planverzicht wurde auch gewählt, um mit Bescheid vom 30. Januar 2008 einen zusätzlichen Gleisanschluss für das Industrie- und Gewerbegebiet Großräschen zuzulassen. Der Gleisbau erfolgt auf einer Fläche, die überwiegend bereits in früheren Jahren einer Anschlussbahn diente. Der 570 m lange Schienenstrang soll vor allem den diskriminierungsfreien Zugang zur schon vorhandenen Gleisanlage für weitere potenzielle Ansiedler des Industrie- und Gewerbegebietes erleichtern.

Zur Zeit sind weitere wichtige Verfahren in Bearbeitung. ■



Industrie- und Gewerbegebiet Premnitz ... noch ohne Gleisanschluss und Bioethanolanlage



Wieder Verkehr auf der Schiene zwischen Pritzwalk und Putlitz

Ralf Böhme

Im Dezember 2006 wurde im Rahmen des Kompensationskonzepts zur Kürzung der Bundesmittel für den ÖPNV der SPNV auf der Strecke zwischen Pritzwalk und Putlitz abbestellt. Bis zu diesem Zeitpunkt hat die Prignitzer Eisenbahn (PEG) SPNV-Leistungen erbracht.

Seitdem hat sich die PEG in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Prignitz, dem die Infrastruktur gehört, und dem ansässigen Eisenbahnverein bemüht, den Personenverkehr auf der Schiene zu reaktivieren. Und das mit

Erfolg: Seit August letzten Jahres fahren wieder Züge im Schülerverkehr.

Der Landkreis Prignitz hat die Infrastruktur an den Eisenbahnverein verpachtet. Die Betriebssicherheit wird durch die PEG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen überwacht. Die Mitglieder des Eisenbahnvereins führen den Eisenbahnbetrieb und einfache Reparaturen an der Infrastruktur und dem eingesetzten Fahrzeug mit großem Engagement, teilweise ehrenamtlich, durch. Das Fahrzeug kommt aus dem Altfahrzeugbe-

stand der PEG. Der Landkreis stellt zusätzlich dem Eisenbahnverein Finanzmittel des Landes nach dem ÖPNVG in der ungefähren Höhe der Ausgleichszahlungen für die Durchführung des Schienenersatzverkehrs nach der SPNV-Abbestellung zur Verfügung. Gleichfalls bleiben die Fahrgeldeinnahmen beim Verein. Anfangs wurden fünf Zugpaare pro Tag angeboten. Aufgrund der erfreulich gewachsenen Nachfrage ist das Angebot inzwischen auf täglich sechs Zugpaare ausgeweitet wurden. ■

Die PEG als Betreiber von Schieneninfrastruktur im ländlichen Raum

Ralf Böhme

Bestandsaufnahme

Die aktuelle Diskussion um die Zukunft von Eisenbahninfrastruktur „in der Fläche“ wird nicht selten mit folgenden Argumenten geführt:

- Die häufig geringe Belegung – Zweistundentakt im Schienenpersonenverkehr (SPNV) mit ggf. einzelnen Verstärkerleistungen – gestatte nicht, die für die Instandhaltung notwendigen Finanzmittel zu erwirtschaften
- Bei Abbestellung des SPNV bedeute es eine Zwangsläufigkeit, diese Schienenverbindung dem Netzverbund zu entnehmen
- Denn: Ohne SPNV bliebe nur der regionale Schienengüterverkehr – und dieser sei ein Projekt der Ver-

gangenheit, als die Milch noch per Bahn kam. Überlegungen, diese Form schienengebundener Transporte angesichts des ständig steigenden Straßengüterverkehrs und der permanent ungünstiger werdenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Energiepreisentwicklung) wiederzubeleben, könnten deshalb nicht weiterverfolgt werden, weil ja zwischenzeitlich die dazu notwendige Infrastruktur – Ladegleise und -straßen – fehle

- Regionale Nebenbahnen könnten deshalb keinesfalls wirtschaftlich betrieben werden – die Einleitung des Verfahrens nach § 11 AEG sei deshalb alternativlos

Hinzu kommt, dass die Finanzmittel, die durch die Länder über die Bestellung

von SPNV-Leistungen an die üblichen Betreiber der regionalen Schieneninfrastruktur, an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, gehen und für die Instandhaltung gedacht sind, dort nicht (vollständig) für diesen Zweck genutzt werden, sondern im „großen Topf“ der Deutschen Bahn verschwinden. In der Folge wird der Infrastrukturzustand der Gleise, Haltepunkte und Bahnhöfe immer schlechter, das SPNV-Angebot ist in der Qualität nicht mehr zu halten, der Instandhaltungsbedarf wird immer größer.

Alternative: Private Infrastrukturverantwortung

Dass es auch anders geht, beweist die Prignitzer Eisenbahn (PEG), die als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) zu den Pionieren des regionalisierten SPNV in Deutschland gehörten, seit mehreren Jahren.



Die seitens der PEG in eigener Initiative und Finanzverantwortung errichteten Haltepunkte (von links nach rechts): Putlitz Süd, Pritzwalk Hainholz, Pritzwalk West und Falkenhagen Gewerbepark Prignitz.

Seit Anfang 2004 agiert die PEG auch als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU). Zunächst kam es zur Übernahme der Betreiberverantwortung für die Prignitzer Nebenbahnen Pritzwalk – Putlitz und Pritzwalk – Meyenburg mit Verlängerung in das mecklenburgische Karow. Für den letzt genannten Abschnitt Meyenburg – Karow war diese Entscheidung umso bemerkenswerter, als dass hier der SPNV seit September 2000 ruht. Basierend auf der Erkenntnis, dass Schienenwege wie Lebensadern einer Region wirken (können), wurde in der Folgezeit beharrlich an der Entstehung eines PEG-Streckennetzes gearbeitet. Die Meilensteine dieser Entwicklung lesen sich wie folgt:

- September 2007: Wiedereröffnung der in private Eigentümerverantwortung gewechselten Strecke Blankenberg (Meckl) – Sternberg (Meckl) – Dabel als öffentliche Eisenbahninfrastruktur
- März 2008: Übernahme der mit SPNV belegten Strecken Neustadt (Dosse) – Pritzwalk und Karow – Waren (Müritz) von der DB Netz AG auf Pachtbasis – ausschließlich der Endbahnhöfe (Ausnahme: Karow) und der Anlagen von DB Stationen & Service
- Vsl. Mai 2008: Durchführung erster Fahrten über die Strecke Karow (Meckl) – Priemerburg, die künftig im Auftrag eines privaten Investors betrieben wird und zuvor bereits stillgelegt (!) war

Erfolgsrezept

Was macht ein privates EIU anders, was kann es besser?

- Ein privater Infrastrukturbetreiber kennt seine Infrastruktur nicht nur aus den Büchern, sondern durch intensive Begehungen und ständige Kontakte mit den nutzenden EVU's. Schließlich ist er „vor Ort“ präsent
- Es findet eine aktive Akquisition zusätzlicher Verkehre statt. Dabei stehen die Kundenwünsche im Vordergrund – „geht nicht“ ist ein Fremdwort, wenn es um bestimmte Fahrlagen und Serviceeinrichtungen (z. B. Umschlags- und Abstellkapazitäten) geht
- Die Finanzmittel, die über die Nutzung der Infrastruktur (SPNV oder Güterverkehr) eingenommen werden, gehen direkt in die Substanzverbesserung
- Die Infrastruktur wird bedarfsbezogen unterhalten. Im Einklang mit den zugrunde liegenden Rechts- und Betriebsvorschriften wird ermittelt, welche Instandhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen tatsächlich erforderlich sind, um die beabsichtigten Betriebsleistungen sicher und mit attraktiven Geschwindigkeiten abzuwickeln
- Dazu werden – auch unter Kostengesichtspunkten – verschiedene Konzepte, denen gemeinsam ist, für den Einzelfall „maßgeschneidert“ zu sein, gleichberechtigt geprüft – ein schematisiertes Herangehen mit standardisierten Unterhaltungsstandards findet nicht statt
- Es eröffnen sich Spielräume, die es erlauben, auch mit eigenen Mitteln zu investieren. So kam es im PEG-Streckennetz zur Errichtung neuer

Haltepunkte, um die Erschließungswirkung der Zugangebote zu verbessern und neue Kunden zu gewinnen:

- Sommer 2004 – Putlitz Süd: Direkter Transfer von Festivalteilnehmern auf das unmittelbar angrenzende Veranstaltungsgelände
- Mai 2005 – Pritzwalk Hainholz: Saisonaler Halt zur Anbindung des dortigen Naturschutzgebiets mit Schwimmbad, Naturlehrpfad und vielfältigen sonstigen naturbezogenen Freizeitaktivitäten
- Februar 2007 – Falkenhagen Gewerbepark Prignitz: Verkürzte Wege für die zahlreichen Ausbildungs- und Berufspendler
- August 2007 – Pritzwalk West: Optimale Anbindung des nahe liegenden Gymnasiums, dessen Einzugsbereich weite Teile des Altkreises Pritzwalk umfasst

Ausblick

Private Infrastrukturverantwortung ist eine zukunftsweisende Ergänzung zu den Handlungsmustern des bundeseigenen Netzbetreibers.

- Anträgen auf Investitionskostenzuschüsse zum Ausbau der Strecken privater EIU's ist im Vergabeverfahren öffentlicher Mittel ein gleichberechtigter Platz einzuräumen
- Private EIU's bieten die Gewähr, dass die ausgereichten Gelder zweckgebunden, zeitnah und effizient verwendet werden
- Rationalisierungsinvestitionen erlauben, die Betriebskosten zu senken und dadurch die Nutzungsentgelte zu



- senken. SPNV im ländlichen Raum wird dadurch (wieder) bezahlbar
- Erhalt des Bestandsnetzes, insbesondere abseits der Hauptabfuhrstrecken, ist eine Zielsetzung, die an Stelle der Ausführung einzelner (Prestige-) Großprojekte mit ausufernden Kosten zu treten hat
- Anhang:**
Was benötigt ein erfolgreicher regionaler Schienengüterverkehr? – Erfahrungen aus der Beispielregion Prignitz
- Ein regional verwurzelt **Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU)**, das
 - seine (potenziellen) Kunden und deren Bedürfnisse nicht nur vom Hörensagen kennt
 - kurze Kommunikationswege mit persönlichen Kontakten gewährleisten kann und
 - motivierte Mitarbeiter, die häufig aus eben diesem Raum stammen, und technische Ressourcen vor Ort hat und auch deshalb entsprechend flexibel reagieren kann
 - Ein **Netzwerk von Kooperationen** mit anderen Dienstleistern im Schienengüterverkehr. Damit Transportketten entstehen können, bei denen jeder Partner seine spezifischen Stärken einbringen kann – beispielsweise die Aufgabenteilung zwischen „letzter Meile“ mit Diesellok und dem Weistreckenverkehr mit elektrischer Traktion
 - Ein **Schienennetz** mit ausreichend dimensionierten Nebenanlagen, die
 - nicht deshalb „zurückgebaut“ werden, weil gerade jetzt keine Nachfrage besteht oder die visionäre Kraft fehlt, diese wahrzunehmen
 - der vorgesehenen Nutzung gemäß in einem betriebssicheren Zustand gehalten werden – schließlich muss es bezüglich des Unterhaltungsstandards einen Unterschied geben, ob tagtäglich Zugverkehr im dreistelligen Geschwindigkeitsbereich abgewickelt wird oder wöchentlich Güterwagen zur Beladung in Schrittgeschwindigkeit bereitgestellt werden
 - Ein **Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen (EIU)**, das
 - sich selbst bei ungewöhnlichen Transportanfragen flexibel zeigt
 - auch Entladungen auf freier Strecke nicht für grundsätzlich unmöglich hält
 - notwendige Besetzungen von Betriebsstellen einfallsreich wie Kosten sparend löst und eben nicht mit schematisch ermittelten Mindestbesetzungszeiten und horrenden Stundensätzen solche Zugfahrten erschwert bzw. aus Kostengründen unmöglich macht
 - sich auch der Aufgabe der Revitalisierung bereits stillgelegter Infrastruktur konstruktiv stellt
 - Ein **Umschlagsunternehmen**, das straßenseitig agiert
 - durch Verfügbarkeit und Disposition eines ausreichenden Lkw-Fuhrparks für die direkte Belieferung des Kunden
 - mit gleicher Flexibilität und Kreativität wie das EVU und EIU und
 - geleitet von der Einsicht, dass Bahn und Lkw keine Konkurrenten, sondern Partner sind
- (vgl. dazu: Knoblauch, Uwe: Renaissance auch des regionalen Schienengüterverkehrs; in: Internationales Verkehrswesen [59] 11/2007, S. 534-536) ■

Mit der Bahn grenzenlos nach Polen – MIR, Marschallamt Lubuskie und VBB verbessern Angebot nach Schengen-Beitritt

Jürgen-Peter Hiller, Arnd Schäfer



Ein deutscher NEB-Triebwagen und ein polnischer Triebwagen im Bahnhof Kostrzyn

Mit dem Beitritt Polens zum Schengen-Raum sind die letzten verbliebenen Hürden für Reisen zwischen Polen und Deutschland gefallen. Eine Fahrt von Eberswalde nach Szczecin ist nun fast so selbstverständlich wie eine Reise von Potsdam nach Cottbus. Da muss natürlich auch der Eisenbahnverkehr mithalten. Das MIR und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg arbeiten schon seit langem daran, das grenzüberschreitende Angebot zu verbessern. Neue, ver-

besserte Fahrplanangebote und Tarife wurden auf die Schiene gestellt. Vieles ist schon erreicht, aber noch sind nicht alle Wünsche erfüllt. Gut erreichbar sind aus dem Raum Berlin-Brandenburg die Metropolen Warszawa, Poznan und Szczecin. Auch die regionalen Verbindungen in die Wojewodschaftshauptstadt Gorzów ist auf einem guten Weg. Sorgen bereiten derzeit noch die Verbindungen nach Wroclaw und ins benachbarte Zielona Gora. Aber auch hier



haben MIR und VBB gemeinsam mit den polnischen Partnern Verbesserungen vor.

Die Strecke **Berlin – Szczecin** legt der schnellste Zug seit Dezember 2007 erstmals wieder in unter zwei Stunden zurück. Wenn im Sommer die Bauarbeiten zwischen der Grenze und Szczecin beendet sind, können die Fahrzeiten sogar noch um einige Minuten verkürzt werden. Dann wird die Strecke auf gesamter Länge saniert sein. Geplant ist zu einem späteren Zeitpunkt noch die Elektrifizierung, damit die Züge direkt in den Berliner Nord-Süd-Tunnel einfahren können.

Das Angebot auf dieser Strecke ist dicht. Neun Verbindungen pro Tag sichern in beide Richtungen ganztägige Verbindungen. Bei einem Teil der Verbindungen muss in Angermünde umgestiegen werden. Hier macht sich eine Lücke in der deutschen Gesetzgebung bemerkbar. Die Verbindung Berlin – Szczecin ist eigentlich dem Fernverkehr zuzuordnen, für den der Bund zuständig ist. Fernzüge werden aber in Deutschland vom Bund nicht durch Zuschüsse finanziert. Somit fährt die Deutsche Bahn nur Züge, die sich wirtschaftlich tragen. Zwischen den Metropolen an Spree und Stettiner Haff fährt daher nur ein InterCity pro Tag. Eigentlich brauchen wir mehr Direktverbindungen auf dieser Strecke – doch diese müsste der Bund bestellen und bezahlen. Das Land Brandenburg kann hier nicht finanziell in die Bresche springen. In Polen ist dies übrigens besser gelöst – hier zahlt die Zentralregierung für interregionale Zugverbindungen.

Wichtige deutsche Tarifangebote gelten übrigens bis nach Szczecin – das macht Reisen unkompliziert. Brandenburg-Berlin-Ticket, Wochenendticket und auch ausgewählte VBB-Fahrscheine gelten bis nach Szczecin – auch im InterCity. Mit einigen dieser Fahrkarten können sogar Bus und Straßenbahn mit genutzt werden.

Von Szczecin aus sind auch viele Ziele im Nordwesten Polens gut erreichbar. An die polnische Ostseeküste bestehen gute Anschlüsse, z. B. nach Usedom, Wollin und Kolobrzeg.



Ein moderner polnischer Triebwagen im Grenzbahnhof Kostrzyn – für diese Fahrzeuge strebt der Hersteller derzeit auch die Zulassung in Deutschland an.

Mit fast 1.000 Reisenden pro Tag ist die Strecke **Berlin – Kostrzyn – Gorzow** die nachfragestärkste Regionalstrecke trotz hoher Streckenanteile in der Fläche. Hier haben die Länder Berlin und Brandenburg mit der VBB GmbH sogar erstmalig ein wettbewerbliches Vergabeverfahren auf einer grenzüberschreitenden Strecke durchgeführt. Die private Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) hat den Zuschlag erhalten und bedient die Strecke seit Dezember 2006 im Stundentakt.

Im Rahmen dieses Verfahrens wurde deutlich, dass noch viele administrative Hemmnisse für den grenzüberschreitenden Verkehr im geeinten Europa bestehen. Die Prozedur der grenzüberschreitenden Fahrzeugzulassung gestaltete sich sehr aufwändig und ist bis heute nicht endgültig abgeschlossen. Die NEB-Fahrzeuge haben nur eine befristete Zulassung bis zum Grenzbahnhof Kostrzyn. Umgekehrt haben bis heute auch nur wenige polnische Triebwagen eine Zulassung für Deutschland erhalten – und auch dies nur bis zum Grenzbahnhof. Für die neuesten polnischen Triebwagen aus dem Baujahr 2007 läuft das Zulassungsverfahren noch. Es ist kaum zu glauben, aber es gibt derzeit keinen Triebwagen, der in beiden Ländern freizügig einsetzbar ist. Weitere Verbesserungen im Verkehrsangebot, wie durchgehende Züge von Berlin nach Gorzow – können aber erst dann erreicht werden, wenn polnische und deutsche Triebwagen im jeweils anderen Land ohne Grenzfahrten können. MIR und VBB unterstützen Fahrzeughersteller und

Verkehrsunternehmen gerne bei den notwendigen Verfahren.

Der Zustand der Infrastruktur auf dieser Strecke ist insgesamt zufriedenstellend. Die reine Fahrzeit Berlin – Gorzow beträgt rund zwei Stunden. Auf beiden Seiten der Grenze laufen Sanierungsprogramme, um die Strecke weiter zu beschleunigen. Für den Fahrplan 2009 haben VBB und das Marschallamt der angrenzenden Wojewodschaft Lubuskie (eine Wojewodschaft ist vergleichbar mit einem deutschen Bundesland) die Verkürzung der Anschlusszeiten beim Umstieg in Kostrzyn vereinbart.

Das Tarifangebot wird bereits ab dem 15. Juni 2008 verbessert. VBB und die polnische Eisenbahn PKP haben die weitere Integration dieser Strecke in den VBB-Tarif vereinbart. Ab diesem Zeitpunkt werden VBB-Fahrscheine durchgehend bis nach Gorzow erhältlich sein. Diese gelten in Gorzow – zunächst versuchsweise – auch in Bus und Straßenbahn.

Für diese Strecke haben sich in der Interessengemeinschaft Ostbahn Anlie-



Ein Triebwagen der NEB im Bahnhof Seelow-Gusow auf der Strecke Berlin – Kostrzyn.



Die Stadt Gorzów an der Warthe – ein lohnender Tagesausflug

gerkommen und weitere Partner zusammengeschlossen, um die Entwicklung der Strecke zu fördern. Minister Reinhold Dellmann ist Schirmherr, der VBB Kooperationspartner.

Auf der Strecke **Berlin – Frankfurt (Oder) – Warszawa** dominieren die Angebote des Fernverkehrs. Die Züge des „Berlin-Warszawa-Express“ verbinden Berlin, Frankfurt (Oder), Poznan und Warszawa. Dort bestehen auch günstige Anschlüsse in andere Regionen Polens.

Nachdem die Strecke auf fast gesamter Länge in den vergangenen Jahren auf 160 km/h ausgebaut wurde, wird in diesem Jahr nun endlich die Oderbrücke in Frankfurt (Oder) saniert. Diese ist derzeit nur eingleisig und mit verminderter Geschwindigkeit befahrbar. Danach stehen noch einige Teilprojekte an, z. B. der Ausbau des Knotens Poznan und der Abschnitt Erkner – Berlin auf deutscher Seite. Hier wird nach Abschluss der Maßnahmen eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Große Sorge bereitet die Verbindung **Berlin – Cottbus – Wrocław**. Derzeit gibt es nur eine direkte Verbindung pro Tag mit einer Fahrzeit von etwa sechs Stunden – das Auto ist doppelt so schnell. Grund hierfür ist, dass auf allen möglichen Fahrwegen der Zustand der Infrastruktur zumindest auf Teilabschnitten schlecht ist. Aber auch hier zeichnet sich Licht am Ende des Tunnels ab: MIR,

die Stadt Forst und das Marschallamt Lubuskie bereiten derzeit die Ertüchtigung des Streckenabschnitts Cottbus – Forst – Zagan – Legnica vor. Bis 2011 sollen die Züge dort eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreichen können. Gemeinsam mit den schon umgesetzten bzw. fest geplanten Streckenausbauten Berlin – Cottbus und Legnica – Wrocław können die Züge deutlich beschleunigt werden. Fahrzeiten von ca. 4 bis 4 1/2 Stunden sind dann realistisch.

Für diese Streckenführung ist jedoch eine durchgängige Elektrifizierung derzeit nicht wahrscheinlich – die „Lücke“ zwischen Cottbus und Legnica ist zu lang. Daher wird derzeit geprüft, ob zusätzlich auf deutscher Seite der Abschnitt Cottbus – Horka elektrifiziert werden kann. Damit könnten auch elektrisch betriebene Züge über den Flughafen BBI nach Wrocław geführt werden.

Offen ist derzeit, wer die Züge zwischen Berlin und Wrocław organisiert. Zusätzlich zu dem heute verkehrenden Zug sind weitere Verbindungen dringend zu wünschen. Es ist unsicher, ob diese ohne Zuschüsse betrieben werden können. Wie auf der Strecke Berlin – Szczecin ist hier eigentlich der Bund als Besteller gefordert.

Ohne Personenverkehr ist derzeit die Strecke **Guben – Zielona Gora**. Derzeit laufen aber in Abstimmung mit der Verkehrsabteilung des MIR Untersuchungen

zwischen VBB und Marschallamt, ob auf dieser vor allem im Güterverkehr wichtigen Strecke wieder Personenzüge fahren sollen. Zielona Gora, zweite Hauptstadt der Wojewodschaft Lubuskie, könnte so mit Cottbus und besser mit Berlin verbunden werden. Südbrandenburg würde über diesen Weg auch schnelle Verbindungen nach Poznan und Warszawa erhalten. Das Ergebnis der Untersuchungen und eine Entscheidung über eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs stehen derzeit noch aus.

Als Fazit ist festzuhalten, dass der Ausbau der Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen zwar vorgeht, aber der Dynamik der Verkehrsentwicklung bislang strukturell nicht immer gerecht werden kann. Wichtigste Zukunftsaufgabe ist es, für die Strecke Berlin – Cottbus – Wrocław ein attraktives Angebot zu initiieren. Auf deutscher Seite muss die Finanzierung der Fernverkehre gelöst werden. Es besteht die realistische Gefahr, dass nach der Privatisierung der Deutschen Bahn AG der wirtschaftliche Druck in diesem Segment steigt und in der Folge nicht ausreichend rentable Verbindungen reduziert werden. Bereits Mitte Juni 2008 streicht die Bahn den InterCity nach Szczecin an einzelnen Tagen aus dem Programm. Der Bund muss hier endlich seiner Verantwortung gerecht werden und für die Bestellung und Finanzierung solcher Verbindungen Sorge tragen.



Gemeinsam kann man Berge versetzen . . . oder Eisenbahnquerungen realisieren

– Neue Verbindung zwischen Uni Potsdam und Wissenschaftspark Golm stärkt den Standort –

Silke Wenzel

Die Ansprüche an den Standort des Wissenschaftsparks Golm hinsichtlich der städtischen, verkehrlichen und siedlungspolitischen Entwicklung wurden schon immer hoch angesetzt und sind durch die Inbetriebnahme des erneuerten Bahnhofs Potsdam-Golm und seinem unmittelbarem Umfeld am 23. April 2008 einen weiteren Schritt vorangekommen.

Gelegen in Potsdam, der Stadt mit der größten Forschungs- und Wissenschaftsdichte in Deutschland, gilt der Wissenschaftspark Golm als der größte des Landes Brandenburg, als ein Zentrum von Internationalität und Interdisziplinarität, ein Standort mit einer Wertschöpfungskette von Wissenschaft und Wirtschaft, als der profilierteste und wichtigste Forschungsstandort in Ostdeutschland.

Ganz nebenbei hat er aber nun noch eine weitere bedeutende Rolle erfüllt. Er ist das Paradebeispiel dafür, was bewegt werden kann, wenn Politik, Behörden, staatliche Unternehmen und Privatwirtschaft gemeinsam an einem Strang ziehen und ein gemeinsames Ziel verfolgen.

Bereits Mitte der 90er-Jahre begannen erste Ansiedlungen auf dem Areal des heutigen Wissenschaftsparks. Namhafte Institute sowohl der Fraunhofer- als auch der Max-Planck-Gesellschaft konnten von der Zukunft des Standortes überzeugt werden. Auch die Universität Potsdam wurde mit ihrer mathematisch-naturwissenschaftlichen Fakultät nach Golm verlegt.

Erhoffte Synergien – insbesondere zwischen Instituten und Universität – stießen aber zunächst auf eine Hürde. Zwischen den beiden Ansiedlungen verläuft die Eisenbahnstrecke des westlichen Berliner Außenrings. Trotz der räumlichen Nähe gab es keine kurze und direkte Wegeverbindung.



Eisenbahnüberführung im Bau ...

Über Jahre bestätigten diverse Untersuchungen die Notwendigkeit der Überarbeitung der öffentlichen Verkehrsanbindung von Golm, insbesondere des Öffentlichen Personennahverkehrs. Auch der Bedarf an einer neuen zusätzlichen Bahnquerung zwischen Instituts- und Universitätsgelände wurde dabei immer wieder betont. Mit einer letzten positiv beschiedenen Untersuchung zu einer möglichen Förderfähigkeit einer verbesserten Verkehrserschließung des Potsdamer Ortsteils Golm im September 2005 war dann endlich der Grundstein für eine Umsetzung der ehrgeizigen Pläne gelegt.

Erste Planungen für die Erschließung des Wissenschaftsparks Golm, die Errichtung einer Eisenbahnüberführung und die Verbesserung des Bahnhofsumfeldes wurden durch die Stadt Potsdam beauftragt. Weiterhin wurden erste Entwürfe eines Bebauungsplans erstellt, der eine rechtliche Voraussetzung zur Errichtung der neuen Straße darstellen würde. Kostenschätzungen wurden aufgestellt, und es wurde schnell klar, dass die Stadt Potsdam diese Maßnahme trotz möglicher Fördergelder nicht finanzieren konnte. Der notwendige Eigenan-

teil von mindestens 1,6 Mio. € war nicht in der städtischen Haushaltsplanung darstellbar. Die Bedeutsamkeit der weiteren Entwicklung des Standortes Golm, sowohl wirtschaftlich als auch politisch, führte genau an diesem Punkt zu Kreativität und Entscheidungsfreudigkeit auf vielen, teilweise auch unerwarteten, Seiten.

Das Land Brandenburg stellte die Grundstücke für den Straßenbau kostenlos zur Verfügung. Prof. Dr. Hasso Plattner erklärte sich bereit, den notwendigen Eigenanteil der Stadt Potsdam zu erbringen, unterzeichnete im August 2006 einen städtebaulichen Rahmenvertrag und übernahm damit zusätzlich auch die Verantwortung für die Entwicklung der



... nach Fertigstellung und Eröffnung



etwa 16,5 ha großen Flächen im Wissenschaftspark Golm, die zwischen Instituten und Universität noch zur Verfügung stehen.

Nach nur wenigen Monaten Verhandlung konnte ebenfalls im August 2006 zwischen der Stadt Potsdam und der DB Netz AG die Kreuzungsvereinbarung für die neue Eisenbahnüberführung unterzeichnet werden.

Parallel zu all diesen Vorbereitungen wurden intensive gemeinsame Gespräche mit der InvestitionsBank des Landes Brandenburg (dem Finanzministerium unterstehend) und dem Landesamt für Bauen und Verkehr (dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung unterstehend) zur konkreten Förderung der durchzuführenden Maßnahmen geführt, was zu einem lückenlosen Gesamtkonzept in technischer und finanzieller Hinsicht führte.

Am 19. September 2006 wurde dann durch den damaligen Staatssekretär und heutigen Minister Herrn Reinhold Dellmann der Fördermittelbescheid des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung aus GVFG-Mitteln in Höhe von 800.000 € zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und zum Bau der neuen Eisenbahnbrücke übergeben. Am 25. Oktober 2006 folgte der Förderbescheid des Finanzministeriums aus GA-Infrastrukturmitteln in Höhe von über 4,2 Mio. € für die Erschließungsmaßnahmen.

Damit konnte nun etwas bewegt werden und am 6. November 2006, nach nur knapp einem Jahr konkreter Vorbereitung, erfolgte der erste Spatenstich.

Auch die Deutsche Bahn Station & Service AG setzte sich intensiv für das Gesamtprojekt Wissenschaftspark Golm ein, suchte nach Möglichkeiten, auch ihren Zuständigkeitsbereich am Standort Potsdam-Golm aufzuwerten. Nachdem das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung auf Antrag weitere Fördermittel in Höhe von 2,95 Mio. € bewilligt hatte, stand auch dem Ausbau der Bahnsteiganlagen nichts mehr im Wege.

Heute, anderthalb Jahre nach dem Spatenstich, kann sich das Ergebnis vor Ort sehen lassen! Die neue Brücke und Straße haben eine kurze und schnelle Verbindung zwischen Wissenschaftspark und Universität geschaffen. Linienbusführungen wurden zur besseren

Erschließung angepasst. Der Knotenpunkt Eisenbahn-/Busverkehr ist mit Bushaltestellen unter der Eisenbahnüberführung und von dort direkten Zugängen zu den verlängerten Bahnsteigen optimiert worden. Der gesamte Bahnhof wurde barrierefrei ausgebaut. Es wurde eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für Pkw und Fahrräder errichtet. Es ist ein Bahnhofsvorplatz geschaffen worden, der der Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander gerechter wird, weitestgehend kurze barrierefreie Wege ermöglicht und mit begrünten Bereichen auch zum Verweilen einlädt und so auch als Tor zu einem sich neu entwickelnden Standort dient.



Nach all dem Bauungemach ist die Stimmung in Golm gut. Sowohl Anwohner als auch die Menschen, die dort arbeiten und studieren, sind zufrieden mit dem Neuen, das geschaffen wurde. Und die Menschen, Firmen und Behörden, die das alles durch ihren Fleiß, ihr unermüdliches Drängen, ihr bereits erwähntes Ziehen am gemeinsamen Strang, ihre teilweise Unkonventionalität erst möglich gemacht haben, sind zurecht stolz! ■

Schienernanbindung BBI

Sascha Rasch

Der Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) ist eines der wichtigsten Verkehrs- und Infrastrukturprojekte im Osten Deutschlands. Ab 2011 wird der gesamte Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg auf dem Airport BBI konzentriert sein. Zur Sicherung der bodenseitigen Verkehrsanbindung ist unter anderem eine leistungsfähige Schienenanbindung erforderlich. Der neue Flug-

hafen BBI wird im Bereich des Terminals einen Bahnhof (Tunnel) mit Fern-, Regional- und S-Bahnanschluss erhalten.

Die Schienenanbindung des Flughafens BBI umfasst den Bau einer ca. 15 km langen zweigleisigen und elektrifizierten Strecke vom Berliner Außenring über den Flughafen bis zur Görlitzer Bahn. Die bestehende S-Bahnstrecke zum

Bahnhof Schönefeld (alt) wird über den Berliner Außenring und eine Neubau-strecke um ca. 8 km verlängert. Des Weiteren wird die Kurve am Mahlower Kreuz vom Berliner Außenring auf die Dresdener Bahn zweigleisig ausgebaut. Insgesamt werden ca. 51 km Gleisanlagen und etwa 65 Weichen neu errichtet. Unter dem Flughafen hindurch wird ein gemeinsamer ca. 3 km langer Tunnel für



den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr errichtet. Der unterirdische Bahnhof unter dem Terminal erhält zwei Bahnsteige (vier Gleise) mit einer Länge von ca. 400 m für den Fern- und Regionalverkehr sowie einen Bahnsteig (zwei Gleise) für den S-Bahn-Verkehr.

Dadurch kann der Flughafen BBI aus allen Richtungen auf der Schiene erreicht werden. Mit dem neuen Flughafen-Shuttle verkürzt sich nach Fertigstellung der Dresdener Bahn die Fahrzeit zukünftig vom Flughafen zum Berliner Hauptbahnhof auf ca. 20 Minuten. Des

Weiteren wird der Flughafen mit der S-Bahn im 10-Minuten-Takt bedient. Ein gut verknüpfter Regionalverkehr stellt eine bedarfsgerechte Anbindung aus dem Brandenburger Raum sicher.

Infrastrukturelle Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Logistikbranche im Land Brandenburg

Dr. Günter Teßmann

Moderne Logistik braucht gute Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur. In Deutschland und Westeuropa besteht hier insgesamt ein hoher Standard. In Ostdeutschland profitieren Unternehmen zusätzlich von den Investitionen nach der deutschen Wiedervereinigung. Dadurch besteht hier in weiten Teilen eine Infrastruktur auf modernstem Stand.

Allein in Brandenburg wurden seit 1990 rund 7 Mrd. € in die Straßeninfrastruktur investiert. Das Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz ist umfangreich erneuert worden. Die Region verfügt über

790 km Bundesautobahnen, 1.500 km Hauptbahnstrecken der Eisenbahn und rund 900 km Bundeswasserstraßen, die weitgehend auch für den Güterverkehr relevant sind. Neben den zehn öffentlichen Binnenhäfen, wie z. B. in Königs Wusterhausen, Eberswalde, Eisenhüttenstadt und Schwedt, gibt es in den drei Güterverkehrszentren rund um Berlin sowie in Frankfurt (Oder) Terminals für den kombinierten Verkehr. Hier werden Güter zwischen verschiedenen Verkehrsträgern umgeschlagen. Zwei weitere Terminals für den Kombinierten Verkehr von regionaler Bedeutung können in

Schwarzheide und Elsterwerda im südlichen Brandenburg genutzt werden.

Die vorhandene Infrastruktur gewährleistet gute Schienen- und Autobahnanschlüsse für nahezu alle Standorte in Brandenburg. Dieses Angebot wird ergänzt durch die gezielte Entwicklung von Güterverkehrszentren als Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern, von Anlagen des Kombinierten Verkehrs und von Hafenanlagen sowie deren Ausrichtung auf die Entwicklung logistischer Dienstleistungen und internationaler Verkehre. Brandenburg ist



damit gut in die internationalen Verkehrsstraßen eingebunden. Der bedarfsgerechte Ausbau und die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur werden zügig fortgesetzt.

Die ostdeutschen Bundesländer, vor allem auch Brandenburg, wollen mit Regionen aus Skandinavien, Tschechien, Bayern, Österreich und Italien den Nord-Süd-Korridor als zentraleuropäische Wirtschaftsachse stärken und hierfür bei der EU entsprechende Unterstützungsprojekte forcieren. Besonders im Fokus ist die Idee einer Adriatic-Baltic Landbridge, welche die nordadriatischen Seehäfen mit den Ostseehäfen verbindet.

Brandenburger Unternehmen profitieren bereits heute von einer guten Schienenanbindung an die Nord- und Ostseehäfen, günstigen Frachtraten für entsprechende Transporte sowie einem hohen Niveau von Sicherheit und Zuverlässigkeit. Heute zahlt sich aus, dass in Brandenburg und Berlin intensiv in die Verkehrsinfrastruktur investiert wurde. Der Hamburger Hafen ist nur noch rund drei Stunden im Eisenbahngüter- und Straßengüterverkehr entfernt. Die Region wird immer mehr zur Drehscheibe für Güter im Hinterland der Überseehäfen.

Diese sehr gute Erreichbarkeit bringt in Verbindung mit der Lage in der Mitte des vereinten Europa strategische Vorteile. Neue bzw. bisher brachgelegene Entwicklungsachsen und Transportkorridore entwickeln sich mit hoher Dynamik. Aus der Hauptstadtregion können innerhalb von 24 Stunden mit dem Eisenbahngüter- bzw. Straßengüterverkehr rund 200 Mio. Konsumenten in ganz Europa erreicht werden. Das ist kaum durch andere Standorte zu überbieten. Namhafte Unternehmen wie Daimler, Goodyear Dunlop, MTU, Rolls-Royce, VW Logistik oder die Solarfabriken in Brandenburg an der Havel und in Frankfurt (Oder) haben sich hier angesiedelt.

Mit dem Ausbau des Flughafens Schönefeld zum zentralen Airport Berlin-Brandenburg International (BBI) bis 2011 erhält die Region einen zusätzlichen Infrastrukturschub zum Vorteil der Wirt-

schaft. Der BBI ist hervorragend über Straße und Schiene angebunden. Sein Einzugsbereich reicht bis Polen und er ist der Jobmotor in der Region. Die Ansiedlungswelle rollt bereits. In 15 bis 20 Minuten lassen sich mehr als ein halbes Dutzend großer und gut ausgebauter Gewerbegebiete erreichen.

Die Hauptstadtregion unternimmt große Anstrengungen, bis 2020 als internationales Logistikkompetenzzentrum zur Champions League der Logistikstandorte in Europa zu gehören. Neun der zehn größten deutschen Logistikdienstleister (Deutsche Bahn, Deutsche Post, Kühne+Nagel, Dachser, DPD, UPS, Rhenus, Panalpina und Fiege) sind mit Niederlassungen in der Region vertreten.

Das Anfang des Jahres 2006 gegründete LogistikNetz Berlin-Brandenburg e. V. gewährt den internationalen Handelsketten, Produktionsunternehmen und Logistikdienstleistern konkrete unternehmensbezogene Unterstützung vor Ort. Ende August 2007 wurde in Hamburg die Arbeitsgemeinschaft der Logistik-Initiativen Deutschlands gegründet. Deren Ziel ist es, eine Bündelung, Koordination und Vernetzung bei den zentralen Logistikthemen zu erreichen und damit Verantwortung für die Stärkung des Logistikstandortes Deutschland zu übernehmen.

Das LogistikNetz Berlin-Brandenburg unterstützt als Gründungsmitglied mit Nachdruck das Anliegen der Arbeitsgemeinschaft, eine bundesweite Vernetzung der Initiativen in den Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung zu erreichen. Die Unternehmen der Logistikbranche beschäftigen in der Region bereits heute ca. 150.000 Menschen, und die Branche ist in Berlin und Brandenburg weiterhin auf Wachstumskurs.

Ein logistisches Markenzeichen der Hauptstadtregion sind die vier erfolgreichen Güterverkehrszentren. Sie sind mittlerweile bis zu 80 % ausgelastet (siehe auch gesonderten Artikel).

Neben dem praktischen Leistungsvermögen besteht in der Region ein beson-

deres Wissenspotenzial durch die räumliche Nähe und Vielfalt von exzellenten universitären und außeruniversitären Wissenschaftseinrichtungen der Verkehrs- und Mobilitätsforschung. Berlin-Brandenburg gehört bereits heute europaweit zu den Regionen mit der höchsten Forschungsdichte.

Insgesamt eröffnet die Hauptstadtregion mit ihren infrastruktur- und nachfrage-seitigen Potenzialen für die nächsten Jahre äußerst interessante Perspektiven für Forschung, Entwicklung und Vermarktung sowie für Innovationen im Verkehrsbereich. Ein Beispiel ist das Unternehmen Rolls-Royce, das sich gerade entschieden hat, sein neues Turbinen-Testzentrum im brandenburgischen Dahlewitz zu errichten.

Brandenburgs Wirtschaft wächst. Mit einem Plus von 2,8 % zog das Bruttoinlandsprodukt im ersten Halbjahr 2007 deutlich an. Noch stärker wuchs die brandenburgische Industrie. Hier ist die Bruttowertschöpfung um 9,4% gestiegen – und hat Brandenburg auf Platz vier beim Industriewachstum in Deutschland gebracht. Nicht nur die Wirtschaft im Land Brandenburg wächst, auch die Attraktivität des Standortes für Ansiedlungen von außen zieht deutlich an. Allein im Jahr 2006 wurden von der ZAB Zukunftsagentur Brandenburg, der zentralen „One-Stop-Agency“ für Unternehmen, 47 Direktinvestitionen betreut, seit 2001 insgesamt bereits 345.

Die günstigen Rahmenbedingungen tragen mit dazu bei, dass Brandenburg beim aktuellen „Zukunftsatlas 2007“ der Prognos AG besonders gut abschneidet. Die Hauptstadtregion hat ihre Zukunftsfähigkeit dabei spürbar gesteigert. 10 von 18 Kreisen und kreisfreien Städten haben sich im Jahr 2007 gegenüber 2004 verbessert. Brandenburg entwickelt sich zum Aufsteigerland Ostdeutschlands und rangiert in der Zukunftsfähigkeit Ostdeutschlands bereits auf Platz 2 hinter Sachsen.





Die Güterverkehrszentren (GVZ) als Motor der Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe Hauptstadtregion

Rüdiger Hage, Joachim Gollnick

Die Logistik ist in Deutschland der größte Wirtschaftsbereich nach dem Handel und der Automobilindustrie. 210 Mrd. € Umsatz wurden im Jahr 2007 branchenübergreifend erwirtschaftet. Logistik rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Mit 2,7 Mio. übertrifft sie dessen Beschäftigtenzahl um das Dreifache.

Der Logistikmarkt Europa wird auf 836 Mrd. Euro geschätzt. Deutschland hat mit knapp einem Viertel europaweit den höchsten Anteil vor Großbritannien und Frankreich. Aus Sicht vieler ausländischer Investoren nimmt Deutschland eine internationale Spitzenposition in Infrastrukturqualität und Logistiktechnologie ein. In Berlin und Brandenburg gehört die Logistik ebenfalls zu den Wachstumsbranchen. Zur Zeit sind dort über 177.000 Beschäftigte tätig.

Die Logistikbranche zählt zu den Gewinnern der Globalisierung und der Internationalisierung der Handelsströme. Als amtierender Exportweltmeister profitiert Deutschland in besonderem Maße von der positiven Entwicklung des Welthandels und hat sich als strategischer Standort in der Geschäftsplanung von internationalen Industrie-, Handels- und Logistikunternehmen etabliert.

Im Zuge der EU-Osterweiterung hat sich der Mittelpunkt Europas nach Osten verlagert und Deutschland rückte in das geografische Zentrum der erweiterten EU und konnte so seine Akzeptanz als einer der wichtigsten Logistikstandorte weiter ausbauen. Vor allem die Ost-West-Verbindung wird weiter an Bedeutung gewinnen und daran wird Brandenburg in besonderer Art und Weise partizipieren. Um diese Funktion wahrnehmen zu können, wird ein weiterer Ausbau der GVZ propagiert.



GVZ Großbeeren

Nach der Aprilausgabe der Zeitschrift „Deutsche Bank Research 2008“ ist Berlin der wichtigste Verkehrsknoten in Ostdeutschland. Insbesondere die GVZ werden in dem Bericht als Impulsgeber für die weitere positive Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe Hauptstadtregion betrachtet. Dies gilt insbesondere für Verkehre nach Osteuropa.

Diese Situation ist Labsal für die Seelen aller an der GVZ-Entwicklung beteiligten Akteure, denn als vor fast 15 Jahren die ersten Untersuchungen zu den Berliner GVZ-Standorten erfolgten, wurde von vielen „Experten“ ein Scheitern dieser Projekte prophezeit. Die Kritik wurde noch größer, als 1995 die ersten Erschließungsarbeiten begannen, da viele Logistiker fünf Jahre nach der Wende schon neue Standorte auf der „grünen Wiese“ realisiert hatten. Wenn wir uns heute den Entwicklungsstand der Güterverkehrszentren GVZ Berlin Ost Freienbrink, GVZ Berlin Süd Großbeeren und GVZ Berlin West Wustermark betrachten, so kann man getrost von der „Erfolgsgeschichte GVZ“ sprechen.

Bisher wurden ca. 6.800 Arbeitsplätze durch 100 Unternehmen auf 252 ha Ansiedlungsfläche geschaffen. Mit Abschluss der Entwicklung werden in den

GVZ zukünftig 9.500 Arbeitsplätze vorhanden sein. Das Investitionsvolumen wird dann bei über 1 Mrd. € liegen. Ermöglicht wurde diese Entwicklung durch die gebündelte Förderstrategie des MIR und des MW. Während das MIR die Kommunen mit Fördermitteln für die Konzeptionsphase, Planung und für spezielle Infrastruktur (Kombinierter Verkehr) unterstützt, fördert das MW die Kommunen für die allgemeine Infrastruktur des Güterverkehrszentrums (GA-Infrastruktur). Darüber hinaus werden Unternehmen, die logistische Dienstleistungen zum Unternehmenszweck haben, mit bis zu 50 % gefördert. Diese enge abgestimmte Förderstrategie ist letztendlich ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Die Umschlagterminals in Wustermark und Großbeeren bieten teils fast tägliche Ganzzugverbindungen zu den deutschen Seehäfen, nach Polen/Russland, in das Ruhrgebiet und nach München. Aufgrund der positiven Entwicklung wurde der Terminal in Großbeeren bereits erweitert. 100.000 Ladeeinheiten können jetzt im Jahr umgeschlagen werden. Damit hat sich die Kapazität nahezu verdoppelt. Mit dem Hafen in Wustermark wird die geplante Trimodalität der Verkehrsträger geschaffen.



Alle Standorte verfügen über direkte Anschlüsse an die Autobahn bzw. an vierspurige Bundesstraßen. Die GVZ liegen an den Hauptstrecken der Bahn und verfügen über ein internes Gleisnetz, das durch private Eisenbahnunternehmen bedient wird.

Die große Bedeutung und besondere Qualität der Standorte wird auch in einem aktuellen Ranking der deutschen Güterverkehrszentren dokumentiert. In der Untersuchung nehmen die Standorte vordere Plätze ein.

Das GVZ Großbeeren ist nach dem Ranking das leistungsstärkste GVZ in Ostdeutschland und gehört auf europäischer Ebene zu den „TOP 15“ der GVZ bzw. Freight Village Standorten. Das Land Brandenburg ist darüber hinaus das

stärkste „GVZ-Flächenland“ in Deutschland und rangiert noch vor Bayern.

Die Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft ist in den drei GVZ für die Erstellung und Unterhaltung der Infrastruktur einschließlich der jeweiligen Gleisanschlüsse verantwortlich. Weiterhin erfolgen der Grunderwerb und die Vermarktung der erschlossenen Grundstücke an Investoren. Diese Aufgaben werden in Großbeeren als Treuhänderische Entwicklungsträgerin der Gemeinde und in Wustermark und Freienbrink als Geschäftsbesorgerin für die LEG Brandenburg mbH i. L. wahrgenommen.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Logistikbranche mit jährlichen Steigerungsraten von bis zu 6 %, einhergehend mit der Verdopplung des Contai-

nerumschlags in den Nordseehäfen bis 2020, ist die Erweiterung der bestehenden GVZ eine unbedingte Notwendigkeit, um die ungebrochen große Nachfrage nach hochwertigen Logistikflächen abzudecken. Deshalb wird zur Zeit mit Hochdruck an der Erweiterung der Güterverkehrszentren Großbeeren und Wustermark gearbeitet. Eine nicht unwesentliche Rolle spielt dabei die Revitalisierung des ehemaligen Rangierbahnhofes Wustermark. Hier besteht die Chance, Verkehrs- und Ansiedlungsflächen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Schienengüterverkehr zu schaffen und das GVZ Wustermark als Drehscheibe für den Nord-Süd- (Ostsee-Adria) sowie Ost-West- (Osteuropa und Russland) -Korridor zu entwickeln.



Genehmigungsverfahren für den Güterkraftverkehr – online Aktueller Stand der eGovernment Fachanwendung

Bernd Reschofsky

Der Logistikstandort Berlin-Brandenburg schreibt gegenwärtig eine Erfolgsgeschichte. Die Branche ist auf dem Weg in das Spitzenfeld der Europoliga und Experten prognostizieren, auch dank einer gut ausgebauten Infrastruktur, ein weiteres überdurchschnittliches Wachstum. Diese positive Entwicklung vollziehen auch die im Land Brandenburg ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen. Waren im Jahr 2001 ca. 2.100 Unternehmen mit rund 12.400 Lkw oder Sattelzugmaschinen am Markt aktiv, so sind es gegenwärtig etwa 2.300 Firmen mit fast 16.900 Kraftfahrzeugen.

Genau diesen klein- und mittelständig geprägten Wirtschaftseinheiten galt und gilt die besondere Aufmerksamkeit des Landesamtes für Bauen und Verkehr, denn wer als Unternehmer gewerblichen Güterkraftverkehr mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t (einschließlich Anhänger) be-

treiben will, benötigt dazu eine Erlaubnis bzw. Gemeinschaftslizenz der hierfür zuständigen Erlaubnisbehörde. Erlaubnis sowie Gemeinschaftslizenz sind bei der Erlaubnisbehörde formgebunden zu beantragen.

Das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV), als Erlaubnisbehörde des Landes Brandenburg, hat im Rahmen des „Masterplanes eGovernment des Landes Brandenburg“ in den ersten zwei von insgesamt drei Projektphasen eine Internetplattform geschaffen, die es den hiesigen Güterkraftverkehrsunternehmen ermöglicht, die entsprechenden Anträge auf:

- Erteilung einer Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz
- Erteilung zusätzlicher Ausfertigungen der Erlaubnis oder zusätzlich beglaubigter Abschriften der Gemeinschaftslizenz

- Erteilung einer Fahrerbescheinigung für den gewerblichen Güterkraftverkehr im Rahmen der Gemeinschaftslizenz

auch online über das Internet unter www.lbv.brandenburg.de zu stellen.

Nach dem Laden der interaktiven Formulare können diese durch den Antragsteller am PC ausgefüllt, für die eigenen Unterlagen ausgedruckt und mittels einer programmseitig voreingestellten E-Mail-Adresse an die Erlaubnisbehörde gesandt werden. Hier erfolgt die elektronische Eingangregistrierung und das automatisierte Einlesen der Daten in die Anwendungssoftware des LBV.

Bei der weiteren Bearbeitung verhindert die elektronische Einbindung anderer Behörden und Institutionen im Rahmen der Antragsbearbeitung (IHK, BAG, Unternehmerverband ...) durch eine wechselseitige Formularübertragung



(Anhörung), basierend auf einer E-Mail-Kommunikation zwischen den Anhörberechtigten und dem zuständigen Dezernat im Landesamt, frühere Zeitverluste. Auf der Internetplattform sind natürlich auch ausführliche Informationen zu den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen sowie zu den Zuständigkeiten, Voraussetzungen, Ansprechpartnern hinterlegt.

Durch Schaffung der technischen Voraussetzungen für dieses Transaktionsangebot konnte der Aufwand für die Antragstellungen auf der Unternehmensebene und für die Antragsbearbeitung bei der Erlaubnisbehörde und bei den Anhörberechtigten wesentlich vereinfacht und der Gesamtprozess spürbar beschleunigt werden.

In einer zurzeit noch im Entwicklungs- und Bearbeitungsstadium befindlichen dritten Projektphase soll den Unternehmen ein neues Kontrollwerkzeug (Online-Akte) zur Verfügung gestellt werden, mit dem jederzeit von zu Hause oder

vom Büro aus der Bearbeitungsstand eines eingereichten Antrages eingesehen werden kann. Geht also künftig ein entsprechender Antrag beim LbV ein, erfolgt über eine „authentifizierte Kommunikation“ der Versand einer E-Mail an den Antragsteller mit einer Eingangsbestätigung und der Zuordnung einer antragspezifischen Kennung (Benutzername und Passwort) zum Vorgang. Mit Hilfe dieser Kennung wird sich der Antragsteller bei o. g. Internetseite unter „GÜTERVERKEHR ONLINE“ anmelden können. Nach der Anmeldung generiert das modifizierte Programm für den jeweiligen Antragsteller eine „Online-Akte“. Inhaltlich wird diese virtuelle Akte folgende Informationen zur Verfügung stellen:

- Eingangsdatum
- Stammdaten zum Antrag (Reg.-Nr., Aktenzeichen, Firma, Sachbearbeiter/in)
- Unterlagen zum Antrag

- Bewertungen zur Vollständigkeit der Unterlagen
- Datum der letzten Aktualisierung

Nach jeder neuen Anmeldung durch den Antragsteller wird die „Online-Akte“ generiert und aktualisiert bereitgestellt werden.

Ziel ist es, die Ergebnisse dieser dritten Projektphase noch im Jahr 2008 für den Wirtschaftssektor zur Nutzung anzubieten. Durch die dann mögliche Vermeidung von Medienbrüchen im Dialog Kunde - Erlaubnisbehörde soll ein weiterer Beitrag für mehr Effizienz und weniger Bürokratie in der Landesverwaltung geleistet werden.

Das Angebot ist Bestandteil des Brandenburgischen Online-Service-Kataloges und ist auch über www.service.brandenburg.de unter dem Stichwort Transport leicht zu finden.

Hub im Seehafenhinterlandverkehr – Chance für Brandenburg als Logistikstandort?

Dr. Norbert Wagener

Problemstellung

Infolge der fortschreitenden Globalisierung und der damit steigenden Verflechtung der deutschen Wirtschaft mit den Weltmärkten entwickeln sich die Transportströme überproportional zum Wirtschaftswachstum. Allein in den norddeutschen Seehäfen wächst der Containerverkehr mit ca. 10 % Wachstum jährlich. Im Containerverkehr über Hamburg werden für 2007 ca. 10 Mio. TEU (TEU = Norm für Container) Umschlag erwartet. Bis 2015 soll sich diese Anzahl auf ca. 20 Mio. TEU verdoppeln. Bis 2025 werden ca. 30 Mio. TEU erwartet. Diese enormen Steigerungsraten geraten zunehmend an wirtschaftliche, kapazitative und infrastrukturelle Grenzen in den Hafendörfern.

Die Region Berlin-Brandenburg sieht darin die Chance, durch die Übernahme von Funktionen aus den Seehäfen in das Seehafenhinterland entlastend zu wirken und Wertschöpfung für die Region zu generieren. Die Vermeidung von Engpässen in den Seehäfen ist auch notwendig, um für die brandenburgische Industrie weiterhin leistungsfähige seewärtige Transportverbindungen und damit Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Da ein einfaches Abwarten der Entwicklung kontraproduktiv wäre, entschied das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, proaktiv die Entwicklung im Seehafenhinterlandverkehr zu untersuchen und zu unterstützen und beauf-

tragte eine Studie über „Möglichkeiten der Entwicklung Brandenburgs als Hub im Seehafenhinterlandverkehr“. Die Studie wird im Frühsommer 2008 fertiggestellt. Im Folgenden werden erste Ergebnisse aus dieser Untersuchung vorgestellt.

Um welche Hub-Funktionen geht es?

Unter einem Hub (dt.: Nabe) versteht man im Allgemeinen einen zentralen Knotenpunkt für Umschlag und Lagern, der mit entsprechenden Verbindungen ein Hub-Spoke-System (dt.: Nabe-Speiche-System) darstellt. Vorteile von Verkehren über Hub's gegenüber Direktverkehren sind in der Regel Kosten- und Qualitätseffekte durch Anbindung von zu-



Tabelle 1: Anteil Brandenburgs am Seehafenhinterlandverkehr (ohne Eigengewichte und Loco-Mengen) in 1.000 t

Region	Containerverkehr 2004	Anteil Region am Containerverkehr in %	Nichtcontainerverkehr 2004	Anteil Region am Nichtcontainerverkehr in 2004
Berlin	770	1,0 %	473	0,3 %
Brandenburg	1.439	1,8 %	5.869	4,1 %
Summe	2.209	2,8 %	6.342	4,4 %

sätzlichen Relationen und kürzeren Beförderungszeiten.

Für Brandenburg können folgende Hub-Funktionen als relevant angesehen werden:

- Verkehrsknotenpunkt für Bündelung von Verkehrsströmen und überregionalen Weiterversand
- KV- bzw. Containerterminal, Containerdepot, Container Freight Station
- Auflösen/Packen von Containern und Dienstleistungen an der Ware
- Dienstleistungen an Transportmitteln
- Warenverteilzentren

Die Spannweite möglicher Hubfunktionen macht deutlich, dass in Brandenburg nicht etwa von einem MEGA-Hub ausgegangen werden sollte, sondern von einer Reihe einzelner Standorte, welche ausgewählte Funktionen im Seehafenhinterlandverkehr übernehmen und sich gegenseitig ergänzen können.

Hinterlandverkehr deutscher Seehäfen mit der Region Brandenburg

Nach einer aktuellen Studie¹ wurden für die Region Berlin-Brandenburg folgende

Anteile am gesamten deutschen Seehafenhinterlandverkehr der einschlägigen Seehäfen identifiziert (siehe Tabelle 1).

Bei der Betrachtung der bis 2025 prognostizierten Entwicklung des Anteils Brandenburgs am Seehafenhinterlandverkehr ist bemerkenswert, dass Brandenburg mit einer Wachstumsquote von 6,1 % im Vergleich zum bundesdeutschen Wachstum im Containerverkehr mit 6,0 % leicht über dem Durchschnitt liegt. Etwas deutlicher im positiven überdurchschnittlichen Trend liegt sogar der Anteil der Nichtcontainerverkehre von Berlin mit 2,6 % über dem bundesdeutschen Schnitt von 1,8 % (siehe Tabelle 2).

Marktführer im Containerverkehr Brandenburgs ist der Hafen Hamburg. Nach einer aktuellen Untersuchung des ISL zum Bereich der Container-Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens wurde für Brandenburg, zum Teil basierend auf Unternehmensbefragungen, nach Zahlen aus 2005 ein Volumen von ca. 90.000 TEU im Hinterlandverkehr mit Brandenburg und ca. 45.000 TEU für Berlin bei einem Gesamtumschlag des Hamburger Hafens von ca. 8 Mio. TEU identifiziert.²

Infolge der sehr dynamischen Entwicklung des Seecontainerverkehrs sind positive Tendenzen für den Standort Brandenburg zu erwarten. Insbesondere die sich dynamisch entwickelnden industriellen Wachstumskerne in Brandenburg selbst wie auch die zentrale Lage Brandenburgs in der neuen logistischen Mitte Europas geben Anlass, aktiv die Entwicklung des Containerverkehrs nach und über Brandenburg zu unterstützen und die Verlagerung von Hubfunktionen nach Brandenburg aktiv voranzutreiben.

Gute Voraussetzungen und Potenziale Brandenburgs

Brandenburg verfügt neben einer zentralen geografischen Lage, einer kaufkräftigen Nachfrage in der Metropolregion und Industrie in den Wachstumskernen vor allem über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die weiteres Wachstum im Seehafenhinterlandverkehr aufnehmen kann. Hinzu kommen für Ansiedlungen von Seehafenhinterlandhubs erhebliche Kostenvorteile gegenüber den Seehäfen, insbesondere bei Grundstücks- und Arbeitskosten. Höhere Frachtkosten müssen bei einer deutschlandweiten Verteilung von Brandenburg aus berücksichtigt werden. Bei einer Verteilung Richtung Ostdeutschland und Polen treten diese Frachtkostennachteile jedoch nicht auf.

¹ PLANCO (2007): Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung, Seeverkehrsprognose (Los3), Endbericht, Stand April 2007, Essen, S. 96.

² ISL/Global Insight (2007): Containerverkehrsmodell „Hafen Hamburg“ zur Bestimmung der Marktposition des Hamburger Hafens in europäischen Hinterland- und Tanshipmentregionen, interne Publikation, Stand November 2007, Bremen.

Tabelle 2: Entwicklung des Anteils Brandenburgs am Seehafenhinterlandverkehr (ohne Eigengewichte und Loco-Mengen) bis zum Jahr 2025 in 1.000 t¹

Region	Containerverkehr 2004	Containerverkehr 2025	Wachstum 2004 – 2025 in % p.a.	Nichtcontainerverkehr 2004	Nichtcontainerverkehr 2025	Wachstum 2004 – 2025 in % p.a.
Berlin	770	2.277	5,3%	473	803	2,6 %
Brandenburg	1.439	5.017	6,1%	5.869	6.802	0,7 %
Summe	2.209	7.294	5,7%	6.342	7.605	1,65 %
Summe Deutschland	61.872	211.627	6,0%	117.579	172.705	1,8 %

¹ PLANCO (2007), S. 105

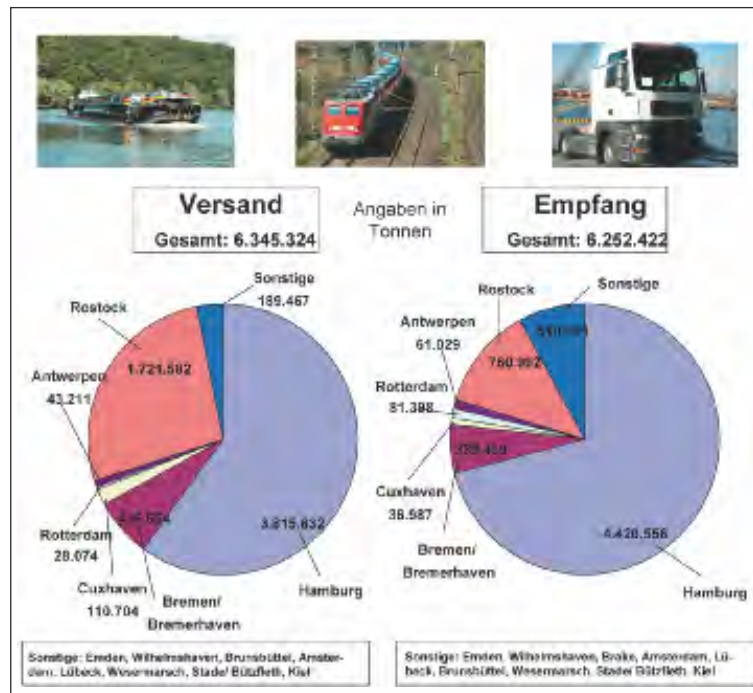


Aus den spezifischen Standortvorteilen Brandenburgs ergeben sich Potenziale im Seehafen hinterlandverkehr, die im Folgenden zur Diskussion gestellt werden:

Entwicklung der Güterverkehrszentren in Brandenburg zu Drehscheiben im kombinierten Verkehr

Kombinierter Verkehr, einschließlich Seehafencontainerverkehr, ist wirtschaftlich auf Dauer nur bei einer Bündelung sowohl im Transport, z. B. in Form von Ganzzügen, als auch beim Umschlag, d. h. durch leistungsfähige KV-Terminals mit hoher Auslastung sinnvoll zu betreiben.

Die Güterverkehrszentren in Brandenburg bieten sich für die Übernahme von Hubfunktionen und als Knotenpunkte im KV-Verkehr an, wobei unterschiedliche Spezialisierungen denkbar sind.



Versand und Empfang Brandenburgs zu und aus ausgewählten Häfen (Gesamt) in Tonnen (2006)

- Das GVZ Großbeeren ist bereits heute mit leistungsfähigen KV-Verbindungen der Transfracht an die deutschen Seehäfen sowie über den Containerzug „Ostwind“ von ICF in Richtung Brest-Moskau angebunden. Chancen werden zukünftig in der Verknüpfung der Seehafen hinterlandverkehre mit Verkehren Richtung Asien über die Transsibirische Eisenbahn gesehen
- Das GVZ Wustermark bietet sich mit seinem Hafen und dem Eisenbahnknoten im Seehafen hinterlandverkehr als Umschlagpunkt für Binnenschiffsverkehre Richtung Hamburg und als Bahnknoten im Nord-Süd-Verkehr an. Speziell für Verkehre von/nach den deutschen Ostseehäfen Wismar, Rostock, Stralsund und Mukran können in Wustermark KV-Verkehre in Richtung Österreich/Italien gebündelt bzw. aufgelöst werden
- Das ETTC Frankfurt (Oder): Das Potenzial der regionalen Wirtschaft und vor allem die geografische Lage, ca. 400 km von Hamburg und 760 km von Rotterdam entfernt, lassen Frankfurt (Oder) als Seehafen hinterlandterminal für Reedereien interessant werden. Der Vorteil liegt bei einem Bahnvorlauf aus den Nordseehäfen Richtung Frankfurt (Oder) in der Ver-

meidung von deutschen (teuren Maut-) Autobahnkilometern und der möglichen Weiterverteilung Richtung Osten und Südosten im Umkreis bis zu max. 500 km per Lkw

Industrielle Wachstumskerne Brandenburgs auch als Logistikstandorte im Seehafen hinterlandverkehr

Die erstarkende Wirtschaft in Brandenburg ist in hohem Maße von Ex- und Importen über die Seehäfen abhängig. Überwiegend werden die damit zusammenhängenden Transporte per Lkw abgewickelt oder im KV über die KV-Terminals, insbesondere in den GVZ, abgewickelt. Sofern in einer Region ein Großunternehmen bereits eine gewisse Grundauslastung von ca. 10.000 bis 15.000 TEU pro Jahr (66 – 100 TEU x 3 Abfahrten/Woche x 50 Wochen) im Seehafenverkehr aufweist, sind KV-Direktverbindungen per Bahn in die Region hinein möglicherweise wirtschaftlich sinnvoll. Die Bündelung der Ladungen mehrerer Verlagerer unterstützt die Verlagerung auf die Schiene. Folgende Logistikstandorte sind für die weitere Entwicklung im Seehafen hinterlandverkehr Brandenburgs, speziell im KV, von besonderem Interesse:

- Der **Chemiestandort und KV-Terminal Schwarzheide** profitiert von den regelmäßigen betrieblichen Verkehren in der Relation Spanien – Ludwigshafen – Schwarzheide – Polen und Richtung ARA-Häfen. Das Terminal besitzt eine Kapazität von 45.000 TEU p. a. und profiliert sich zunehmend als Gateway Richtung Osteuropa. Die weitere Bündelung regionaler Verkehre und Verlagerungen auf die Schiene sollten unter Einbeziehung des nahegelegenen KV-Umschlagsplatzes Elsterwerda vorangetrieben werden
- Das **Autobahndreieck Wittstock und Neuruppin** besitzt wichtige Industrieansiedlungen und ist mit ca. 200 km Entfernung eine der am nächsten zu Hamburg gelegenen Brandenburger Regionen. Bereits heute verkehrt täglich ein Ganzzug eines holzverarbeitenden Unternehmens Richtung Nordseehäfen. Sollte eine Erweiterung der Kapazitäten notwendig werden, kann u. E. die Option eines öffentlichen Terminals mit Schwerpunkt Seehafenverkehr näher untersucht werden. Bezüglich der Verlagerung auf KV im Nord-Süd-Verkehr erscheint im Sinne einer Bündelung der Verkehre und



Verkehrsrelationen des Kombinierten Verkehrs der Region Berlin-Brandenburg (2008)

einer attraktiven Zugfrequenz das GVZ Berlin West (Wustermark) prädestiniert für eine Anbindung

Stärkere Nutzung brandenburgischer Binnenhäfen für Verkehre Richtung Hamburg

Angesichts der prognostizierten Verdreifachung des Containerumschlags in Hamburg bis 2025 und angesichts des sehr geringen Anteils der Binnenschifffahrt von lediglich 2 % in Hamburg und Bremen im Vergleich zu Rotterdam (30 %) und Antwerpen (33 %) liegt es nahe, nach Möglichkeiten einer stärkeren Nutzung der Binnenschifffahrt zu suchen.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Hamburgs und der damit im engen Zusammenhang stehenden Entlastung des Schienen- und Straßenverkehrs sowie der beabsichtigten CO₂-Schadstoffreduktion soll der Anteil der Elbschifffahrt am Containerhinterlandverkehr zukünftig auf 3 bis 5 % ausgebaut werden. Neben Magdeburg ergeben sich speziell für die brandenburgischen Häfen Wittenberge und Wustermark Perspektiven im Containerhinterlandverkehr.

Da der bisherige Hafenstandort Wittenberge den Entwicklungsmöglichkeiten nicht gerecht werden kann, arbeitet die Stadtverwaltung Wittenberge derzeit an einem Konzept zur Erweiterung/Verlagerung des Hafens in das Industriegebiet Süd (IGS). Bestandteil dieses Konzeptes ist u. a. der Neubau der „Hafenbrücke“ (Straßenbrücke am Veritas-Park in Richtung Hinzdorf) sowie die Ertüchtigung des „Industrieanlegers“ auf der Hafenspitze. Durch die Verwaltung des Veritas Gewerbeparkes wird die Möglichkeit des Umschlages über den eigenen Anleger im Bereich der Stepenitzmündung geprüft.

Weitere Ansiedlung von Warenverteilzentren in Brandenburg

In der Untersuchung wurden die Standortvorteile Brandenburgs in Bezug auf die Ansiedlung von Warenverteilzentren, speziell im Bereich FMCG (Fast Moving Consumer Goods), deutlich. Eine ganze Reihe erfolgreicher Ansiedlungen von Warenverteilzentren in Regie des Handels oder von Logistikdienstleistern belegt die Tragfähigkeit dieser Standortentscheidungen. In den Gewerbegebieten Brandenburgs und bei den Logis-

tikdienstleistern sind Flächen und Dienstleistungen kostengünstig und mit sehr guter Infrastrukturanbindung verfügbar. In dem Maße wie ausländische, besonders asiatische und westeuropäische Lieferanten ihre Lieferketten weiter bis zum Endkunden aufbauen und kontrollieren, bietet sich Brandenburg als wirtschaftlich attraktive Alternative zu den traditionellen Verteilzentren in den Nordseehäfen an.

Die Verlagerung von Seehafenfunktionen in das Hinterland ist an sich nichts Neues, sondern setzte bereits Ende der achtziger Jahre ein, als „Dry Ports“ und „Distriparks“ im Hinterland von Rotterdam und Antwerpen entstanden, da Flächen in den Häfen immer knapper und teurer wurden. In der Kooperation mit den deutschen Seehäfen liegt hier eine große Chance für Brandenburg. Entscheidend ist allerdings, dass die Standortvorteile klar herausgearbeitet werden und bei den Zielgruppen kommuniziert werden. Hier ist Brandenburg noch ungenügend „auf dem Schirm der Entscheider“. Die Studie liefert somit wichtige Grundlagen für die weitere Entwicklung Brandenburgs als Seehafenhinterlandstandort. ■



Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs in Brandenburg

Martin Heiland

Die gesamtmodale Güterverkehrsleistung weist seit Jahren ein stetiges Wachstum auf. Über mehrere Dekaden war der Straßengüterverkehr der Verkehrsträger, der an diesen Verkehrszunahmen hauptsächlich partizipierte. Seit 2005 weist nun auch der Güterverkehr der Schiene deutliche Leistungssteigerungen in Deutschland auf. Steigerungsraten in den letzten Jahren von 10,6 % (2006) und 6,8 % (2007) spiegeln diesen Trend wider. Für das Jahr 2008 wurde eine geringfügigere Wachstumsrate prognostiziert. Dennoch wird sich der positive Trend der Schiene fortsetzen.

Die markanten Leistungssteigerungen des Schienengüterverkehrs geben den bundes- und landespolitischen Entscheidungsträgern Deutschlands Anlass, die zukünftigen Funktionen und Möglichkeiten des Verkehrsträgers Schiene in den Fokus ihrer Betrachtungen zu rücken. Die Kapazitätsfrage der Schieneninfrastruktur einschließlich erforderlicher Umschlags- und Behandlungsanlagen sind zentrale Elemente, die die politische Aufmerksamkeit auf sich ziehen sollten. In diesem Zusammenhang hat die IPG mbH im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) eine „Analyse der Eisenbahninfrastruktur zur Bewältigung des prognostizierten Schienengüterverkehrs in Brandenburg“ durchgeführt.

Die Analyse beinhaltete dabei folgende fokussierte Inhalte:

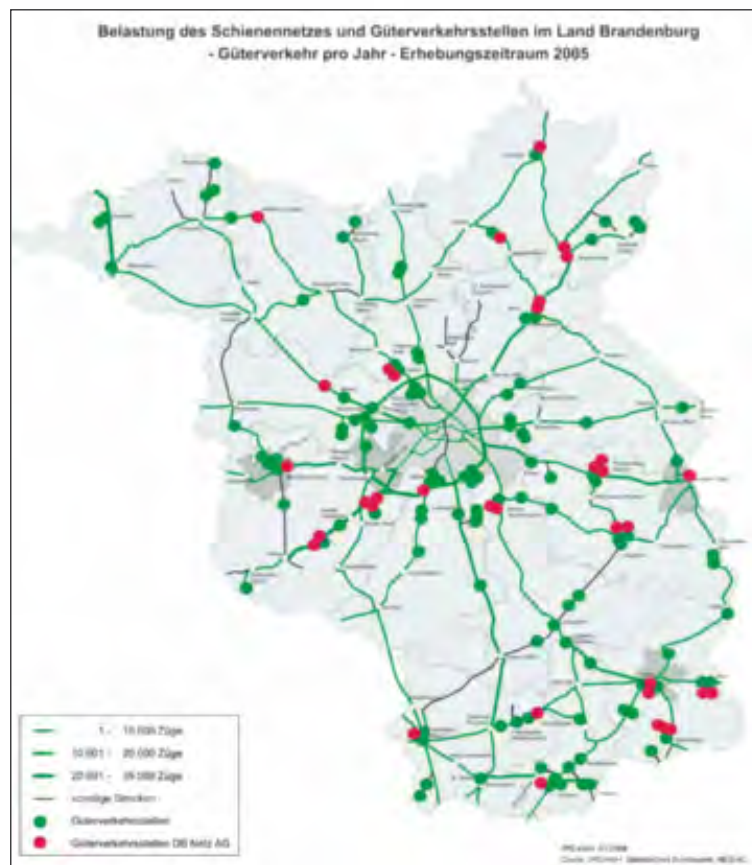
- Analyse des Ist-Zustandes des Schienennetzes
- Belegung des Netzes getrennt nach Personen- und Güterverkehr
- Untersuchung der Transportkapazitäten der Eisenbahnen entsprechend der vorhandenen Zugangsstellen
- Ermittlung der Nachfragepräferenzen durch Befragung der Zielgruppen

- Darstellung von Engpässen
- Einbeziehung relevanter aktueller Ergebnisse vorhandener Unterlagen
- Berücksichtigung der zu erwartenden Zuwachsraten im Seehafenhinterlandverkehr

Wirtschaftsstruktur und Güterverkehrsaufkommen

In der Region Berlin-Brandenburg wurden 2005 mit etwa 328 Mio. t Güter 9,2 % des Gesamtgüteraufkommens in Deutschland transportiert. In der Region wurden dabei im Schienengüterverkehr etwa 24,1 Mio. t Güter umgeschlagen. Insgesamt hat der Schienengüterverkehr in Brandenburg einen Anteil von ca. 10 % am Modal Split, was dem deutschlandweiten Durchschnitt entspricht.

Die im Seehafenhinterlandverkehr transportierten Güter, die Brandenburg als Quelle bzw. Ziel hatten, werden überwiegend mit der Eisenbahn befördert. Dabei werden 3,9 Mio. t aus und 4,0 Mio. t nach Brandenburg mit der Eisenbahn transportiert. Auffallend ist, dass insbesondere unter Einbeziehung Berlins eine deutliche Unpaarigkeit der Güterströme zum Hamburger Hafen von 2,9 Mio. t aus der und 4,2 Mio. t in die Hauptstadtregion besteht. Der Hamburger Hafen hat sowohl im Empfang als auch im Versand mit deutlichem Abstand die größten Anteile vor Rostock und Bremen. Im Containerverkehr spielen Hamburg und Bremen ebenfalls die tragende Rolle für Brandenburg. Insgesamt muss festgestellt werden, dass Brandenburg einen wesentlich höheren Anteil im konventio-



Belastung des Schienennetzes und Güterverkehrsstellen im Land Brandenburg



nellen Schienengüterverkehr im Vergleich zum Containerverkehr hat. Bis 2025 wird ein allgemeines Aufkommenswachstum im Schienengüterverkehr von 34 % prognostiziert.

Güterverkehrsstellen

Im Land Brandenburg sind derzeit 222 Güterverkehrsstellen inklusive Nebenanschlößer in Betrieb (siehe Abbildung). Die DB Netz AG betreibt dabei 20 % der Güterverkehrsstellen. Daneben befindet sich eine größere Zahl an Güterverkehrsstellen momentan „Außer Betrieb“. Dieser Status steht einerseits für eine schnelle Reaktivierungsmöglichkeit andererseits aber auch für eine mögliche folgende Stilllegung des Anschlusses.

In allen brandenburgischen Landkreisen sind Güterverkehrsstellen vorhanden, die verschiedene Angebote offerieren. Teilweise werden bestimmte Produktgruppen umgeschlagen, teilweise wird vielseitiger Güterumschlag angeboten. Die meisten regionalen Wachstumskerne sind gut mit Güterverkehrsstellen versorgt. In den Wachstumskernen „Wittenberge, Perleberg, Karstädt“, „Neuruppin“ sowie „Luckenwalde“ ist eine Unterversorgung mit Güterverkehrsstellen festzustellen. Der Anlagenzustand der gelisteten Güterverkehrsstellen ist als gut zu bewerten. Die Anlagen sind mehrheitlich Neubauten bzw. sind umfassend rekonstruiert und mit leistungsfähigen Umschlagsanlagen ausgestattet.

Insbesondere im Berliner Ballungsraum ist eine Konzentration von Güterverkehrsstellen zu verzeichnen. Auch für den Containerumschlag sind leistungsfähige Einrichtungen vorhanden. Eine wichtige Rolle spielen dabei die GVZ im Berliner Ballungsraum. Die GVZ in Großbeeren (Berlin Süd) und in Wustermark (Berlin West) sind in diesem Zusammenhang hervorzuheben. Sie sind im bundesweiten Ranking in der Spitzengruppe vertreten (Platz 3 bzw. 8).

Ergebnisse

Der gegenwärtige Schienengüterverkehr wird von der vorhandenen Schieneninfrastruktur bewältigt. Auf allen Hauptstrecken sind noch Restkapazitäten für den Schienengüterverkehr vorhanden. Auch im Regionalnetz sind ausreichend Kapazitäten für Güterzüge vorhanden. Allerdings wurde die Infrastruktur auf einigen Strecken auf das SPNV-Betriebsprogramm optimiert, so dass Güterzüge nur nachts – während der Betriebsruhe des SPNV – verkehren können.

Die am stärksten von Güterzügen genutzten Strecken im Land Brandenburg sind:

- die Anbindung des Rangierbahnhofs Seddin (Wetzlarer Bahn) 70 Züge/Tag
- der Berliner Außenring 55 Züge/Tag

- die Niederschlesische Magistrale 53 Züge/Tag
- die Strecke Hamburg – Berlin 41 Züge/Tag

Der Rangierbahnhof Seddin, als Drehscheibe zwischen Westeuropa und Osteuropa sowie Asien, spielt im nationalen aber vor allen Dingen auch internationalen Güterverkehr eine tragende Rolle.

Generell ist das im Land Brandenburg vorhandene Schienennetz für den Güterverkehr gut geeignet.

Auf einem überwiegenden Teil des Netzes entsprechen Streckenklasse, Lichtraumprofil und KV-Kodifizierung den für den Güterverkehr üblichen Standards.

Defizite

- Die **Grenzübergänge zwischen Polen und Deutschland** sind kapazitätsbeschränkende Schnittstellen. Die Abläufe im grenzüberschreitenden Verkehr müssen besser aufeinander abgestimmt werden
- An den **stark belasteten Verbindungskurven bei höhengleichen Abzweigen** (z. B. Falkenhagener Kreuz, südwestliche Verbindungskurve; Kurve Brieske – Hosena; Pbf Horka, nordöstliche Verbindungskurve) bestehen weitere Engpässe für den Güterverkehr
- Die **Anbindungen aller Güterverkehrszentren** in Wustermark, Großbeeren, Freienbrink und Frankfurt (Oder) und des **Rangierbahnhofs Seddin** werden **bei weiter steigender Verkehrsanziehung** Engpässe darstellen
- **Tagsüber** ist auf einigen Hauptstrecken die für den **Schienengüterverkehr** verfügbare Kapazität **durch den eng vertakteten Personenverkehr stark eingeschränkt**
- Diese Defizite wirken sich negativ auf die Attraktivität des Schienengüterverkehrs aus und schränken dessen Leistungsfähigkeit ein



Rangierbahnhof Seddin

Handlungsempfehlungen

Die aufgeführten Defizite betreffen fast ausschließlich das der DB Netz AG gehörende Schienennetz.



1. Verbesserung der Abläufe in den Grenzbahnhöfen
2. Einführung von ETCS auf den Korridoren für grenzüberschreitenden Güterverkehr
3. Berücksichtigung der Belange des Schienengüterverkehrs bei Um- und Ausbauplanungen
4. Stärkung und Reaktivierung von Regionalstrecken für den Schienengüterverkehr
5. Stärkung der Güterverkehrszentren
6. Nutzungsanalyse der Güterverkehrsstellen
7. Vernetzung der Verlager
8. Vermarktung Brandenburgs als Logistikstandort
9. GVS-Info-System
10. Positionierung Brandenburgs im Seehafenhinterlandverkehr
11. Räumliche Trennung von Güter- und Personenfernverkehrszügen
12. Lärmvermeidung im Schienenverkehr
13. Auswirkungen der Ausweisung von Umweltzonen auf den Schienengüterverkehr prüfen
14. Forcierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr

Förderung von öffentlichen Binnenhäfen im Land Brandenburg

Annekathrin Neumann

Mit der Verlagerung von Teilen des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf das Binnenschiff setzte sich das Land Brandenburg Anfang der 90er Jahre ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel. Als wasserstraßenreichstes Bundesland besitzt Brandenburg ein dichtes Netz und somit eine optimale Voraussetzung für die Umsetzung dieses Ziels.

Neben diesem „naturgegebenen“ Vorteil wurden die Rahmenbedingungen für ein leistungsstarkes Wasserstraßennetz und dessen Schnittstellen (Häfen) zu den anderen Verkehrsträgern geschaffen. Der Ausbau der Wasserstraßen zugunsten einer höheren Abladetiefe erfolgte vorrangig im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes und des „Projekts 17“.

Bereits seit 1990 fördert das Land Brandenburg sowohl die bauliche als auch die technische Entwicklung von Häfen mit finanziellen Zuwendungen. Die gezielte Förderung sogenannter öffentlicher Häfen wurde 1996 im „Hafenentwicklungsprogramm des Landes Brandenburg“ festgeschrieben. Zeitgleich wurde dem Landesamt für Bauen und Verkehr die



Luftbild des Hafens in Eberswalde



Radlader am Hafen Königs Wusterhausen

Zuständigkeit als Bewilligungsbehörde für die Förderung der Häfen übertragen.

Gegenwärtig existieren im Land Brandenburg 29 Häfen mit regelmäßigem Umschlagbetrieb. Zehn von ihnen wurden in das Hafenentwicklungsprogramm aufgenommen und besitzen den Status eines öffentlichen Hafens. Dazu gehören u. a. die Häfen Eberswalde, Königs Wusterhausen, Eisenhüttenstadt, Velten, Brandenburg a. d. H., Schwedt/O. und Wustermark (im Bau). Diese öffentlichen Hafenstandorte sind für „jedermann“ offen und bieten hafentypische Dienstleistungen an.

Bei der gezielten Entwicklung der Häfen werden diese nicht mehr als reiner Umschlagspunkt zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, sondern unter dem Aspekt eines Dienstleistungs- und Logistikzentrums betrachtet. Neben ausreichender Umschlag- und Lagerkapazität bieten sie Ansiedlungsflächen für Produktion

und Gewerbe sowie besondere technische Ausrüstungen und Spezialeinrichtungen für das Handling von Gütern.

Der Bau bzw. die Entwicklung der Häfen selbst erfolgt in der Regel durch die Kommunen oder öffentliche Unternehmen. Die finanzielle Förderung setzt sich aus unterschiedlichen Fördertiteln zusammen. Die Grundlage für die Förderung durch das Landesamt für Bauen und Verkehr bildet der „Erlass des MSWV für Binnenhäfen“ vom 18.12.2001 und die Haushaltsordnung mit den geltenden Verwaltungsvorschriften, insbesondere zu § 44 Landshaushaltsordnung.

Zu den Aufgaben des Landesamtes für Bauen und Verkehr als Bewilligungsbehörde gehören u. a. die

- Aufstellung eines jährlichen Förderprogramms
- Prüfung und Bewilligung der Anträge auf Fördermittel
- Überwachung der Ausschreibungs- und Vergabemodalitäten
- Überwachung des Mittelabflusses
- Verwendungsnachweisprüfung einschließlich verwaltungsrechtlicher Maßnahmen bei nicht vorschriftsmäßiger Verausgabung der Fördermittel (Anhörungen, Erstellung von Erstattungs- und Zinsbescheiden)
- Vor-Ort-Kontrollen zur Überprüfung der Umsetzung der geförderten Maß-

nahme/n und der Einhaltung der vorgeschriebenen Zweckbindungsfristen

- begleitende Beratung der Antragsteller über den gesamten Zeitraum von der Antragstellung bis zur Prüfung des Verwendungsnachweises

Folgende Maßnahmen sind gemäß Erlass des MSWV für Binnenhäfen als zuwendungsfähig eingestuft:

- Planungsmaßnahmen (einschließlich für planungs- und baurechtliche Genehmigungen erforderliche Untersuchungen)
- Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, Machbarkeitsstudien
- Baumaßnahmen (wie z. B. Bau von Kaianlagen, Flächenbefestigungen, Lagereinrichtungen, Ausbau von Gleis- und Straßenanlagen innerhalb des Hafengeländes, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)
- Umschlagtechnik (feste und mobile Umschlagtechnik)

Die Zuwendung wird als Projektförderung in Form der Anteilsfinanzierung gewährt und kann bis zu max. 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben betragen.

Bei der Realisierung des Hafenentwicklungsprogramms sind vor allem die Förderung des Neubaus der Häfen Eberswalde, Brandenburg und Schwedt/O. sowie die Erweiterung des Hafens Königs Wusterhausen hervorzuheben. Für den z. Zt. im Bau befindlichen Hafen Wustermark wurden Fördermittel für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und für die Genehmigungsplanung zur Verfügung gestellt.

Schwerpunkte der Förderung im Bereich der technischen Ausrüstung sind mobile Umschlagtechnik, wie z. B. Hydraulikbagger und Kompaktlader (Velten), Radlader (Eberswalde, Königs Wusterhausen), Lastaufnahmemittel (Brandenburg, Eberswalde) sowie fest installierte Fördertechnik, wie z. B. Förderbänder (Eisenhüttenstadt), Portalkran (Eberswalde).

Zu erwähnen sind weiterhin die Förderung des Baus einer Düngemittelhalle (Eberswalde), einer Lagerhalle für Holz-



Verladung mit Zweischalengreifer



pellets (Eisenhüttenstadt) sowie einer Streuguthalle und einer Lkw-Verladerampe (Königs Wusterhausen), Befestigungen großer Lagerflächen (Eisenhüttenstadt, Brandenburg) sowie der Bau einer Anlage für den Umschlag besonders überwachungsbedürftiger Abfälle (Velten).

Für die Förderung der o. g. Maßnahmen durch das Landesamt für Bauen und Verkehr sind seit 1990 insgesamt rund 24 Mio. € verausgabt worden. Mit Hinzurechnung der ebenfalls für die Hafenförderung eingesetzten GA*) – Mittel in Höhe von rund 40 Mio. € investierte das Land Brandenburg bis 2008 insgesamt rund 64 Mio. € an Fördermitteln für die Häfen (s. Übersicht).

Rückblickend auf das Anfang der 1990er Jahre erklärte verkehrspolitische Ziel, den Verkehrsträger Wasserstraße zu stärken

und in den Neu- und Ausbau der öffentlichen Häfen zu investieren, um einen Teil des Güteraufkommens zu verlagern, ist eine positive Entwicklung zu verzeichnen.

Derzeit sind ausreichend Umschlag- und Lagerkapazitäten vorhanden, das Leistungsspektrum der Häfen hat sich erheblich erweitert, und die Ansiedlungspolitik in den Häfen zeigt eine positive Tendenz. Die jährliche Umschlagsmenge steigt – nach einem rapiden Rückgang in den 1990er Jahren – wieder kontinuierlich an (Zunahme vom Jahr 2006 auf 2007 um knapp 15 %).

Dennoch darf nicht unerwähnt bleiben, dass einige Investitionen in die Entwicklung von Häfen sich nicht rentiert haben. Im Hafen Frankfurt (O.) findet keine Umschlagstätigkeit mehr statt. Er wurde 2004 geschlossen. Der neu gebaute Hafen Brandenburg a. d. H. bleibt mit



Leichtbauhalle für den Umschlag und die Zwischenlagerung von Holzpellets am Hafen in Eisenhüttenstadt

seinen Umschlagszahlen weit hinter den Erwartungen zurück.

Auf Grund der Haushaltslage des Landes Brandenburg ist auch der Titel für die Förderung der öffentlichen Häfen im Laufe der Jahre verringert worden. Jedoch zeigt sich mit der jährlichen vollständigen Ausschöpfung der Fördergelder, dass die Häfen, trotz marktwirtschaftlicher Unternehmensführung durchaus der finanziellen Unterstützung durch das Land bedürfen. Auch in diesem Jahr werden zwei Häfen (Velten und Eisenhüttenstadt) mit Fördermitteln zur Beschaffung technischer Ausrüstung unterstützt. Ziel ist es, die Umschlagprozesse erheblich zu verkürzen und flexibel auf die gestiegenen Anforderungen der verladenden Wirtschaft zu reagieren.

Jahr	Zuwendungen aus dem Bereich Verkehr	Zuwendungen aus dem Bereich Wirtschaft (GA)
1990 – 1994	13.611.394,65 €	
1995 – 1999	5.618.417,37 €	15.612.400,11 €
2000 – 2004	3.261.842,50 €	24.923.331,66 €
2005 – 2008	1.395.500,00 €	
	23.887.154,52 €	40.535.731,77 €
Investitionen (gesamt):		64.422.886,29 €

*) GA = Gemeinschaftsaufgabe

WIN – Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg nimmt weiter Fahrt auf

Ralf Hennings

„WIN – drei Buchstaben, ein ehrgeiziges Ziel: Nordbrandenburg wird zu Europas führenden Regionen für Tourismus auf dem Wasser aufschließen. Mit 345 km für mit Charterbooten durchgängig befahrbaren Wasserstraßen, modernisierten Schleusen und attraktiven Angeboten an Land entsteht ein einzigartiges Netz von Seen, Flüssen und Kanälen, das Wasserbegeisterte aller Art anlockt.

Das Land Brandenburg steht zu seinem Wort und wird noch in dieser Legislaturperiode die entscheidenden Weichen stellen, um die Umsetzung des WIN-Projekts zu ermöglichen. Zusammen mit den Vertretern der WIN-Initiative werden in diesen Wochen parteiübergreifend unter der Federführung des Ministeriums für Wirtschaft (MW) in enger Abstimmung mit dem MIR (Ministerium für

Infrastruktur und Raumordnung) und dem MLUV (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt- und Verbraucherschutz) bzw. dem Landesumweltamt die letzten organisatorischen-, finanziellen- Verfahrensfragen aus dem Weg geräumt. Somit können in den nächsten Monaten alle Unterlagen für das erforderliche Genehmigungsverfahren am wichtigsten Teilprojekt 1 erarbeitet werden.



Auch der Bund als Eigentümer der „Sonstigen Binnenwasserstraßen des Bundes“ interessiert sich immer mehr für das Vorhaben. Er zeigt sich aufgeschlossen, die ihm unterstellten Wasserstraßen in und um Oranienburg, welche für die Berufsschifffahrt nicht mehr benötigt werden, für den Tourismus zu revitalisieren und instand setzen zu lassen. Somit kündigt sich auch ein Durchbruch bei den WIN-Teilprojekten 3 und 4 an, die die alten Kanalbauten des 18. und 19. Jahrhunderts in ein innovatives wassertouristisches Gesamtkonzept integrieren. Dies gilt vor allem, seit die Stadt Oranienburg angeboten hat, die betroffenen Gewässer nach Grundinstandsetzung zu übernehmen. Mit maßgeblicher Unterstützung des MIR werden Gespräche auf Ministeriebene geführt und entsprechende verbindliche Vereinbarungen zwischen Bund und Stadt Oranienburg vorbereitet. Parallel werden zur genaueren Kosteneingrenzung erste Schritte der Objektplanung sowie bisher offene Punkte zu Altlasten und Kampfmittel untersucht.



Beschränkung der Beräumung des Totholzes auf den Fahrinnenbereich (Strukturanreicherung mit ökologisch positiven Folgen)

Für die Umsetzung des Projektes WIN stehen viele Signale inzwischen auf Grün: Für den Langen Trödel (Teilprojekt 1) besteht ein landkreisübergreifender und interkommunal abgestimmter Finanzierungsrahmen, der sowohl die Umsetzung der erforderlichen Baumaßnahmen als auch die umfangreichen Natur- und Gewässerschutzmaßnahmen sicherstellt. Außerdem werden vom Wasser- und Bodenverband Schnelle Havel, der als Vorhabensträger zukünftig auch für Unterhalt und Betrieb des Kanals verantwortlich ist, mit Unterstützung der WIN AG völlig neue Wege beschritten. Im Sinne einer echten Win-Win-Strategie werden Ökologie und Ökonomie

nachhaltig miteinander verknüpft. Kofinanziert wird das Projekt aus Landes-, Bundes- und EU-Mitteln. Der erste Spatenstich am Langen Trödel soll 2009 erfolgen.

In Marienwerder (Teilprojekt 2) wird noch vor der Sommerpause der Planfeststellungsbeschluss erwartet. Die Baumaßnahmen sollen in der zweiten Jahreshälfte 2008 beginnen.

WIN, das größte wassertouristische Projekt im Norden Brandenburgs, gründet auf die Initiative der Landkreise Barnim, Oberhavel, Ostprignitz-Ruppin sowie der Städte Eberswalde, Neuruppin, Oranienburg und Templin, die bereits 2004 die Arbeitsgemeinschaft „Wassertourismus Initiative Nordbrandenburg“ (WIN AG) ins Leben gerufen haben. Die sehr engagierten Landräte und Bürgermeister haben teilweise sogar Mitarbeiter aus der Verwaltung frei gestellt, die das WIN-Projektbüro unterstützen. Das Projektbüro selbst ist bei der WinTO GmbH (Wirtschafts-, Innovations- und Tourismusförderung Oberhavel GmbH) in Hennigsdorf angegliedert.

Ziel von WIN ist die Vernetzung der bereits bestehenden, aber nicht verbundenen wassertouristischen Reviere „Ruppiner Gewässer“, „Obere-Havel-Wasserstraße“, „Rheinsberger Gewässer“, „Finowkanal“ und „Werbellinsee“.

Alle Untersuchungen zur technischen, ökologischen und wasserwirtschaftlichen Umsetzbarkeit versprechen eine positive Projektbilanz. Auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis, das nach einem von Bund und Land anerkannten Messverfahren ermittelt wurde, bescheinigt durch seinen positiven Wert die Sinnhaftigkeit des Projekts und weist auf das enorme Entwicklungspotenzial der Region hin.

WIN wurde daraufhin namentlich als herausragendes touristisches Vorhaben in den Koalitionsvertrag (2004) des Landes Brandenburg aufgenommen.

Durch die Vernetzung der Reviere soll eine qualitative Ausweitung des Charterbootverkehrs und des Wassertourismus insgesamt erreicht werden. Ziel ist es, Voraussetzungen für durchgehende Ein-

wegfahrten zu ermöglichen. Damit verbunden ist eine Entflechtung der Touristenströme, womit die in Spitzenzeiten überlasteten Schleusen im Norden entlastet und die Bootstouren auch auf die Gewässer im südlichen Projektgebiet ausgedehnt werden.

Das Gesamtkonzept ist darauf ausgelegt, dass Landgänge und andere touristische Aktivitäten überwiegend in den Ortslagen der Städte und Anrainergemeinden konzentriert werden. In besonders sensiblen Bereichen, wie beispielsweise im FFH-Gebiet am Langen Trödel, werden Anker-, Anlege- und Nachtfahrverbote sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen ausgesprochen. Außerdem wird dort der zu befahrende Bereich in der Kanalmitte auf 7,10 m begrenzt.

Das WIN-Projekt umfasst vier Teilprojekte:

- die Wiederschiffbarmachung des Langen Trödels
- den Anschluss des Werbellinsees an den Finowkanal (Wiederschiffbarmachung/Neubau des Werbellinkanals)
- die Wiederschiffbarmachung der Havel in Oranienburg zur Anbindung der Ruppiner Gewässer und



Schleuse Friedenthal im Oktober 1929 ... und heute



In Deutschland gibt es rund 10.000 km Binnenwasserwege. Dabei bilden die Gewässer in Brandenburg, Berlin und Mecklenburg-Vorpommern die größte zusammenhängende Binnenwasserfläche Europas. Brandenburg allein verfügt über 1.600 km mit Motorbooten zu befahrende Sonstige Binnenwasserstraßen des Bundes und schiffbare Landesgewässer sowie weitere 6.500 km mit nicht motorisierten Booten zu befahrende Wasserläufe.

Im dünn besiedelten Nordbrandenburg sind die sauberen Flüsse, Seen und Kanäle Hauptanziehungspunkte für Touristen. Das vielfältige Angebot an kulturellen Sehenswürdigkeiten und die Nähe zu Berlin sind ideale Voraussetzungen für eine touristische Nutzung. Der Charterboottourismus, der überwiegend von Besuchern und Gästen aus anderen Bundesländern und dem Ausland lebt, verzeichnet überdurchschnittliche Zuwächse und hat sich als Wirtschaftsfaktor im Wassertourismus etabliert.

In diesem Zusammenhang ist auch die unbefristete Ausdehnung der Charterscheinregelung auf weite Teile der Gewässer in Nordbrandenburg und Mecklenburg-Vorpommern als zielführend zu bewerten.

– den Ausbau der Oranienburger Havel.

Jedes Teilprojekt gliedert sich in eine Vielzahl von Einzelprojekten.

Die Hauptmaßnahmen am Teilprojekt Langer Trödel umfassen beispielsweise den Neubau und Umbau von drei Brücken sowie den Bau einer Schleuse im Wandlitzer Ortsteil Zerpenschleuse. In Oranienburg müssen drei Schleusen instand gesetzt bzw. wieder aufgebaut werden. Außerdem ist eine Behelfsbrücke durch einen Neubau zu ersetzen.

Die Anrainergemeinden und private touristische Dienstleister haben über 100 private und kommunale Folgeinvestitionen ausgemacht, die durch die Realisierung von WIN initiiert werden. Es ist sicher zu erwarten, dass WIN zu einer umweltverträglichen Steigerung des Angebotes an Charterbootverkehrsmöglichkeiten, neuen Charterbasen, Marinas und Anlegestellen sowie besseren Angeboten im Hotel- und Gaststättengewerbe führen wird. Zudem profitieren nicht nur der Tourismus mit Charterbooten, sondern auch Paddler, Sportboot- und Fahrgastschiffahrt gleichermaßen vom Ausbau der wasserbaulichen Infrastruktur.

Durch die gezielte Förderung des Wassertourismus sollen die Rahmenbedingungen und das Image des „Reiselandes



Zerpenschleuse bisher nicht mit Motorbooten erreichbar

Brandenburg“ weiter profiliert werden. Die Umsetzung von WIN ist ein wichtiger Baustein in dieser Strategie. Die Region kann sich dann als größtes Chartertourismusegebiet Europas mit einer zusammenhängenden Kanallandschaft von 345 km präsentieren.

Nach aktuellen Studien und nach Einschätzung der Experten aus den bereits erfolgreich am Markt etablierten Reise-Regionen Canal du Midi und Göta-Kanal, die das Projektgebiet im letzten Jahr im Rahmen einer vom MIR unterstützten internationalen Wassertourismus Konferenz besucht haben, werden durch WIN dauerhaft mehrere hundert Arbeitsplätze in der Region geschaffen – unter der Voraussetzung, dass alle geplanten Maßnahmen auch umgesetzt werden.

Weitere Informationen unter:
www.win-brandenburg.de,
für Rückfragen: 03302-559 252 ■

Umsetzung von EU- Recht – die Berufskraftfahrerqualifikation

Ingo Buchardt, Peter Labitzke

Bisher war es in Europa nicht zwingend erforderlich, dass die im Güter- und Personenverkehr eingesetzten Fahrer eine obligatorische Berufsausbildung absolviert haben mussten. Für die Mehrheit der Fahrer in der Gemeinschaft reichte der Besitz der entsprechenden Fahrerlaubnis aus. Vor diesem Hintergrund beschloss die Europäische Gemeinschaft, dass die Ausbildung der Fahrer

im Güter- und im Personenverkehr in allen Mitgliedstaaten ein bestimmtes Mindestniveau erreichen soll.

Mit der Richtlinie 2003/59/EG vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und die Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenkraftverkehr (ABl. EU Nr. L 226 S. 4) wurden die entsprechenden Regelungen

erlassen. Die Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland erfolgte mit dem „Gesetz zur Einführung einer Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer im Güterkraft- und Personenverkehr“ (BKRFQG) sowie der „Verordnung zur Durchführung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKRFQV)“. Die Qualifikation erfolgt danach zukünftig in Form des Erwerbs einer Grundqualifikation und



einer sich anschließenden regelmäßigen Weiterbildungspflicht. Diese Regelungen treffen auch auf die Fahrerinnen und Fahrer aus anderen EU-Ländern zu, welche in Deutschland tätig werden.

Besitzstand

Betroffen von dieser Neuregelung sind hinsichtlich der Notwendigkeit des Erwerbs der Grundqualifikation nur Fahrer, die ihre Fahrerlaubnis der Klasse(n) D1, D1E, D, oder DE (Bus) nach dem 9. September 2008 bzw. ihre Fahrerlaubnis der Klasse(n) C1, C1E, C oder CE (Lkw) nach dem 9. September 2009 erwerben. Fahrer denen vor dem 10. September 2008 die Fahrerlaubnisklasse(n) D1, D1E, D, oder DE bzw. denen vor dem 10. September 2009 die Fahrerlaubnisklasse(n) C1, C1E, C oder CE erteilt wurde(n), gelten als grundqualifiziert. Die Eintragung der diesen Tatbestand nachweisenden Schlüsselnummer im Führerschein (95.TT.MM.JJJJ) erfolgt in diesen Fällen jedoch erst mit dem ersten Nachweis einer Weiterbildung. Sie

ist für Inhaber der Bus-Klassen, die gewerblich Personenverkehr durchführen, spätestens bis 10. September 2015 und Inhaber der Lkw-Klassen, die gewerblich Güterkraftverkehr durchführen, spätestens bis 10. September 2016 nachzuweisen.

Erwerb der Grundqualifikation

Bei Erteilung der Fahrerlaubnisklasse(n) nach dem 10. September 2008 (für Bus) bzw. 10.09.2009 (für Lkw), ist eine Grundqualifikation nachzuweisen. Diese kann durch die in der Bundesrepublik Deutschland bereits seit Jahrzehnten übliche Berufskraftfahrer-Ausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz oder im Rahmen einer Umschulung zum Berufskraftfahrer erworben werden. Durch die erforderliche Umsetzung der EU-Richtlinie neu hinzugekommen ist die Möglichkeit, dass Inhaber einer der oben genannten Fahrerlaubnisklassen(n) auch mittels Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer (IHK) eine Grundqualifikation erwerben können.

Weiterbildung

Fahrerinnen und Fahrer, die gewerblich im Güterkraft- und Personenverkehr tätig sind, müssen eine Grundqualifikation und später in einem periodischen Turnus von fünf Jahren eine Weiterbildung nachweisen. Die Weiterbildung beträgt mindestens 35 Ausbildungsstunden a 60 Minuten. Sie kann in den Güterkraftverkehrsklassen oder in den Busverkehrsklassen oder gleichzeitig für beide Bereiche absolviert werden. Ist eine Fahrerin/ein Fahrer in beiden Gewerben tätig, so müssen sie sich nur einmal in diesem Zeitraum weiterbilden.

Aus- und Weiterbildungsstätten

Die beschleunigte Grundqualifikation und die Weiterbildung können in Fahrschulen der Klasse CE und/oder DE, in Ausbildungsbetrieben nach dem Berufsbildungsgesetz, in Bildungsbetrieben nach dem Berufsbildungsgesetz und anderen amtlich anerkannten Ausbildungsstätten durchgeführt werden.

Dem Landesamt für Bauen und Verkehr werden zukünftig die Anerkennung und Überwachung der amtlich anerkannten Ausbildungsstätten übertragen. Weiterhin die Ausstellung der Bescheinigung über die Grundqualifikation und Weiterbildung für Fahrerinnen und Fahrer im Personenverkehr. Für die Fahrerinnen und Fahrer im Güterkraftverkehr sind die Grundqualifikation und die Weiterbildung auf der Fahrerkarte zu vermerken. Diese Zuständigkeit wird zukünftig im Dezernat 23, Güterverkehr, wahrgenommen.

Weitere Information finden Sie unter www.lbv.brandenburg.de, Spezielle Verkehrsaufgaben. ■



(Quelle: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände)

Relativ geringe negative Auswirkungen der Autobahnmaut in Brandenburg spürbar

Steffen Wenk

Nach über drei Jahren Lkw-Maut in Deutschland zeigt sich, dass diese technisch und fiskalisch ein Erfolg ist. Tech-

nisch funktioniert die automatische Abbuchung per On-Board-Unit (OBU), die mittlerweile bei über 86 % aller Fahrten

genutzt wird, reibungslos. Auch die Umstellung auf die „OBU-II-Software“, die eine aktuelle Variation der Gebührenhö-



he per Mobilfunkübertragung erlaubt, verlief problemlos.

Das Mautaufkommen belief sich im ersten Jahr der Maut auf 2,86 Mrd. €, im zweiten Jahr wurde die 3 Mrd. Eurogrenze sogar überschritten. Für das letzte Jahr wird ein Mautaufkommen von 3,3 Mrd. € erwartet. Im September 2007 wurden erstmals in einem Monat fast 300 Mio. € eingenommen. Das hängt u. a. damit zusammen, dass seit 1. September 2007 die Mautsätze im Durchschnitt um 1,1 Cent auf 13,2 Cent pro km erhöht wurden. Die Mautprellerquote wird vom BMBVS mit ca. 2 % angegeben.

Im Gegenzug gelten für schwere Nutzfahrzeuge neue, niedrigere Kraftfahrzeugsteuersätze. Zudem fördert ab dem 1. September 2007 die Bundesregierung die Anschaffung besonders emissionsarmer schwerer Lkw. Die Absenkung der Kfz-Steuer und das Förderprogramm sind Maßnahmen zur Entlastung des Güterkraftverkehrsgewerbes im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut. Allerdings bewertet das Gewerbe die Entlastung als unzureichend.

Anfängliche Befürchtungen, die Mauterhebung auf der Autobahn könnte eine massive Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Bundes- und Landesstraßen induzieren, erweisen sich als unbegründet. Auch der 2006 veröffentlichte Schlussbericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Verkehrsverlagerungen infolge der Lkw-Maut“ kommt zu dem Ergebnis,

dass „Mautausweichverkehr zum ganz überwiegenden Teil nur zu geringen Belastungsveränderungen im nachgeordneten Straßennetz führt und dass größere Konzentrationen nur parallel auftreten“. Verkehrsrechtliche Anordnungen gemäß § 45 (9) StVO aufgrund von Mautausweichverkehren wären daher in Brandenburg rechtlich nicht zu begründen.

Im Mittel betrug der Zuwachs der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke mit Lkw für das Land Brandenburg auf Bundes- und Landesstraßen zwischen 2004 (letztes Jahr ohne Maut) und 2007 weniger als 2 % pro Jahr. Demgegenüber stieg auf den BAB im Land Brandenburg der Lkw-Verkehr um 6,7 % an (2007 zu 2004), nachdem in 2005 ein Rückgang zu verzeichnen war. Im Jahre 2006 erreicht der Lkw-Verkehr bereits im laufenden Jahr wieder das Niveau von 2004 auf den BAB. Im Jahre 2007, wahrscheinlich auch aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung, wurde ein weiterer Anstieg verzeichnet. Dieser Anstieg resultiert überwiegend aus dem Warenverkehr von Ost- nach Westeuropa, der sich in Brandenburg auf den BAB 12 und 2 nachweisen lässt.

Auf bestimmten Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg sind zwischen 2004 und 2007 Zuwächse des Lkw-Verkehrs zu registrieren. Aufgrund des allgemeinen Zuwachses des Lkw-Verkehrs im letzten Jahr lässt sich nicht exakt feststellen, ob diese Anstiege aus-



Durch den Bau der Ortsumgehung Pritzwalk konnte der Mautausweichverkehr der B 189 zurückgedrängt werden

schließlich aus Verlagerungseffekten resultieren. Dazu zählen z. B. die L 85 bei Damelang (Abkürzung zwischen A 2 und A 9), die B 167 bei Zerpenschleuse/Löwenberg (Abkürzung zw. A 11 und A 24), die B 87 bei Schlieben (Strecken von Frankfurt (Oder) nach Leipzig) und die L 38 bei Wulkow (Fürstenwalde – Berlin; Meidung A 12). Weiträumiger Mautausweichverkehr wird auf der B 5 bei Nauen (Parallelverkehr zu A 24) und auf der B 189 bei Groß Pankow sowie auf der B 96 nördlich von Berlin vermutet.

Beschwerden zum Mautausweichverkehr wird nachgegangen. Seit 2005 sind 37 Beschwerden im MIR eingegangen, im letzten Jahr nur noch eine (OD Freienhufen). In diesem Fall wurde die mangelnde Entlastung der Teilortsumgehung L 55 kritisiert. Die Straßenverkehrsbehörde versucht dort durch eine veränderte innerörtliche Wegweisung den Schwerlastverkehr in der OD Freienhufen B 96 zu reduzieren.

Bisher liegen noch keine Daten zu Verkehrsverlagerungen durch die Lkw-Maut auf Bahn bzw. Schiff vor. Deshalb können keine Aussagen zur Funktion der BAB-Maut als ein verkehrspolitisches Lenkungsinstrument getroffen werden.



Bereits im Laufe des Jahres 2006 wurde der Wert von 2004 wieder erreicht



Novellierung des Brandenburgischen Straßengesetzes

Michael Jupe, Heidrun Panning

I. Verfahren

In der aktuellen Legislatur ist es der Landesregierung ein besonderes Anliegen, Bürokratieabbau zu betreiben. Obwohl das Brandenburgische Straßengesetz (BbgStrG) seit seinem Inkrafttreten im Jahre 1992 im Jahr 1999 grundlegend aktualisiert worden war, und in den darauf folgenden Jahren noch mehrfach Änderungen aufgrund von Anpassungen an EU-Richtlinien und Umgestaltungen in der Verwaltung erfahren hatte, ist es in einer Sitzung des Sonderausschusses für Normen und Standards (SANS) des Landtages am 26. Oktober 2005 vom Chef der Staatskanzlei, in Abstimmung mit dem Minister des MIR, für eine modellhafte Novelle vorgeschlagen worden. Der SANS hat diesen Vorschlag angenommen, die Novellierung beschlossen und das MIR beauftragt, so schnell wie möglich den neuen Entwurf zu erarbeiten.

Ziel der Novelle sollen ein transparenteres Verwaltungshandeln, effizientere Verwaltungsabläufe und ein bürger- und investorenfreundlicheres, mit den berührenden Rechtsbereichen besser harmonisiertes Straßengesetz sein.

Bestandteil des Vorschlages war ein Ablaufplan, welcher die Novelle in drei Blöcke eingeteilt hat. Der erste Block ist die sogen. Revisionsphase. In dieser Phase sollte ein zu beauftragender Gutachter schwerpunktmäßig die bestehenden Belastungen der Kommunen und Bürger in den Blick nehmen und diese mindern, die Abläufe der Verwaltungsverfahren überprüfen und optimieren und schließlich mögliche Erleichterungen für Investoren vorschlagen. Anschließend war der Landtag über das Gutachten zu informieren und selbiges in einem Workshop einer breiteren Öffentlichkeit (kommunale Spitzenverbände, IHK, Normenprüfstellen) vorzustellen.

In der zweiten Phase, der sogen. Legislativphase, war auf der Basis der Ergebnisse des Gutachtens und des Workshops ein Referentenentwurf für das neue Gesetz zu erstellen. Dieser Entwurf war einem zweiten externen Gutachter vorzulegen, der nunmehr den Auftrag hatte, eine begleitende Gesetzesfolgenabschätzung vorzunehmen. Dabei sollte besonderes Augenmerk auf die entstehenden Kosten und die neueste Gesetzgebungstechnik gelegt werden. Danach war der Referentenentwurf zusammen mit dem gesetzesfolgenabschätzenden Gutachten dem Kabinett und dem Landtag zuzuleiten. Dies ist im Dezember 2007 geschehen. Das Kabinett hat den Gesetzentwurf mit Änderungen am 8. Januar 2008 beschlossen. Seither prüft der Landtag den Entwurf. Der Verkehrsausschuss des Landtages befasst sich das nächste Mal am 26. Juni 2008 damit. Eine baldige Verabschiedung (noch vor der Sommerpause) entspreche den Vorstellungen des SANS.

In einer dritten Phase ist die Wirksamkeit der Änderungen zu überprüfen. Im Wege eines Controllingverfahrens soll durch ein sogen. Exekutivgutachten geprüft werden, ob die avisierten Ziele eingetroffen sind. Zu diesem Zweck ist ca. ein Jahr nach Inkrafttreten der novellierten Gesetzesfassung erneut ein Gutachten in Auftrag zu geben. Sofern erforderlich, sollen nach dessen Auswertung notwendige Änderungen vorgenommen werden.

II. Novellierungen im Detail

Da die Beratungen im Landtag erst begonnen wurden, werden hier nur die Änderungen des Gesetzentwurfs der Landesregierung skizziert. Dem **Bürokratieabbau** dienen folgende Gesetzesänderungen:

- Es wird generell die Möglichkeit eröffnet, von den allgemein aner-

kannten Regeln der Technik und des Straßenbaus abzuweichen, wenn den qualitativen Anforderungen durch gutachterlichen Nachweis auch auf andere Weise entsprochen wird

- Das bisher bestehende Genehmigungserfordernis für die gemeindlichen Kunstbauwerke wie Brücken, Tunnel, Durchlässe u. a. wird aufgehoben. Die Kreise werden durch das Entfallen dieses Genehmigungsverfahrens entlastet. In der Praxis werden künftig die Gemeinden das notwendige „know how“ einkaufen müssen
- Durch das generelle Entfallen von Genehmigungspflichten im Rahmen der Unterhaltung von Straßen wird im Landesstraßenrecht der Zustand wiederhergestellt, der seit der Wende bis 2005 galt und durch eine nicht harmonisierte Änderung des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes eingeschränkt wurde. Nunmehr ist in Übereinstimmung mit dem Umweltressort in Angleichung an das Bundesfernstraßengesetz eine qualifizierte Beteiligungsregelung aufgenommen worden. Danach haben die Straßenbauverwaltungen die von der Unterhaltungsmaßnahme betroffenen Behörden rechtzeitig mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung zu beteiligen. Damit ist auch dem Anliegen der Praxis der unteren Naturschutz- und Straßenbaubehörden entsprochen, die in gemeinsam abgehaltenen Baum-schauen regelmäßig übereinstimmende Festlegungen treffen, welche Straßenbäume gefällt oder einer bestimmten Behandlung unterzogen werden sollen
- Vermessungen sollen nur noch durchgeführt werden, wenn vorhan-



dene Vermessungsunterlagen, etwa aufgrund planerischer Straßenvermessungen nicht ausreichen, um das Liegenschaftskataster fortzuführen. Die Beurteilung dieser Frage obliegt den zuständigen Katasterämtern, die auf der Grundlage des Vermessungs- und Liegenschaftsgesetzes ihre Entscheidungen treffen sollen

- Bei der Entscheidung über Sondernutzungen wird auf die beispielhafte Aufzählung von Versagungsgründen verzichtet, womit gleichzeitig eine missverständliche Gesetzesfassung beseitigt wird. Künftig liegt die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen im gesetzlichen Ermessen der Straßenbaubehörde, wodurch sich insbesondere die Spielräume der Gemeinden erweitert haben dürften
- Die Sondernutzungserlaubnis soll künftig in das Baugenehmigungsverfahren integriert werden. Die Bauaufsichtsbehörden haben allerdings die Entscheidungen, insbesondere den Widerrufsvorbehalt und die Auflagen zu beachten und an den Genehmigungsempfänger weiterzugeben. Eine isolierte Sondernutzungserlaubnis entfällt in diesen Fällen
- Die praktisch irrelevante Regelung über Schutzwaldungen wird gestrichen. Das Gesetz wird von dieser Phantomvorschrift entschlackt
- Künftig brauchen nur noch die Landesstraßen obligatorisch einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung. Für Kreis- und Gemeindestraßen gilt dies nur, wenn das betreffende Vorhaben UVP-pflichtig ist. Im Übrigen ist die Planfeststellung fakultativ. Soweit ein

Kreis oder eine Gemeinde dennoch einen Antrag auf Planfeststellung stellt, ist dieser kostenpflichtig

- Plangenehmigungen sollen künftig nicht nur beim Neubau, sondern auch bei der wesentlichen Änderung von Straßen erteilt werden können. Diese Ergänzung rechtfertigt sich a maiore ad minus
- Künftig sind auch selbstständige Geh- und Radwege nicht mehr UVP-pflichtig. Diese Regelung entspricht der anderer Länder und ist nach gutachterlicher Prüfung zweifellos EU-rechtskonform
- Konsequenterweise wird für die Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen, die die Planfeststellung oder die Plangenehmigung ersetzen, die Möglichkeit eröffnet, das Bebauungsplaninstrument zum Einsatz zu bringen
- In Anlehnung an die Rechtsänderung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes des Bundes wird die Gültigkeitsdauer von Planfeststellungen oder Plangenehmigungen von fünf auf zehn Jahre verlängert
- Der Instanzenzug bei der Straßenaufsicht wird beseitigt. Nunmehr üben der Landesbetrieb für Straßenwesen und die Kreise die Straßenaufsicht aus

Neben den Regelungen, die unmittelbar der Zielsetzung einer modellhaften Novellierung dienen, ist vor allem darauf hinzuweisen, dass Gender Mainstreaming als Leitmotiv der Gleichstellungspolitik auch in den Politikbereich Straße Eingang gefunden hat. Künftig sind alle relevanten Entscheidungen auch einer Gender-Analyse zu unterziehen.

Folgende Gesetzesregelungen dienen der **Beschleunigung**:

- Über Anträge auf Aufstufung hat die Straßenbaubehörde, die für die Straße zuständig werden soll, innerhalb eines Monats nach Eingang der erforderlichen Unterlagen zu entscheiden
- Anbaurechtliche Zustimmungen zu baulichen Anlagen müssen künftig innerhalb eines Monats ausgesprochen werden
- Die anerkannten Naturschutzverbände sind in Planfeststellungsverfahren künftig wie im Bundesrecht an die Einwendungsfristen wie betroffene Grundstückseigentümer gebunden. Sie sind gleichermaßen wie alle anderen beteiligten Stellen und Personen einem zügigen Verfahren verpflichtet
- Nicht ortsansässige Betroffene brauchen nicht mehr im Einzelnen ermittelt werden, sondern können auch im Wege der öffentlichen Bekanntmachung benachrichtigt werden
- In Anlehnung an die bundesrechtlichen Neuregelungen kann auf die Durchführung eines Erörterungstermins im Planfeststellungsverfahren abgesehen werden. Dies wird dann sinnvoll sein, wenn ein zusätzlicher Erkenntnisgewinn oder eine streitbeilegende Wirkung der Erörterung nicht erwartet werden kann. Der Anhörungsbehörde wird die Entscheidung über die Durchführung ins Ermessen gestellt

Vorstehende Regelungen geben die wichtigsten Gesetzesänderungen der Konzeption der Landesregierung wieder. Die diesbezüglichen Erörterungen im Landtag bleiben abzuwarten. ■



Das aktuelle Straßennetzkonzept des Landes Brandenburg – Straßenbauverwaltung reagiert auf demografischen Wandel und unterstützt neue Landespolitik

Edgar Fiedler

Vorbemerkungen

Die Entwicklung des Brandenburgischen Straßennetzkonzeptes wurde ausführlich in den Heften MSWV aktuell 2/2002 (Das Blaue Netz ...) sowie MSWV aktuell 4/2003 (Entwicklung des Straßennetzes ...) dargelegt. Der vorliegende Artikel befasst sich deshalb neben einigen einleitenden Informationen nur mit der Aktualisierung des damaligen Straßennetzkonzeptes.

Einführung

Das klassifizierte Straßennetz des Landes Brandenburg besteht aus ca.

- 800 km Autobahnen
- 2.800 km Bundesstraßen
- 5.800 km Landesstraßen sowie
- 3.100 km Kreisstraßen.

Zu den Aufgaben der Straßenbauverwaltung im Ministerium für Infrastruktur

und Raumordnung des Landes Brandenburg gehört, das Netz der Bundesfern- (in Auftragsverwaltung des Bundes) und Landesstraßen so zu gestalten, dass die aus der allgemeinen Daseinsvorsorge (die Bereitstellung eines leistungsfähigen und wirtschaftlichen Straßennetzes für die Allgemeinheit, einschließlich der dazu erforderlichen Einrichtungen) bestehenden Pflichten erfüllt werden, gleichzeitig jedoch den neuen Anforderungen aus den sich wandelnden gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen gerecht wird.

Dies gilt insbesondere für das Straßennetz in Brandenburg, das mit seinen Straßenzügen und Knotenpunkten die Erreichbarkeit von Räumen und deren Verbindung untereinander ermöglicht. Erreichbarkeiten und Verbindungsqualitäten beeinflussen die Lagegunst von

Räumen sowie deren strukturelle Entwicklungschancen als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Durch einen bedarfsgerechten oder auch angebotsorientierten Straßenbau können die lagebedingten Rahmenbedingungen zwar nicht kompensiert, aber die Erreichbarkeiten von Räumen verbessert werden.

Die Straßennetzplanung ist somit ein Instrument zur Unterstützung raumordnerischer und regionalplanerischer Ziele. Sie kann sowohl die Entwicklungshemmnisse von Räumen vermindern als deren Entwicklungschancen fördern als auch zur Entlastung von Räumen beitragen. Die Ziele der Raumordnung und der Straßennetzplanung sind über das System der zentralen Orte eng verzahnt. Der Umfang des Straßennetzes ist in Brandenburg grundsätzlich ausreichend, die Netzdichte liegt im bundesweiten Durchschnitt. Das Land Brandenburg hat kein Problem die Verkehrsmengen zu bewältigen. Das Hauptproblem liegt in der Qualität des vorhandenen Netzes, in dem eine Vielzahl von Straßenzügen oder -abschnitten nicht den geltenden Standards in der Linienführung und Fahrbahnbreite entspricht und Probleme in der Verkehrssicherheit (großes Unfallpotenzial) und Flüssigkeit im Verkehrsablauf (lange Reisezeiten durch geringe Geschwindigkeiten) nach sich ziehen. Daraus resultiert ein relativ hoher Nachholbedarf beim standardgerechten Ausbau der Straßenverkehrsanlagen und den zur Verfügung stehenden Mitteln in angemessener Zeit nicht zu realisieren ist.

Aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel für den Straßenbauhaushalt ist es erforderlich Prioritäten zu setzen. Die Straßenbauverwaltung (SBV) hat deshalb die Netzbestandteile auf ihre Funktion überprüft, bewertet und 2001 ein funktional gestuftes Straßennetz vorgelegt.



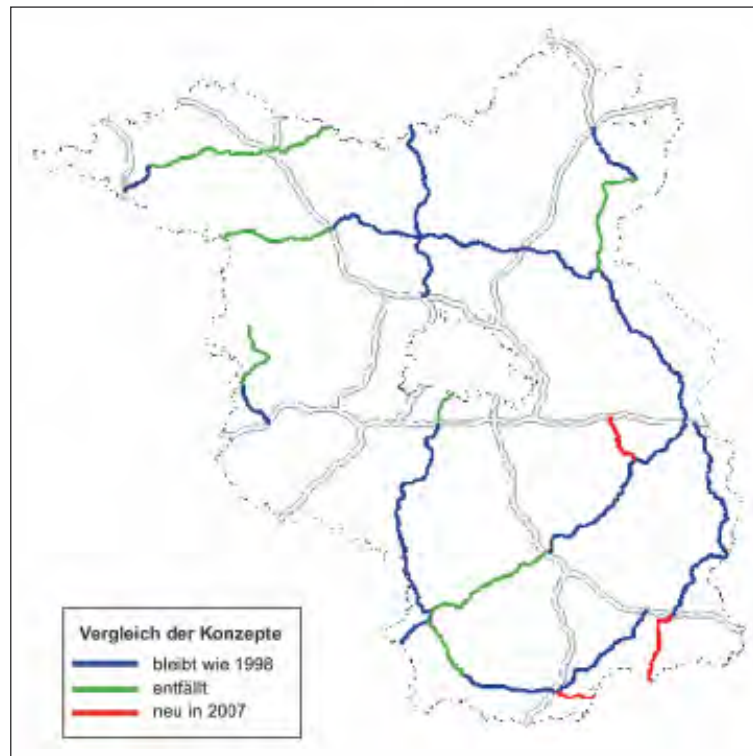
3-stufiges Straßennetzkonzept des Landes Brandenburg



Dieses Straßennetzkonzept beinhaltet grundsätzlich drei Netzkategorien:

- Das Leistungsnetz, mit den Autobahnen und einem Teil des Bundesstraßennetzes mit hoher verkehrlicher Bedeutung (das sog. Blaue Netz)
- Das Grundnetz, mit den Bundesstraßen die nicht zum Blauen Netz gehören und verkehrswichtigen Landesstraßen (ca. die Hälfte der Landesstraßen)
- Das Grüne Netz, mit den Landesstraßen, die nicht zum Grundnetz gehören

Entsprechend dieser Kategorien wird das Brandenburgische Straßennetz mit unterschiedlichen Ausbaustandards neu-, um- oder ausgebaut bzw. mit angepassten Strategien erhalten oder instand gehalten.



Blaues Netz 2007

Mit den sich seit einigen Jahren in Änderung befindlichen gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen (demografische Entwicklung, Globalisierung der Wirtschaft, Reduzierung der Finanzausstattung etc.) und den daraus abgeleiteten neuen landespolitischen Zielen (u. a. neue Förderpolitik, neues Zentrale-Orte-System, Landesentwicklungsplanung) machten es erforderlich, das Straßennetzkonzept auf straßenverkehrsrelevante Auswirkungen zu überprüfen.

Diese Überprüfung wurde entsprechend des hierarchischen Aufbaus des Netzes durchgeführt.

Die Aktualisierung des Blauen Netz

<p>Ableitung potenzieller Netzmaschen aus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fernverkehrsrelevanz • Verbindungsfunktionen nach RIN
<p>Wirkung je Netzmasche hinsichtlich</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbelastungen • Raumordnerische Effekte • KFZ-Emissionen • Förderung der RWK • Wirtschaftlichkeit
<p>Ableitung des Blauen Netzes 2007 aus</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirkungsprofilen und • Wirtschaftlichkeiten

Ablauf zur Aktualisierung des Netzumfanges

Das Blaue Netz ist als ein Teilnetz des Bundesstraßennetzes mit gehobenem Qualitätsstandard, hohem Sicherheitsniveau und eigenem Erkennungswert. Als wichtigster Netzbestandteil neben den Autobahnen wurde das Blaue Netz als erstes auf die Aktualität seiner Wirkungen für die neuen Anforderungen überprüft. Im Ergebnis dieser Überprüfung konnte für einige Straßenzüge die für das Blaue Netz erforderliche große Netzwirkung nicht mehr nachgewiesen werden. Das Blaue Netz wurde daraufhin 2007 aktualisiert und von ca. 900 km (Netz 1998) auf 700 km reduziert.

Die Netzmaschen des Blauen Netzes ziehen nach wie vor überdurchschnittlich viel Fernverkehr auf sich und verbinden hochrangige zentrale Orte miteinander. Darüber hinaus zeichnen sie sich besonders aus bei der Verbesserung der Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten, der Förderung der RWK, der Verkehrs Bündelung etc. und haben dabei ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,5 (Nutzen 4,5 x so hoch wie die Kosten).

Auf der Grundlage der aktuellen Verkehrsprognosen und den neuen finanziellen Rahmenbedingungen war es parallel

zum Netzumfang geboten, eine Überprüfung der damaligen hohen verkehrlichen Ausbaustandards vorzunehmen. Zielstellung war allerdings, dies nicht auf Kosten der Wirkungen des Blauen Netzes zu erreichen. Ergebnis der Standardüberprüfung ist der Nachweis der Möglichkeit eines wirtschaftlich effektiveren Netzausbaus bei akzeptabler Reduzierung der verkehrlichen Wirkungen und gleichzeitiger Kostenreduzierung gegenüber dem Blauen Netz 1998 von fast einem Drittel, d. h. ca. 470 Mio. €.

Die zum Blauen Netz 2007 gehörenden Bundesstraßen sollen nunmehr nach folgenden einheitlichen Baustandards ausgebaut werden:

- Straßenquerschnitte, auf denen unter Verkehrslast Pkw-Fahrgeschwindigkeiten von mindestens 80 km/h gefahren werden können
- teilplanfreie Knotenpunkte und
- keine Nutzung durch langsam fahrende Kfz (Kfz-Straße)

Die Maßnahmen im Blauen Netz werden wegen ihrer hohen Gesamtwirkung für das Land Brandenburg gegenüber den anderen Einzelvorhaben des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen auch wei-



terhin prioritär umgesetzt. Die Reduzierung der Neu- und Ausbaukosten um fast ein Drittel ermöglicht es jedoch auch andere Vorhaben mit begrenzter Netzwirkung zeitlich schneller bzw. in Einzelfällen zeitgleich zu realisieren. Der Neubau von Vorhaben im Zuge der nicht zum Blauen Netz gehörenden Bundesstraßen erfolgt nach Maßgabe des aktuellen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Der wesentliche Unterschied zum Blauen Netz liegt darin, dass die Ausbaustandards im Blauen Netz für ganze Netzmaschen einheitlich gelten, für die übrigen Bundesstraßen jedoch im Einzelfall, entsprechend den spezifischen Verhältnissen, entwickelt werden. Für Neubauvorhaben die nicht zeitnah realisiert werden können, wird der bedarfsgerechte Ausbau von Ortsdurchfahrten als mögliche Zwischenlösung geprüft.

Der Ausbau der Zwischenabschnitte wird im Rahmen der Erhaltungsprogramme auf der Grundlage der Ergebnisse der standardisierten Zustandserfassung und Bewertung von Bundesfernstraßen erfolgen und wird parallel zur Umsetzung von Neubaumaßnahmen realisiert. Vorrang hat dabei u. a. die Engpassbeseitigung von zur Verbesserung der Flüssigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs. Dazu gehört insbesondere der Neubau von straßenbegleitenden Radwegen.

Neuordnung des Landesstraßennetzes

Die Landesstraßen Brandenburgs sind eingeteilt in die Landesstraßen des Grundnetzes und des Grünen Netzes. Die erste Einstufung resultierte aus einer Untersuchung zu den „Unterhaltungs- und Instandsetzungsstufen des Landesstraßennetzes“. Ziel war, durch einen effektiven Mitteleinsatz ein Straßennetz zu gestalten, das der Forderung nach gleichwertigen Lebensverhältnissen in allen Teilen des Landes entspricht. Bei der Bewertung wurden Kriterien wie

- künftige raumordnerischen Entwicklung des gesamten Landes bzw. einzelner Regionen
- räumliche Rahmenbedingungen sowie der Verflechtungsbereiche zwischen Regionen

- Funktion der Straßen im bestehenden Netz sowohl überregional als auch die Straßenfunktion in der Fläche
 - Erreichbarkeit von zentralen Orten sowie der bestehenden Reisequalität
 - Erreichbarkeit der RE-Haltepunkte (Zielnetz 2000) des schienengebundenen ÖPV und
 - baulicher Zustand
- berücksichtigt.

Aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen in den Strukturdaten wurde das in der ersten Phase definierte Netz 2004 letztmalig angepasst. Dabei wurde der methodische Ansatz von 1995/96 grundsätzlich beibehalten. Eingearbeitet wurde insbesondere das mit dem Bund abgestimmte Umstufungskonzept von ausgewählten Bundesstraßen, welches im Juli 2004 abgeschlossen wurde. Alle Umstufungen von B-Straßen in L-Straßen wurden wegen ihrer Verkehrsbedeutung dem Grundnetz zugeordnet.

Da die Veränderung der verkehrlich relevanten volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die zur Aktualisierung des Blauen Netzes führten, sich gleichermaßen auf das nachgeordnete Straßennetz auswirken, wurden auch die Landesstraßen einer funktionalen Prüfung unterzogen. Die Methodik zur Einstufung einer Landesstraße in Grundnetz oder Grünes wurde dabei insbesondere unter Beachtung der neuen Ziele der Landespolitik verfeinert. Es wurden:

- Streckenbezogene Kriterien wie
- Funktionale Gliederung
 - Verkehrsbelastung
 - Regionalverkehr
 - Relevanz für RWK
 - Fahrwege des überregionalen ÖSPV sowie
- Punktbezogene Kriterien wie
- Anbindung von Bahnhöfen
 - Anbindung von Flugplätzen
 - Anbindung von GVZ/KLV/Binnenhäfen

- Anbindung der Ämter/amtsfreien Gemeinden
 - Anbindung von gewerblich-industriellen Vorsorgestandorten
 - Anbindung von Kur- und Erholungs-orten
 - Erreichbarkeit der Mittelzentren
- bewertet.

Eine besondere Herausforderung war die Zuordnung der Verbindungsfunktion der Landesstraßen als Grundlage für den Ausbaustandard der unterschiedlichen Straßenklassen nach bundesweit geltenden Richtlinien. Die verkehrliche Bedeutung eines Straßenzuges wird vorrangig durch seine Verbindungsfunktion zwischen zentralen Orten definiert, d. h. die Verbindung zwischen Metropolen (z. B. Berlin – Hamburg) erhält die höchste Stufe, danach die Verbindung zwischen Oberzentren (OZ) z. B. Frankfurt (Oder) – Cottbus, danach zwischen den Mittelzentren (MZ), anschließend die Grundzentren usw.

Die funktionale Gliederung des Straßennetzes wird auch im Land Brandenburg dementsprechend aus der zentralörtlichen Gliederung des Landes und relevanten Verbindungen zu oder zwischen zentralen Orten abgeleitet. Damit werden die Ziele der Landesplanung und der Raumordnung in die Planung der Verkehrsnetze einbezogen. Nach Vorlage des Entwurfs der neuen zentralörtlichen Gliederung wurde in einer ersten Stufe die funktionale Einstufung der Verbindungen bis zu den Mittelzentren aktualisiert. Damit war es möglich, zumindest das komplette Bundesstraßennetz aktuell einzustufen.

Für das Landesstraßennetz reichte diese Einstufung jedoch nicht aus, da sich mit dem vorliegenden Entwurf des Zentrale-Orte-Systems (ZOS) nur Einstufungen bis zu einer Verbindungsfunktionsstufe II (MZ – MZ) abbilden lassen. Die in den bundesweit geltenden Richtlinien für die Straßennetzgestaltung enthaltene nächst niedrigere Verbindungsfunktionsstufe III konnte mangels der in Brandenburg nun nicht mehr vorgesehenen „Feingliederung“ in Grundzentren nicht bearbeitet werden.



Zentrale und straßenverkehrsrelevante Orte

allein der Ermittlung von Korridoren mit Verbindungsfunktionen der Straßenkategorie III, in denen es relevante Verkehre gibt. Sie implizieren somit weder einen Anspruch auf Grundversorgung noch auf eine zentralörtliche Funktion. In Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium, das die Veröffentlichung der aktualisierten Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung vorbereitet, wird in der neuen Richtlinie auf diese straßenplanerische „Hilfsgröße“ in Brandenburg hingewiesen.

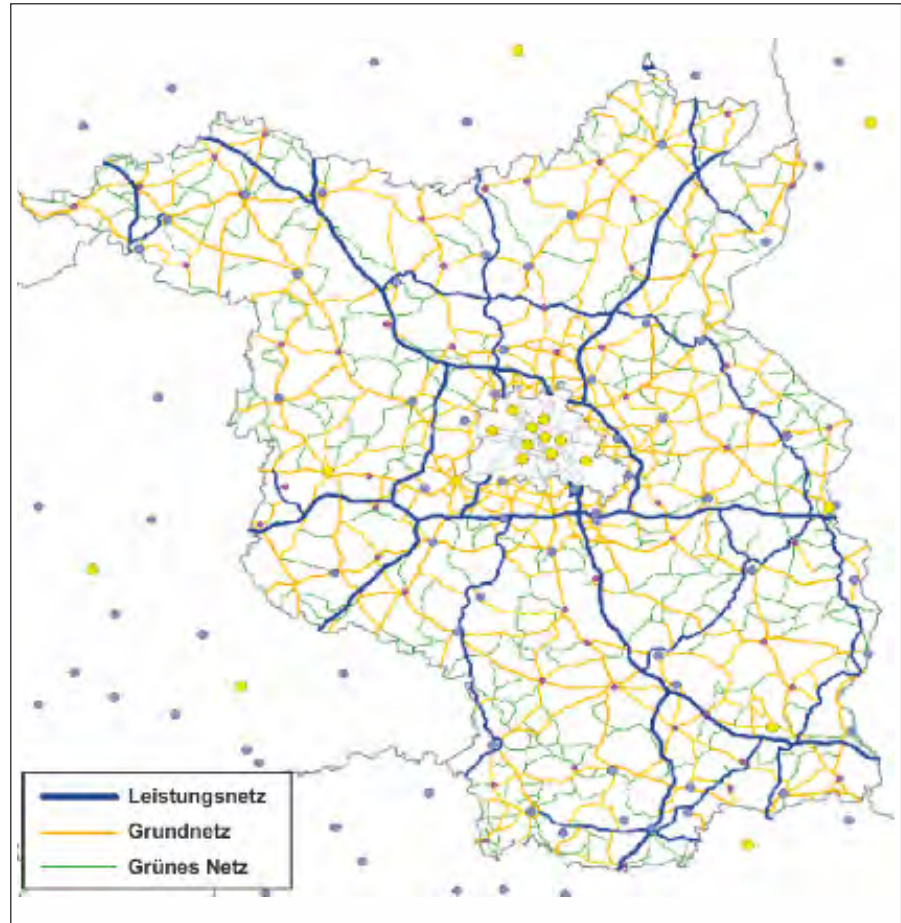
Mit diesem, mit der Landesplanung abgestimmten, Ansatz war es möglich das Straßennetzkonzept in Gänge zu aktualisieren, Umfang und Zugehörigkeit der Bundesfern- und Landesstraßen zu den jeweiligen Netzbestandteilen zeigt die Grafik auf S. 68.

Fazit und Ausblick

Das brandenburgische dreistufige Straßennetzkonzept war und ist die Grundlage für die mittel- und langfristige Planung

Der LEP B-B-Entwurf sieht vor, die Grundversorgung in der Fläche durch die amtsfreien Gemeinden und die Ämter zu sichern. Diese sind in der Regel Verwaltungssitz und halten öffentliche Dienstleistungen, soziale Infrastrukturangebote und Bildungseinrichtungen für den Grundbedarf vor. Sie mit den früheren Grundzentren gleichzusetzen, hätte ein überdimensioniertes Netz der Straßenkategorie III (regionale Verbindung zwischen MZ und GZ) zur Folge, welches für das Land Brandenburg nicht finanzierbar wäre. Es war deshalb erforderlich, die amtsfreien Gemeinden und Ämter außerhalb des direkten Einzugsgebietes der Mittelzentren nach ihrer straßenverkehrlichen Relevanz (Verkehrsaufkommen) zu prüfen und zu priorisieren. Damit war eine richtlinienkonforme **straßenverkehrlich relevante Feingliederung** des Ortesystems als Grundlage für straßenbauliche Maßnahmen möglich. Es wurden sogenannte **straßenverkehrsrelevante Orte (SRO)** definiert (Bild oben).

Die SRO sind keine Orte mit Bedeutungsüberschuss, sondern Schwerpunkte der Verkehrseinspeisung. Sie dienen



Netzkonzept 2008 (Stand April 2008)



Anteilige Netzzuordnung

und Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen für Neu-, Um- und Ausbau sowie die Erhaltung. Die Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Straßeninfrastruktur auf allen Netzbestandteilen ist

finanziell nicht leistbar. Um die zur Verfügung stehenden Straßenbaumittel auch künftig volkswirtschaftlich effektiv einzusetzen ist es unabdingbar, funktionsabhängige und an den tatsächlichen Bedarf angepasste Prioritäten zu setzen sowie netzbezogene Strategien zu erarbeiten.

Mit der Aktualisierung der Netzbestandteile sind die auf der Basis des alten Netzkonzeptes erstellten mittel- und langfristigen Straßenbauprogramme zu überarbeiten bzw. fortzuschreiben. Dazu gehören die

- Überprüfung der Notwendigkeit der Fortschreibung der Bedarfslisten für Bundes- und Landesstraßen (z. B. Ortsdurchfahrten, Freie Strecken)

- Überprüfung der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans
- Erarbeitung einer netzbezogenen Erhaltungsstrategie und
- Definition netzbezogener Ausbau- und Erhaltungsstandards.

Die Umsetzung des Straßennetzkonzeptes 2008 ist der Beitrag der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg zur infrastrukturellen Absicherung der neuen landespolitischen Zielstellungen in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg.



Das Umweltgesetzbuch – UGB 2009 – unter Berücksichtigung des Referentenentwurfes des Bundesumweltministeriums vom Mai 2008

Heidrun Panning

I. Historie

Nachdem bereits 1990 ein sogenannter Professorenentwurf für ein Umweltgesetzbuch – Allgemeiner Teil – vorgelegt worden war, hat der damalige Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Prof. Klaus Töpfer, im Jahr 1992 eine Kommission – bestehend aus acht Mitgliedern – beauftragt, den Entwurf eines Umweltgesetzbuches zu erarbeiten. Vorsitzender der Kommission war der bereits im Ruhestand befindliche, ehemalige Präsident des Bundesverwaltungsgerichtes Prof. Dr. Horst Sandler, der fünf Jahre lang mit der Kommission gearbeitet hat. Im September 1997 hat die „Unabhängige Sachverständigenkommission“ der zu dem Zeitpunkt amtierenden Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Frau Dr. Angela Merkel, den Entwurf eines Umweltgesetzbuches überreicht.

Der Entwurf bestand aus 775 Paragraphen und war nach Ansicht der Kom-

mission geeignet, die sich dem Rechtsanwender bis dahin in „verwirrender Unübersichtlichkeit“ präsentierenden Vorschriften, zusammenzuführen und zu vereinfachen. Unter Beibehaltung des materiellen Umweltrechts sollten Genehmigungsverfahren beschleunigt und zugleich defizitäre Bereiche gestärkt werden. Insgesamt sollte ein entscheidender Beitrag zur Deregulierung des deutschen Umweltrechtes geleistet werden. Der Entwurf umfasste 17 Kapitel. Acht Kapitel mit insgesamt 244 Paragraphen stellen den Allgemeinen Teil dar. Neun Kapitel mit 531 Paragraphen bildeten den Besonderen Teil. Rechtsgegenstände waren die Umweltverträglichkeitsprüfung, Umwelthaftung, Umweltinformationen, grenzüberschreitender Umweltschutz, Naturschutz, Landschaftspflege, Waldschutz, Bodenschutz, Gewässerschutz, Immissionsschutz (Industrieanlagen), Kernenergie (Atomanlagen) und Strahlenschutz, Verkehrsanlagen (Autobahnen, Eisenbahnen, Flughäfen), Leitungsanlagen, Gentechnik, gefährli-

che Stoffe, Stein- und Braunkohlegewinnung sowie das Kreislauf- und Abfallwirtschaftsrecht.

Ein zentraler Punkt des Entwurfes war die sogenannte integrierte Vorhabengenehmigung. Diese Genehmigung für Projekte, die bisher in Fachplanungsnormen (Bundesfernstraßengesetz, Allgemeines Eisenbahngesetz, Luftverkehrsgesetz) geregelt waren, sollte auf der Grundlage des UGB zentral durch Umweltbehörden erteilt werden. Die Fachplanungsbehörden sollten ihre Zuständigkeit verlieren. Der Gesetzentwurf hat keine Rechtskraft erlangt.

II. UBG 2009

1. Koalitionsvertrag der Großen Koalition auf Bundesebene

Die Parteien der Großen Koalition haben auf Bundesebene in ihrem Koalitionsvertrag vom 18. November 2005 zum Umweltrecht das Ziel gesetzt, „ein



hohes Schutzniveau für Gesundheit und Umwelt mit möglichst unbürokratischen und kostengünstigen Regelungen zu erreichen und so die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft zu stärken“. Dazu wird ergänzt: „Das historisch gewachsene, zwischen verschiedenen Fachgebieten sowie zwischen Bund und Ländern stark zersplitterte Umweltrecht entspricht nicht den Anforderungen an eine integrierte Umweltpolitik.“ Es werden Vereinfachungen gefordert, die in einem Umweltgesetzbuch zusammengefasst werden sollen.

2. Föderalismusreform

Bis zur Föderalismusreform 2006 hatte der Bund lediglich eine Rahmenrechtskompetenz für die Bereiche des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Wasserhaushalts. Selbst wenn der Bund ein Umweltgesetzbuch entworfen hätte, hätte er keine Kompetenz zur umfassenden Regulierung gehabt. Vielmehr konnten die Länder von eigenen Kompetenzen Gebrauch machen und den vorgegebenen Rahmen ausfüllen. Nunmehr gibt es die sogenannte Moratoriumsregelung in Artikel 125 b Abs. 1 des Grundgesetzes, wonach dem Bund eine allumfassende Regelungskompetenz zusteht. Diese Kompetenz ist allerdings bis Ende 2009 befristet. Es ist den Ländern bis zum 1.1.2010 verwehrt, in den Rechtsbereichen, die grundsätzlich Abweichungen durch die Länder zulassen (Bsp.: Naturschutz, Wasserhaushalt), eigene Regelungen zu treffen. Somit schafft die Föderalismusreform für den Bund die Voraussetzung, ein einheitliches Umweltrecht vorzugeben. Der Bund muss seinen Entwurf, mit dem Ziel „einen föderalen Flickenteppich beim Anlagenzulassungsrecht zu vermeiden“, bis zum Ende der Frist als Bundesgesetz verabschieden.

3. Inhalt des Referentenentwurfes vom Mai 2008

Der nunmehr vorgelegte Entwurf eines UGB (Stand: 23. Mai 2008) besteht aus fünf Büchern, einem Einführungsgesetz zum UGB, einer Verordnung über Vorhaben nach dem UGB und einer Verordnung über Umweltbeauftragte und besteht aus 471 Paragraphen bzw. Artikeln.

Die Materien Atomrecht, Anlagen des Bergwesens, Tagebaue, öffentliche Verkehrswege, Flugplätze und Abfälle von Bodenschätzen bei deren Gewinnung bzw. Nutzung sind nicht länger Gegenstand des UGB.

Die Bücher tragen die Titel:

1. Allgemeine Vorschriften und vorhabenbezogenes Umweltrecht
2. Wasserwirtschaft
3. Naturschutz
4. Nichtionisierende Strahlung
5. Handel mit Berechtigungen zur Emission von Treibhausgasen

Sie umfassen 352 Paragraphen. § 1 Absatz 1 des UGB 2009 lautet: „Zweck des UGB ist der Schutz des Menschen und der Umwelt auch in Verantwortung für künftige Generationen.“ Die Begründung zum 1. Buch beginnt mit der Erläuterung: „Das Umweltgesetzbuch (UGB) dient dem Ziel, die Grundsätze einer besseren Rechtsetzung und des Bürokratieabbaus konsequent und aus einem Guss zu verwirklichen. ... Es soll für Klarheit, Vereinfachung und Transparenz sorgen.“

Das Einführungsgesetz enthält 93 Artikel, zur Änderung ebenso vieler bestehender Gesetze. In den Artikeln 11, 12, 13, 14, 18 und 19 wird in den Bundesgesetzen zu Wasserstraßen, Fernstraßen, Eisenbahnen, Magnetschwebebahnen und Flugplätzen eine Vorschrift eingefügt, wonach die Anhörungsbehörde in Fachplanungsverfahren alle anerkannten Vereinigungen von der Auslegung des Planes benachrichtigen und ihnen Gelegenheit für Stellungnahmen geben soll.

Die Vorhabenverordnung mit neun Paragraphen ist eine Ergänzung zum 1. Buch. Sie benennt die Vorhaben, die eine integrierte Vorhabengenehmigung – durch Umweltbehörden – benötigen. Die Umweltbeauftragtenverordnung enthält 17 Paragraphen und gibt vor, dass in Behörden oder Betrieben, die Träger von Vorhaben sind, die den Immissionsschutz, die Anlagensicherheit, die Abfallwirtschaft und die Gewässereinleitung berühren bzw. zum Gegenstand

haben, Umweltbeauftragte zu bestellen sind.

Der Entwurf ist in der Zwischenzeit unter den Bundesressorts mehrfach abgestimmt worden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) hatte sich zu diesem Zweck Unterstützung durch die Länder erbeten und eine Arbeitsgruppe (deren Mitglied die Unterzeichnerin ist) einberufen. Die abschließende Abstimmung des Entwurfes innerhalb der Bundesressorts steht noch aus. Zusammen mit der Vorlage des Entwurfes hat das Bundesumweltministerium (BMU) Vertreter der Landesumweltministerien, die Umweltverbände und die Kommunalen Spitzenverbände für die Zeit vom 17. bis zum 25. Juni 2008 zu einer fünftägigen Anhörung nach Berlin eingeladen.

Unbestritten ist die Konzeption des UGB eine große Herausforderung, die sehr fundierte Fachkenntnisse, großes Engagement und viel Ausdauer erfordert. Nach erster kursiver Durchsicht ist festzustellen:

- Es handelt sich nach wie vor um ein Mammutwerk (560 S.)
- Durch zahlreiche Verweise, Anhänge und Sonderregelungen leidet die Übersichtlichkeit
- Es sind behördliche Einvernehmensregelungen vorgesehen, die dem Ziel des Bürokratieabbaus entgegenstehen (Wasserrecht)
- Die angestrebte Klarheit leidet, wenn im Artenschutz weiterhin zwischen besonderem Schutz, strengem Schutz und vormals besonderem Schutz unterschieden wird

Gemessen an den Abstimmungserfolgen, die in der Vergangenheit erzielt werden konnten, darf eine breite Zustimmung zum vorliegenden Entwurf erwartet werden. Eine über den Entwurf hinausgehende Entbürokratisierung ist wünschenswert. Ob die Akteure diesen Kraftakt aufbringen werden, ist fraglich. Der drohende Zeitablauf mahnt das BMU zur Eile.



Umsetzung des europäischen Arten- und Gebietsschutzes bei der Planung der A 14

Dr. Asmus Rübensam

Auf der aktuellen Roten Liste der Welt-naturschutzorganisation (IUCN) von 2007, die Auskunft über die Gefährdung von mehr als 41.000 Tier- und Pflanzenarten gibt, werden 16.306 als vom Aussterben bedroht geführt. Seit 2003 hat sich die Liste um 4.200 Arten verlängert. Laut IUCN ist jede vierte der 4.500 Säugtier-, jede achte der 100.000 Vogelarten und ein Drittel aller Amphibien bedroht.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) ist mehr als die

Hälfte der 100 in Deutschland insgesamt vorkommenden Säugetierarten extrem selten, gefährdet oder bereits ausgestorben. Das gleiche gilt für 44 % der 250 Vogel- und ein Drittel der 1.450 Großschmetterlingsarten.

Eine große Artenvielfalt hat auch ökonomische Bedeutung. Beispielsweise basieren etwa 50 % der Medikamente in Deutschland auf pflanzlichen Grundstoffen.

Aus den genannten Gründen ist es eines der vorrangigsten Ziele von Pla-

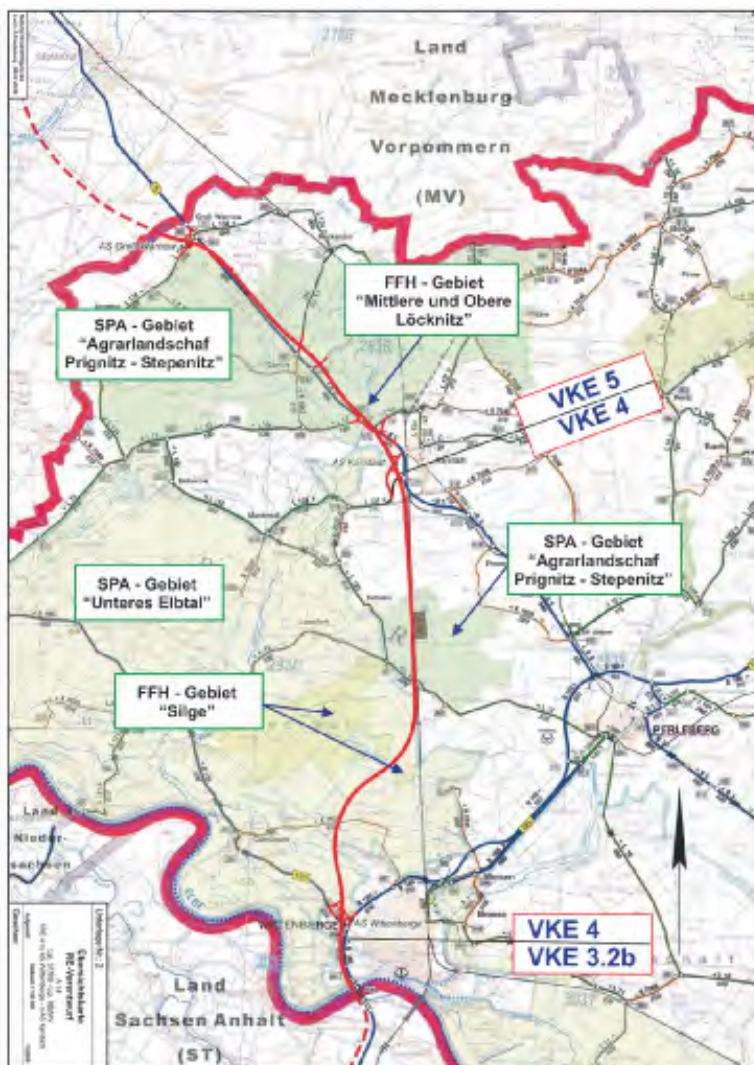
nung und Bau der A 14 in Brandenburg, die nachteiligen Wirkungen auf die im Auswirkungsbereich der Autobahn befindlichen Arten und Schutzgebiete so gering wie möglich zu halten.

Zum Schutz der europäisch geschützten Tierarten wurden im Rahmen des Vor-entwurfes (RE) artenschutzrechtliche Fachbeiträge (ASB) für beide Verkehrseinheiten (VKE 4 und VKE 5) erarbeitet. Für beide VKE wurden Verbotstatbestände für verschiedene Tierarten fest-gestellt, für die Befreiungen gemäß § 62 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erforderlich sind. Zu diesen Tierarten gehören mehrere Fledermausarten, Brut-vögel und Amphibien wie die Fran-senfledermaus, der Kranich oder der Moorfrosch (vgl. Bilder S. 71).

Es konnten Kompensationsmaßnahmen erarbeitet werden, mit denen es gelingt, den Erhaltungszustand dieser Arten aufrecht zu erhalten und damit die Vor-aussetzungen für die Befreiungen gemäß Art. 9 der Vogelschutzrichtlinie sowie Art. 16 der FFH-Richtlinie zu schaffen.

Eine Festlegung aus der Linienbestim-mung der A 14 und damit ein Schwer-punkt des Landschaftspflegerischen Be-gleitplanes (LBP) war die Sicherung der ausreichenden Durchlässigkeit der Trasse für die Querung durch verschiedene Tierarten. Die Karte auf S. 71 zeigt die im RE (LBP) vorgesehenen 41 Bauwer-ke, die zum großen Teil Funktionen von Querungshilfen für Tiere besitzen.

Da die linienbestimmte und im RE opti-mierte Trassenführung der A 14 zum großen Teil durch Natura 2000-Gebiete verläuft (grün markiert), war die Verträglichkeit mit deren Schutz- und Erhal-tungszielen zu prüfen. Diese Verträglichkeitsprüfung ergab, dass nicht alle erheblichen Beeinträchtigungen des



Trassenverlauf der A 14 im Land Brandenburg



Fransenfledermaus, Kraniche, Moorfrösche

Bauvorhabens durch entsprechende Maßnahmen der Schadensbegrenzung zu vermeiden sind.

Demzufolge muss im Rahmen des weiteren Planungs- und Genehmigungsprozesses die Ausnahmeprüfung absolviert werden. Das heißt, dass für verbleibende Trassenbereiche mit erheblichen Beeinträchtigungen von Schutz- und Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete zu prüfen ist, ob es eine zumutbare Trassenführung gibt, die keine oder geringere Beeinträchtigungen mit sich bringt. Wenn das der Fall ist, dann ist diese Trassenführung zu wählen. Wenn das nicht der Fall ist, jedoch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Weiterführung des Bauvorhabens sprechen, dann sind Maßnahmen zu erarbeiten, welche die Kohärenz des Netzes Natura 2000 gewährleisten.



■ Tierquerungshilfen im Zuge der A 14 im Land Brandenburg

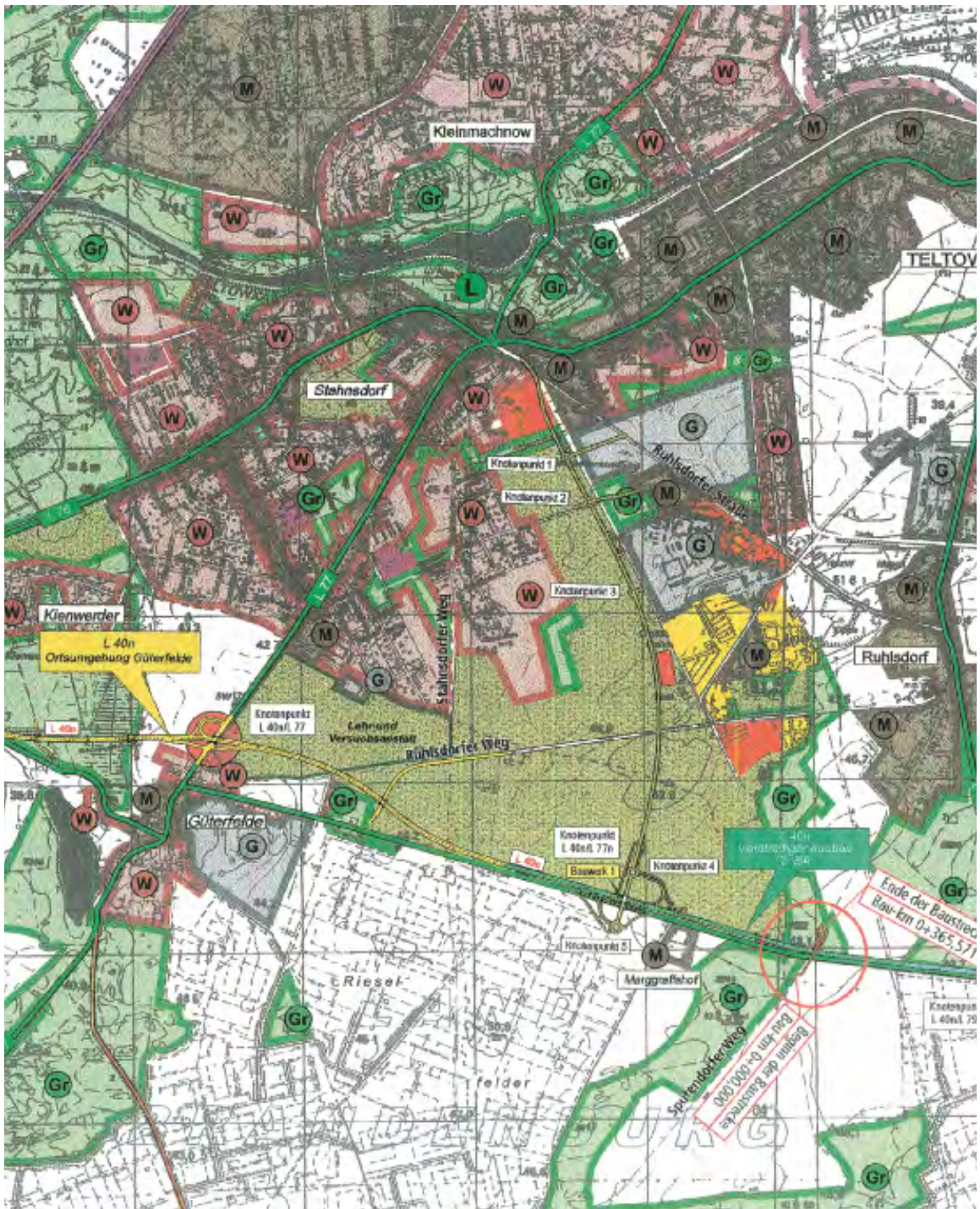
Planfeststellungsbehörde gibt Baurecht für die Ortsumgehung Güterfelde und das Güterfelder Eck

Iris Wilhein

Zwei für die Straßenbauverwaltung wichtige Entscheidungen hat die Planfeststellungsbehörde des MIR in den ersten

Monaten dieses Jahres getroffen: Mit den Planfeststellungsbeschlüssen für die Ortsumgehung Güterfelde und zur Um-

gestaltung des Güterfelder Ecks werden die beiden letzten planerischen Etappen des im Landesstraßenbedarfsplans ent-



haltenen Vorhabens zum vierstreifigen Ausbau der L 40 zwischen der Nutheschnellstraße und der B 101n abgeschlossen. Die Konzeption vom „Güterfelder Eck“ ist planerisch von der „Ortsumgebung Güterfelde“ abhängig. Durch die Realisierung dieser beiden Vorhaben wird die straßenseitige Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an den Flughafen Schönefeld BBI erheblich verbessert und die Ortschaft Güterfelde vom Durchgangsverkehr entlastet.

An den Verfahren für die beiden Vorhaben hatte sich eine Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern beteiligt und eine große Bandbreite von widerstreitenden Belangen geltend gemacht, über die seitens der Planfeststellungsbehörde nach einer umfassenden Güterabwägung abschließend zu entscheiden war.

Noch sind die Planfeststellungsbeschlüsse jedoch nicht bestandskräftig. Wann

mit dem Straßenbau begonnen werden kann, wird maßgeblich davon abhängen, ob und in welchem Umfang Klagen vor dem Verwaltungsgericht Potsdam erhoben werden.



Der Bau der Elbebrücke Mühlberg – Ein länderübergreifendes Gemeinschaftsvorhaben zwischen dem Freistaat Sachsen und dem Land Brandenburg

Sabine Röding

Über die Elbe in Mühlberg, an der südlichen Landesgrenze Brandenburgs zu Sachsen, gibt es gegenwärtig nur eine Fähre. Sie ist die einzige Gierseilfähre im Land Brandenburg, bestehend aus Gierponte, zwei Fähr Rampen und einer Gierseilanlage.

Gierponte steht sinngemäß für „fliegende Brücke“. Ihre Betriebsweise entspricht der einer Fähre, wenn auch dabei an Stelle der menschlichen Ruderkraft die mechanische Ausnutzung der Strömung tritt. Die Gierponten bestehen aus zwei Schiffsrümpfen, welche durch Balken verbunden sind und einen aufgelegten Lastboden haben. Sie hängen an einem Seil und einer langen, stromaufwärts im Fluss verankerten Kette, die von mehreren Nachen über der Wasseroberfläche gehalten werden. Je nach Stellung der beiden großen Ruder „giert“ die Fähre im Bogen von Ufer zu Ufer. An beiden Ufern befinden sich schwimmende Landungsbrücken, die den wechselnden Wasserstand des Flusses ausgleichen. Die Fähre funktioniert somit gänzlich ohne fossilen Treibstoff. Man könnte sagen, der Treibstoff besteht aus der Strömung der Elbe. Neudeutsch formuliert funktioniert sie damit klimaneutral.

Die Überfahrt mit der Gierponte ist romantisch, zwingt sie doch die Reisenden wie z. B. den Radler auf dem Elberadweg und die Kraftfahrzeugführer zum Pausieren, beim Warten auf die Fähre, zum Verweilen, Innehalten und Schauen, kurzum, sich auf die Strömung der Elbe einzulassen.

Weniger romantisch gestaltet sich dies aus Sicht Derjenigen, die die Überfahrt – unabhängig vom Wetter – für ihr Tagwerk brauchen: Berufstätige und Schüler zum Beispiel, denn die Fähre ist eine Schönwetterfähre. Das heißt, bei Hochwasser, Niedrigwasser, Nebel, Eisgang

oder bei technischen Störungen wird sie nicht betrieben. Lange Umwegfahrten, welche die Fahrzeiten erheblich verlängern, die Betriebskosten und die Belastungen der Umwelt durch Schadstoffausstoß erhöhen, sind die Folge. Der Umweg von Mühlberg/Elbe bis zur nächsten Brücke z. B. Richtung Torgau beträgt ca. 24 km, Richtung Riesa ca. 20 km.

Daher haben sich beide Länder eingesetzt, eine Brücke bei Mühlberg zu bauen, welche nicht nur die Verkehrsnetze links- und rechtselbisch verbinden soll, sondern auch die wirtschaftliche und sozial-kulturelle Entwicklung der sächsischen und brandenburgischen Regionen fördern soll.

Planung und Bau der Elbebrücke

Am 15. Juli 2004 wurde vom damaligen Brandenburgischen Straßenbauamt Cottbus (heute Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Süd) bei der Anhörungsbehörde im Landesamt für Bauen und Verkehr (damals: Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen) der Antrag auf Einleitung des Anhörungsverfahrens gestellt. Zeitnah wurde vom sächsischen Straßenbauamt Döbeln-Torgau ein Antrag auf Anhörung und Planfeststellung im Regierungspräsidium Leipzig eingereicht. Mehrere Abstimmungsgespräche zwischen den mit der Planung befassten Behörden in der Stadt Mühlberg/Elbe gingen ihnen voraus.

Damit beginnt in der Anhörungsbehörde im Landesamt ein förmliches Verwaltungsverfahren. Die Anhörungsbehörde veranlasst, nach Prüfung der Unterlagen, zunächst die öffentliche Auslegung der Planunterlagen in den Gemeinden, auf deren Gebiet sich das Vorhaben auswirkt. In diesem Fall war das im Land Brandenburg die Stadt Mühlberg/Elbe. Gleichzeitig werden die durch die Pla-



Gierseilfähre bei Mühlberg

nung in ihrem Aufgabengebiet berührten sogenannten Träger öffentlicher Belange (TöB's), das sind die Behörden (wie z. B. für Naturschutz, Wasserwirtschaft, Denkmalschutz, Vermessung, Verkehrssicherheit), Verbände (wie z. B. Naturschutz, Jagd) und Unternehmen der Daseinsfürsorge (wie z. B. Energieversorger) um ihre Stellungnahme gebeten. Ziel dieses Handelns ist es, alle Hinweise, Bedenken von den TöB's und Einwendungen von den Bürgern zu der Planung zu erfassen, um im weiteren Verlauf des Anhörungsverfahrens diese Konflikte möglichst noch vor der Realisierung des Vorhabens planerisch auszuräumen.

Der Erörterungstermin bietet den Beteiligten nochmals die Gelegenheit über die Planung zu sprechen. Er hat u.a. den Zweck, rechtzeitig erhobene Einwendungen und Stellungnahmen mit den Beteiligten sowie mit den Betroffenen zu besprechen, diese über die vorgesehenen Maßnahmen näher zu unterrichten und nach Möglichkeit eine Einigung zu erzielen.

Zeitnah und in enger Abstimmung zwischen den brandenburgischen und den sächsischen Behörden wurden die beiden Erörterungstermine am 22. März 2005 in Mühlberg/Elbe für die Brandenburger Belange und am 23. März 2005 in Belgern für die Belange des Sächsischen Freistaates durchgeführt. Damit



Schwerpunktthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft



Kartenausschnitt aus den Planunterlagen zum Neubau der Elbebrücke Mühlberg



Elbebrücke im Bau

wurden die Anhörungsverfahren in beiden Ländern im Wesentlichen abgeschlossen.

Mit den Planfeststellungsbeschlüssen vom 15. August 2005 durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung für das Land Brandenburg und vom 14. August 2005 durch das Regierungspräsidium Leipzig für den Freistaat Sachsen wurden die Planfeststellungsverfahren, deren wesentlicher Bestandteil das Anhörungsverfahren ist, abgeschlossen.

Nach der Bestandskraft der Planung wird ein rund 690,5 m langes Brückenbauwerk mit einer lichten Höhe von 7,0 m entstanden sein, welches die Landesstraße L 66 in Brandenburg mit der Staatsstraße S 21 im Freistaat Sachsen verbindet. Die Hauptöffnung des Bauwerkes mit einer Spannweite von 144 m ergibt sich aus den Forderungen der Elbeschifffahrt. Umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt, insbesondere eine beiderseitige Kollisionsschutzwand für

Zugvögel auf der gesamten Brückenlänge, werden in diesem sensiblen und hoch schützenswerten Elbegebiet umgesetzt.

Gestatten Sie mir, liebe Leserinnen und Leser, an dieser Stelle noch ein persönliches Wort des Dankes an alle Beteiligten im Anhörungsverfahren für die sehr gute Zusammenarbeit, insbesondere an die Kollegen aus dem Regierungspräsidium Leipzig.

Die Region Oderland-Spree positioniert sich – Integriertes Verkehrskonzept zur Herstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur

Wolfgang Rump, Jörn Lenz

Eine gute Qualität von Mobilität und verkehrlicher Erreichbarkeit sind Grundvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung und die Sicherung der Daseinsvorsorge in einer Region.

Die Region Oderland-Spree (Stadt Frankfurt (Oder), Landkreise Märkisch-Oderland und Oder-Spree), als Teilraum der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und deutscher Teil der Euroregion Pro Europa Viadrina sowie eingebunden in großräumige und überregionale Verkehrssysteme, verfügt über eine beson-

dere verkehrsgeografische Lagegunst. Sie übernimmt eine Brückenfunktion zwischen der direkt angrenzenden Hauptstadt Berlin und der benachbarten Republik Polen. Daraus resultieren Chancen für die regionale Entwicklung. Es besteht aber auch ein Handlungs- und Nachholbedarf bezüglich der Herstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur.

Diesen Erkenntnissen folgend erarbeitete die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree in Zusammenarbeit mit der Industrie- und Handelskammer Ost-

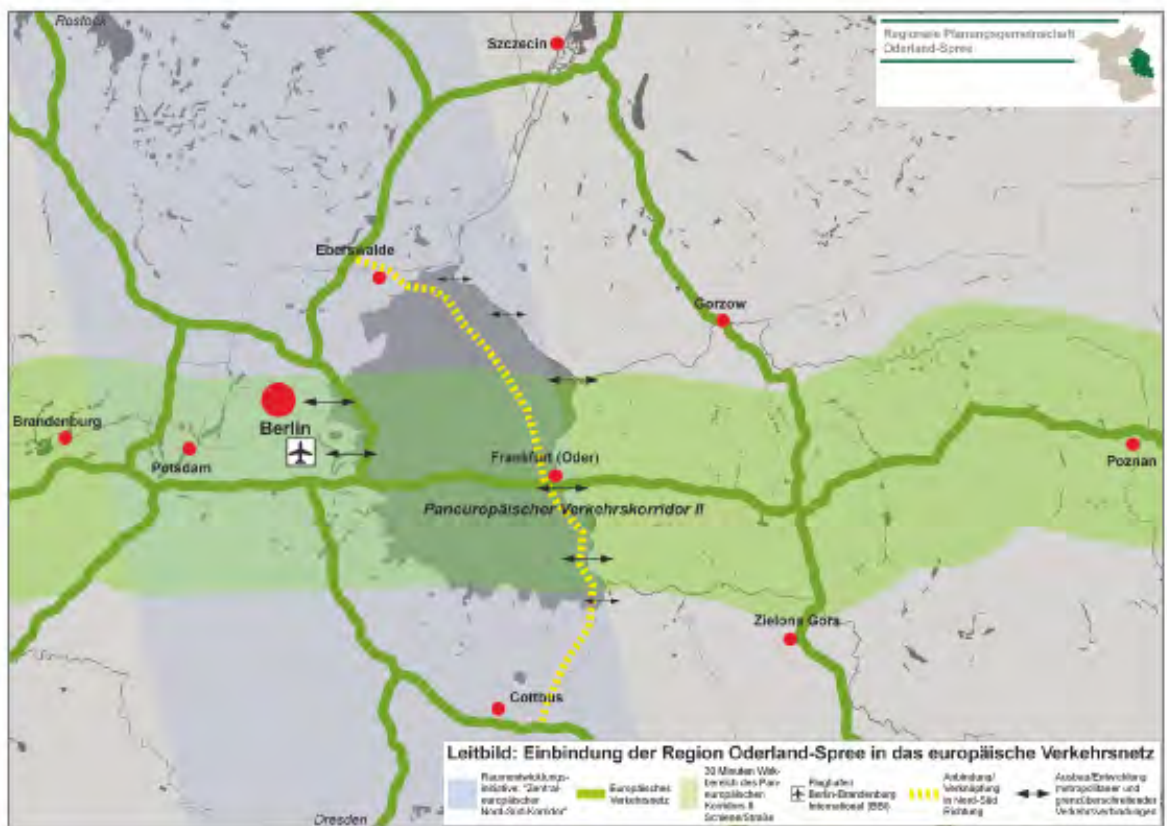
brandenburg ein Integriertes Verkehrskonzept (IVK) mit dem Planungshorizont 2020.

Den Ausgangspunkt bildeten dafür die folgenden **Rahmenbedingungen**:

- Neue Lage mitten im europäischen Verkehrsnetz
- Aufnahme der Republik Polen in die Europäische Union 2004, Inkrafttreten des Schengener Abkommens 2007, Öffnung des deutschen Ar-



Schwerpunkthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft



- Direkte Nachbarschaft zur Bundeshauptstadt Berlin mit ihren Flughäfen und dem Berliner Hauptbahnhof sowie zu dem im Bau befindlichen Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI)
- Fortschreibung der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg Leitbild für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Landesentwicklungsprogramm 2007 Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI, Entwurf Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
- Neuorientierung der Förderpolitik des Landes Brandenburg nach dem Prinzip „Stärken stärken“ Festlegung von Regionalen Wachstumskernen, Branchenschwerpunkorten und Branchenkompetenzfeldern

Grundlagen der Planungsarbeit:
Analysen zu verkehrserzeugenden Raumstrukturen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverteilung, Arbeitspendler, Einzelhandel, Einrichtungen in den Berei-

chen Bildung, Gesundheits- und Sozialwesen, Kultur, Tourismus und Erholung), zur Auslastung des Verkehrssystems und zur Erreichbarkeit der Zentren der Daseinsvorsorge und der Wirtschaft

Prognosen zur Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung

Planerische Zielstellungen des IVK:
Verkehrliche Vernetzung der Region Oderland-Spree mit der Bundeshauptstadt Berlin, dem Flughafenstandort Berlin-Brandenburg International, der Republik Polen und weiteren leistungsstarken Zentren und Gebieten außerhalb ihres Planungsraumes

Effiziente Erschließung der gewerblich-industriellen Schwerpunkträume der Region (Regionale Wachstumskerne Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde/Spree, Branchenschwerpunktort Beeskow, Zukunftsraum Östliches Berliner Umland (Zusammenschluss von 11 Berlin nahen Gemeinden auf Grundlage der Neuenhagener Erklärung von April 2007)

Bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung innerhalb der Region, welche die

erforderlichen Erreichbarkeiten der Zentren des Arbeitsmarktes sowie der Versorgung der Bevölkerung sichert

Hauptergebnisse des IVK:
Definition des funktionalen Verkehrsnetzes der Region

Konzeptionelle Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur (Schienen-, Straßen-, Wasserstraßennetz, Luftverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Wirtschafts- und Güterverkehr, Freizeitverkehr/Rad- und Wassertourismus)

Benennung von Schlüsselprojekten für die Umsetzung des IVK

Funktionales Verkehrsnetz
Das funktionale Verkehrsnetz der Region Oderland-Spree definiert die Basisstrukturen für die Verkehrsentwicklung (Netze, Standorte), die bei vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen bedarfsgerecht zu entwickeln sind. Sein Grundgerüst bilden verkehrsrelevante Orte und hierarchisch strukturierte Verkehrsverbindungen, welche diese Orte entsprechend ihrer funktionsräumlichen Bedeutung miteinander vernetzen sowie



Föderalismuskommission II: Zum Stand der Überlegungen im Verkehrsbereich

Michael Jupe

In ihrem Koalitionsvertrag vom 18.11.2005 haben CDU, CSU und SPD vereinbart, dass nach Inkrafttreten der Föderalismusreform I das Bund-Länder-Verhältnis den veränderten Rahmenbedingungen in einem weiteren Reformschritt angepasst werden soll. Mit Beschlüssen vom 15.12.2006 haben Bundesrat und Bundestag eine gemeinsame Kommission zur Modernisierung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen eingesetzt (Föderalismuskommission II).

Am 8.11.2007 fand eine Sachverständigenanhörung zum Thema „Verbesserung der Verwaltungsstrukturen“ statt. Während anfangs der Verkehrsbereich umfassend angesprochen war (als Themen waren genannt: Abschaffung der Auftragsverwaltung im Luftverkehrsbereich, teilweise Übertragung der Bundeswasserstraßen auf die Länder, Wegfall der Regionalisierungsmittel), fokussierte sich die Diskussion auf den Bereich der Bundesfernstraßen. Nach der Einsetzung von drei Fachdiskursen am 6.12.2007 hat der für den Verkehrsbereich zuständige Fachdiskurs folgende Themen herausgestellt:

- Abstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen
- Flexibilisierung der Bundesauftragsverwaltung durch sog. Öffnungsklauseln (Ergänzung Art. 90 GG)
- Uneingeschränkte konkurrierende Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes für Bundesfernstraßen
- Weiterentwicklung der Auftragsverwaltung (Zuständigkeit für den Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften, Allgemeines fachliches Weisungsrecht)
- Einsatz moderner Verwaltungssteuerungsinstrumente.

Auch nach der Eingrenzung der Verwaltungsthemen in der Kommissionssitzung vom 24.04.2008 sind die Bundesfernstraßen ein politischer Schwerpunkt geblieben.

Die Position des MIR stellt sich wie folgt dar:

Die Auftragsverwaltung hat sich bewährt

- Angesichts der bei der Bundesfernstraßenverwaltung bestehenden, sich aus der Natur der Sache ergebenden Verflechtung der Verwaltungsräume von Bund und Ländern hat sich die Auftragsverwaltung bewährt. Eine Verwaltungsvereinfachung in diesem Bereich kann insbesondere dadurch erreicht werden, dass die Wahrnehmungskompetenz der Länder in ihrer tatsächlichen Ausgestaltung gestärkt wird und der Bund sich auf seine Lenkungsaufgaben konzentriert.
- Die Bundesländer haben zahlreiche Modernisierungsanstrengungen unternommen und in den letzten Jahren Aufgaben weitestgehend in neu gegründete Landesbetriebe ausgegliedert. Es ist daher nicht ersichtlich, welche Vorteile sich aus der Verlagerung von Verwaltungskompetenz in eine Bundesverwaltung ergeben sollen.
- Straßenplanungen müssen immer auch landes- und regionalplanerische Aspekte berücksichtigen. Die hierfür erforderliche Orts- und Problemnähe und auch die Abstimmung mit anderen Politikbereichen kann nur unter intensiver Einbeziehung der Länder erfolgen. Auch eine zentrale Bundesverwaltung muss den Abstimmungsprozess mit der jeweiligen Region führen.
- Für die Verwaltung von bundesweit ca. 12.500 km Autobahnen und mindestens 20.000 km Bundesstraßen wären nach ersten Schätzungen des BMVBS deutlich über 20.000 Mitarbeiter erforderlich. Die Schaffung einer in dieser Größenordnung bisher nicht vorhandenen Bundes-

verwaltung ist als nicht zeitgemäß anzusehen und lässt keine Effizienzgewinne erwarten. (Zum Vergleich: DEGES – ca. 250 Mitarbeiter)

- Das Prinzip der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet kann am ehesten im Rahmen der Auftragsverwaltung verwirklicht werden.
- Die nebeneinander bestehenden Länderverwaltungen unterliegen einem ständigen Wettbewerb um effiziente, kosten- und personalsparende Verwaltungsstrukturen.

Abstufung nicht fernverkehrsrelevanter Bundesstraßen

Nach den Vorstellungen des Bundesverkehrsministeriums sollen bundesweit ca. 20.000 km Bundesstraßen abgestuft und von den Ländern entschädigungslos übernommen werden.

- Übereinstimmend mit den Regierungen der anderen Bundesländer lehnt Brandenburg die generelle Abstufung in diesem Umfang ab. Nach geltender Rechtslage muss immer im Einzelfall geprüft werden, ob eine Abstufung gerechtfertigt ist. Für die Zweckbestimmung von Bundesstraßen und deren Fernverkehrsrelevanz ist in erster Linie die Netzfunktion der jeweiligen Straßen und nur, soweit Unklarheiten verbleiben, die Verkehrsbelegung heranzuziehen.
- Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Bundesstraßen wesentlicher Bestandteil des Fernstraßennetzes und notwendige Ergänzung für die Autobahnen sind. Außerorts wird dieses Netz immer als Einheit wahrgenommen, darum sind übergeordnete bauliche und finanzielle Planungen durch den Bundesverkehrswegeplan sowie einheitliche Ausbaustandards notwendig. Dies kann nur erreicht werden, wenn die Bundes-



- straßen in der Baulast des Bundes verbleiben.
- Abstufungen lassen sich ohne Änderung der Rechtslage mit den vorhandenen Gesetzesinstrumentarien erledigen. Sie sind somit kein Thema für die Neugestaltung der Bund-Länder-Beziehungen. Jede notwendige Abstufung stellt eine bestehende Pflichtaufgabe für die Verwaltung dar.
 - Eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist Voraussetzung für den Logistikstandort Deutschland. Rund die Hälfte der Verkehrsleistungen im deutschen Personen- und Güterverkehr wird auf den Bundesfernstraßen abgewickelt. Das Bundesfernstraßennetz hat also für die Volkswirtschaft eine erhebliche Bedeutung, dass dringend von zweifelhaften Experimenten, für die zudem kein tragfähiges Finanzierungskonzept erkennbar ist, Abstand genommen werden muss.
 - Voraussetzung für eine grundlegende Neuordnung des Straßennetzes wäre aber zunächst eine Verständigung zwischen Bund und Ländern auf Netzkriterien, Kriterien für die Fernverkehrsrelevanz, ein zeitliches Konzept und eine Darstellung der umfassenden finanziellen Kompensation durch den Bund, um eine dauerhafte Erhaltung der abzustufen Straßen sicherzustellen. Solange nicht diese konsensuale Herangehensweise gewählt wird, setzt sich der Bund dem Verdacht aus, die Diskussionen im Rahmen der Föderalismuskommission für die Beseitigung seiner Finanzierungsprobleme der Verkehrsinfrastruktur zu

nutzen. Insgesamt kann es sich vorliegend um eine Größenordnung von 1 Mrd. € jährlich handeln.

- In Brandenburg gibt es ca. 800 km BAB und 2.800 km Bundesstraßen. Sollten die Bundesstraßen zu Landesstraßen abgestuft werden, hätte dies Auswirkungen auf das weitere nachgeordnete Straßennetz. Es würden sich weitere Abstufungserfordernisse ergeben. Allein unter diesem Gesichtspunkt wird die politische Brisanz auch im Gefüge des Straßensystems von Brandenburg deutlich.

Zur Öffnungsklausel in Art. 90 Abs. 4 GG

Hier handelt es sich um den Vorschlag, wonach der Bund durch Bundesgesetz Bundesautobahnen, Bundesstraßen oder Teile davon in bundeseigene Verwaltung übernehmen kann.

Mit dieser Klausel soll der Bund die Verwaltung der Bundesfernstraßen auch gegen den Willen der betroffenen Länder an sich ziehen können. Dieses einseitige Verschieben kompetenzieller Möglichkeiten wird von den Ländern abgelehnt. Sie liefe auf eine Art „Auftragsverwaltung auf Widerruf“ hinaus, die die Länderposition erheblich schwächen würde.

Weiterentwicklung der Auftragsverwaltung

Den hierunter fallenden Überlegungen kann nicht zugestimmt werden: Ob die Bundesregierung oder der einzelne Fachminister allgemeine Verwaltungsvorschriften erlassen kann, ist nicht Gegenstand

der Bund-Länder-Beziehungen, die im Rahmen der Föderalismus II-Diskussion zu klären ist. Dieser Vorschlag ist ebenso überflüssig wie der für allgemeines Weisungsrecht, weil der Bund ausreichend mit allgemeinen Verwaltungsvorschriften die Auftragsverwaltung steuern kann. Diese Überlegung steht vor allem zu den Bemühungen im Widerspruch, wonach der Bund sich auf die grundsätzlichen Fragen konzentrieren und das operative Geschäft den Ländern überlassen soll. Dem könnte der Bund durch eine deutliche Reduzierung seiner Genehmigungs- und Prüfvorhalte Rechnung tragen. Hier ist daran zu erinnern, dass die Grundziele der Föderalismusdiskussion vor allem darin bestanden, die Eigenverantwortung der Länder und Gebietskörperschaften zu stärken.

Fazit:

Ob der Föderalismuskommission in den verbleibenden vier Sitzungen bis zum Abschluss ihrer Arbeit am Ende des Jahres noch der „große Wurf“ gelingt, erscheint im Verkehrsbereich fraglich. Wirklich innovative Gedanken sind nicht erkennbar. Auch eine Lösung nach dem Vorbild Österreichs, die wohl hinter Überlegungen des Bundesrechnungshof steht, erscheint angesichts der prekären Lage der dortigen privatisierten Autobahngesellschaft des Bundes (ASFINAG) kein empfehlenswerter Weg. Die Gesellschaft hat bereits für ein Straßennetz, das kleiner als das bayerische ist, in den wenigen Jahren ihres Bestehens Schulden in Höhe von ca. 12 Mrd. € angehäuft. Dieser Vorgang wird derzeit von der EU überprüft. ■

Innovationen im Straßenbau

Karena Kelm

Der steigende Verkehr mit hohen Achslasten beansprucht die Straßen in zunehmendem Maße. Bauweisen und Bauverfahren für Straßenbefestigungen und Maßnahmen zu deren Erhaltung müssen deshalb unter tech-

nischen und wirtschaftlichen Aspekten weiter entwickelt werden. Dazu sind innovative Wege im Straßenbau erforderlich, die alle Potenziale bautechnischer und unternehmerischer Art ausschöpfen. Gleichzeitig müssen

die Anforderungen des Umweltschutzes insbesondere zur Lärmreduzierung, Emissionsreduzierung, Verwertung von Recycling-Baustoffen und industriellen Nebenprodukten erfüllt werden.



Bewehrung A10 Süd

Um neue Konzepte und Technologien beim Bau und der Erhaltung von Straßen verstärkt zu fördern, haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die Spitzenverbände der Deutschen Bauwirtschaft die „**Innovationsoffensive Straßenbau**“ gestartet (www.bmvbw.de). Wichtige Schwerpunkte sind die Verbesserung der Dauerhaftigkeit von Straßenkonstruktionen zur Reduzierung des Erhaltungsaufwandes sowie die Verbesserung der Fahrbahnoberflächeneigenschaften zur Verminderung des Verkehrslärms und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Dabei sollen die Rahmenbedingungen für neue Technologien, Bauweisen und Bauverfahren verbessert werden. Aber auch die bereits vorhandenen organisatorischen und vergaberechtlichen Möglichkeiten, die Praxistauglichkeit von Verfahren nachzuweisen, sollen verstärkt genutzt werden. Hierfür sind Erprobungsstrecken zur Untersuchung be-

stimmter Stoffe oder Bauweisen oder zur Erforschung gewisser Zusammenhänge besonders geeignet.

Die Bundesländer sind deshalb gehalten, diese Möglichkeit im Bundesfernstraßenbau kreativer zu nutzen. Dabei steht die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) als praxisorientierte, technisch-wissenschaftliche Einrichtung des Bundes auf dem Gebiet des Straßenwesens den Ländern über das Forschungscontrolling zur Seite.

Innovative Straßenbauverwaltung in Brandenburg

Seit 1990 hat die brandenburgische Straßenbauverwaltung mehr als 20 Untersuchungsstrecken im Zuge von Bundesfernstraßen eingerichtet. Damit betreibt das Land Brandenburg eine innovationsorientierte Straßenbaupolitik im Sinne der Innovationsoffensive und gehört bundesweit mit zur Spitze (s. Diagramm).

Blickt man auf diesen Zeitraum zurück, so ist bundesweit erkennbar, dass ein wichtiger Schwerpunkt der Untersuchungen auf der Optimierung von Gebrauchseigenschaften der Fahrbahnoberflächen – insbesondere hinsichtlich Griffigkeit und Lärminderung – lag. Dieser Trend ist auch in Brandenburg zu verzeichnen. Momentan wird bei der Weiterentwicklung von Straßenbefestigungen vorrangig daran gearbeitet, die Nutzungsdauer zu verlängern.



Untersuchungsstrecken der Bundesländer 1990-2006

Darüber hinaus ist für Brandenburg auch die Erschließung neuer hochwertiger Einsatzbereiche für Recycling-Baustoffe von immenser Bedeutung, da das Land nur wenige, für die Erzeugung von Straßenbaustoffen geeignete Gesteinsvorkommen besitzt.

Die Betreuung der speziellen Herstellung und Prüfung der zu erprobenden Baustoffgemische sowie die Koordinierung und ggf. vertragliche Sicherung von Langzeitbeobachtungen durch Institutionen wie die BAST, Bildungs- und Forschungseinrichtungen und Ingenieurbüros, übernimmt der Landesbetrieb Straßenwesen.

Die Untersuchungsstrecken werden bei der BAST in einer Datenbank erfasst, die als Koordinierungsinstrument für die Planung weiterer bundesweiter Projekte genutzt wird.

Erprobung von Recycling-Baustoffen



Versuchsstrecke Ziegel

Im Bundesfern- und Landesstraßenbau werden in Brandenburg jährlich erhebliche Mengen Recycling-Baustoffe in den traditionellen Anwendungsbereichen des Straßenbaus eingesetzt. Im Zusammen-



Straße	Baustoffe, Bauweisen, Bauverfahren in Erprobung	Zeitraum
A 13, Schönleiner Kreuz – südlich AS Mittauwalde	Deckschicht aus Gussasphalt mit laminiertem verbesserten Eigenschaften	2006-2009
B 115, Mariendorf - Jüterbog	Verlegung einer SAMI-Schicht auf einer Betondecke	2004-2008
B 112, Zitzendorf	verfüllter offensponger Asphalt (CPA) als kombinierte Dichtungs- und Schutzschicht für Brückenbeläge	2006-2008
A 24, südlich AS Fehrbellin	Wirksamkeit der Abstärkung von Deckschichten aus Splittmastixasphalt bei Einsatz eines Fertiges mit integrierter Abstreuböle	2006-2008
B 157, OU Seelow	Erprobung von Tragschichten ohne Bindemittel aus ziegelreichen Recycling-Baustoffen	2006-2014
B 168, Fürsterwalde - Trebus	Bahnen als Dämmbaustoff	2007-2008
A 10, Ludwigsköde	Glasfaservermörtel unter Überbauung einer Betondecke	2007-2008
A 24 (geplant)	Verbesserter offensponger Asphalt (Forschungsprojekt des Bundes „Leiser Straßenverkehr 2“)	2008-2015

Laufende Erprobungsmaßnahmen im Zuge von Bundesfernstraßen

wirken mit der Umweltverwaltung und der Entsorgungsgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e. V. sucht die Straßenbauverwaltung auch nach neuen hochwertigen Anwendungsgebieten.



Tragfähigkeitsmessung

Mit dem Bau einer Erprobungsstrecke mit Tragschichten ohne Bindemittel aus ziegelreichen Recycling-Baustoffen setzt die brandenburgische Straßenbauverwaltung die Erkenntnisse eines Forschungsprojektes des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) bundesweit erstmalig in der Praxis um. Ziel ist es, praktische Erfahrungen zur Gebrauchsdauerhaftigkeit von Straßen zu erlangen, wenn eine Erhöhung des Ziegelanteils in Tragschichten vorgenommen wird. Das technische Konzept zur Erprobungsstrecke wurde gemeinsam mit der Entsorgungsgemeinschaft Bau Berlin-Brandenburg e. V. erarbeitet.

So wird zurzeit im konstruktiven Aufbau eines Abschnittes der B 167, Ortsumge-

hung Seelow der Einsatz von Recycling-Baustoffen mit besonderer stofflicher Zusammensetzung erprobt. Das ausgewählte Bauwerk hat eine Länge von rund 1,5 km und bietet besonders günstige Untersuchungsbedingungen. Die Straße erhielt eine Tragschicht aus rezykliertem Baumaterial. Dieses Material enthält in Mengenabstufungen zugesetzte Anteile von bis zu 40 Masseprozent Ziegelbruch. In Brandenburg werden bisher nur Tragschichten aus Beton- bzw. Natursteinrezyklaten mit einem Höchstanteil von bis zu 10 Masseprozent Ziegelbruch gebaut, weil im Straßenbau bundesweit noch keine ausreichenden Langzeiterfahrungen mit diesen Baustoffen vorliegen.

Die Brandenburgische Technische Universität Cottbus hat im Auftrag des Landesbetriebes Straßenwesen die wissenschaftliche Begleitung des Projektes

übernommen. Über einen Zeitraum von fünf Jahren werden regelmäßig Temperatur- und Feuchtigkeitsmessungen in den verschiedenen Schichten sowie Prüfungen zur Wasserdurchlässigkeit in der Fahrbahn durchgeführt.

Ein positiver Verlauf der Erprobung hätte zur Folge, dass künftig mehr Ziegelbruch in Straßenkonstruktionsschichten eingebaut werden könnte. Dies könnte zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der überwiegend mittelständisch geprägten Recyclingwirtschaft beitragen.

Akustische Optimierung von Straßenbelägen

Lärm beeinträchtigt in kaum zu unterschätzender Weise Gesundheit und



A 13 Erprobungsstrecke mit Gussasphalt





Wohlbefinden. Immer mehr Menschen fühlen sich durch den Verkehrslärm – insbesondere den Straßenverkehrslärm – belästigt.

Um langfristig eine wirksame und wirtschaftliche Reduzierung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches zu erzielen, sollen Lärminderungsmaßnahmen an der Quelle ansetzen. Dazu zählt die akustische Optimierung von Standard-Bauweisen z. B. durch Veränderungen der Mischgutzusammensetzung oder die Verbesserung von Herstellungstechniken.

Der Landesbetrieb Straßenwesen hat auf der A 13 auf einer Länge von ca. 6,5 km eine Erprobungstrecke mit Gussasphalt mit lärmtechnisch verbesserten Eigenschaften angelegt.

Gussasphaltdeckschichten werden wegen ihrer hohen Verformungsbeständigkeit und Griffigkeit auf hochbelasteten Verkehrsflächen eingesetzt. Eine Verbesserung der lärmtechnischen Eigenschaften ist durch besondere Herstellungs- und Einbauverfahren möglich. Dabei ist besonderes Augenmerk auf die Strukturierung oder Abstreuerung der Fahrbahnoberfläche sowie die Zusammensetzung der obersten Zone der Deckschicht zu legen. In ersten Lärmmessungen der BAST im Sommer 2006 konnte die gewünschte lärmmindernde Wirkung nachgewiesen werden. Die Ergebnisse der Untersuchungen sind in die Neufassung des neuen Asphalt-Regelwerkes eingeflossen.

Zur weiteren akustischen Optimierung von Splittmastixasphalt-Deckschichten wurde im Jahr 2006 auf der A 24 der Einsatz eines speziellen Fertigers mit integrierter Abstreubohle erprobt. Im Vergleich zu herkömmlicher Abstreuerung konnten lärmtechnisch optimierte

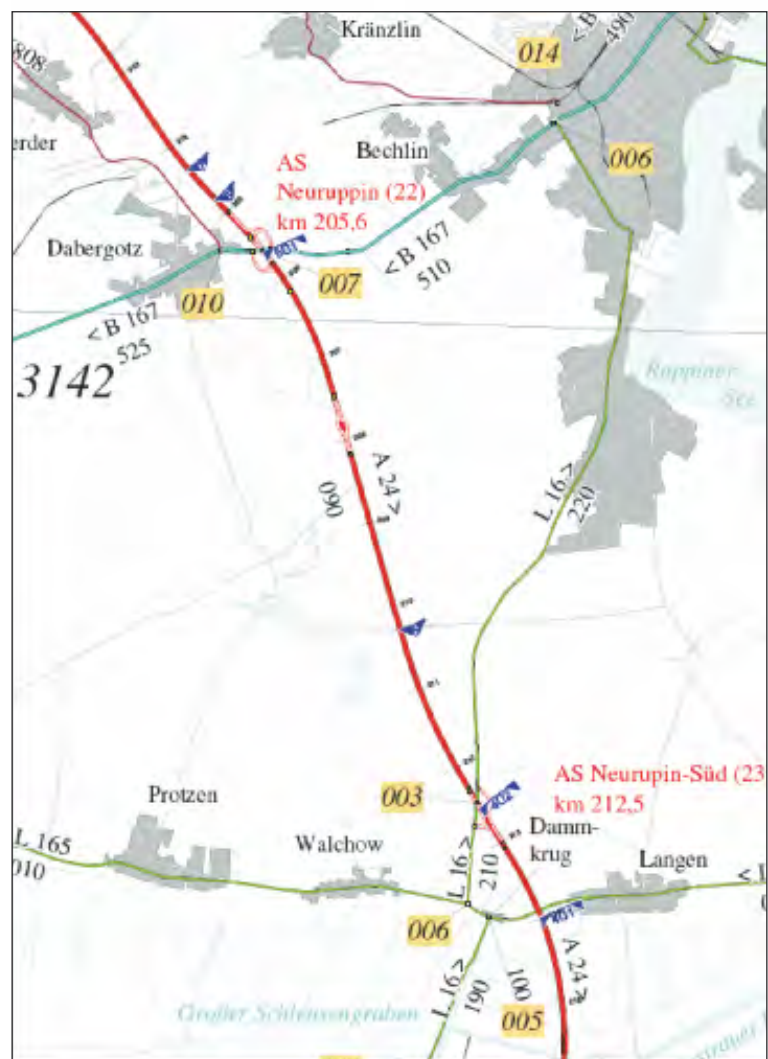
Abstreuvarianten gefunden werden, die außerdem über einen möglichst langen Zeitraum eine hohe Griffigkeit aufweisen.

Offenporige Asphaltdeckschichten können besonders günstige Lärminderungswerte erzielen. Auf Grund höherer Bau- und Unterhaltungskosten können offenporige Asphalte derzeit nicht flächendeckend eingebaut werden. Hinzu kommt, dass seine akustische Wirksam-

keit noch nicht dauerhaft sichergestellt ist. Ursache dafür ist die Verschmutzungsanfälligkeit dieser Bauweise. Im Rahmen nationaler Forschungsarbeiten wird deshalb seit mehreren Jahren an der Verbesserung der Langzeitwirkung gearbeitet. Auch hier engagiert sich die brandenburgische Straßenbauverwaltung.

Partner im Projekt LeiStra 2 des Bundes

Das Forschungsvorhaben „Leiser Straßenverkehr 2 (LeiStra 2)“ hat wie sein Vorgänger zum Ziel, dem ansteigenden Verkehrslärm durch eine Reduzierung an der Quelle der Geräuschenstehung entgegenzuwirken. Seit 2005 arbeiten insgesamt zehn Partner aus Industrie, Universitäten und Straßenbauverwaltungen im Forschungsprojekt „LeiStra 2“, welches vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gefördert



Erprobungstrecke A 24 Neuruppin-NeuruppinSüd



wird. Das Projektmanagement hat die BAST übernommen. ==> www.bast.de

Eines von drei Teilprojekten ist insbesondere der Verbesserung offener Asphaltdeckschichten gewidmet. Sollte es gelingen, die Anfangslärminderung zu erhöhen und die Wirksamkeit der Bauweise zu verlängern, so ist davon auszugehen, dass diese trotz höherer Investitionskosten häufiger als bisher eingebaut werden kann.

Durch den Einsatz von Polymer-Nanotechnologie soll die Schmutzanhaftung verhindert und die Entwässerungsfähigkeit verbessert werden. Bisher ist es gelungen, mit Hilfe eines interdisziplinären Forschungsansatzes die Verschmutzungsmechanismen von offener Asphalt zu beschreiben. Darüber hinaus werden Untersuchungen durch-

geführt, inwieweit das Schallabsorptionsvermögen von offener Asphalt verbessert werden kann.

Die Erprobung der optimierten bzw. neu konzipierten Asphaltbeläge findet im Teilprojekt Erfolgskontrolle statt. Der Bau der Erprobungsstrecken wird – als Beitrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Forschungsprojekt – aus Baugeldern finanziert.

Die brandenburgische Straßenbauverwaltung hat hierfür eine Erprobungsstrecke auf der A 24 zur Verfügung gestellt, die derzeit zur Realisierung vorbereitet wird. Die Bauausführung soll im Jahr 2009 erfolgen. In verschiedenen Testfeldern soll neben dem optimierten offener Asphalt auch gummi-modifizierter Splittmastixasphalt erprobt werden.

Damit ist das Land Brandenburg mit einer der beiden Erprobungsstrecken für den optimierten offener Asphalt am Projekt beteiligt und unterstützt die Weiterentwicklung des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes dieser lärmindernden Bauweise.

Quellen

Erfassung und Auswertung von Untersuchungsstrecken für neue oder weiterentwickelte Baustoffe, Bauweisen und Bauverfahren im Straßenbau – Jahresabschlussbericht 2006; Bundesanstalt für Straßenwesen, August 2007

Verbundprojekt „Leiser Straßenverkehr 2“ – Eine Zwischenbilanz; Ulrike Stöckert; Straße und Autobahn 2.2008

Fortschreibung des Leitfadens „Baustellen auf öffentlichen Straßen des Landes Brandenburg“

Carsten Herbst

Mit Erscheinen des Leitfadens zum Bauen auf öffentlichen Straßen im Jahr 2003 hat das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung erstmalig Hinweise zur Durchführung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum des Landes Brandenburg für alle Beteiligten und Betroffenen formuliert.

Mit fortschreitender Entwicklung der technisch technologischen Abläufe, zwischenzeitlich gesammelter Erkenntnisse und Erfahrungen sowie der Auswertung eingegangener Hinweise und Anregungen wird eine Fortschreibung des Leitfadens erforderlich. Weiterführende Aspekte sind auch die umfangreichen Veränderungen einzelner Prozessabläufe in der Planung und Durchführungsvorbereitung, die Weiterentwicklung des Vorschriften- und Regelwerks und nicht zuletzt auch Umstrukturierungen in der öffentlichen Verwaltung.

Der in Kürze vorliegende überarbeitete Leitfaden ordnet dem komplexen Vorbereitungs- und Durchführungsprozess des Baugeschehens auf öffentlichen Straßen eine hohe Bedeutung zu. Gleichzeitig ist es auch Anliegen, der Vielzahl der Beteiligten – den Vorhabenträgern, der Bauherrenvertretung, beteiligten Behörden, Ämtern der öffentlichen Verwaltungen, den Verkehrsteilnehmern bis hin zu den betroffenen Bürgern und Anliegern – Möglichkeiten der gemeinsamen Bewältigung der Aufgaben aufzuzeigen. Im Mittelpunkt der Zusammenarbeit sollte stets eine konfliktarme Lösung für jede einzelne Maßnahme stehen, die zeitgleich den Anforderungen der umfangreichen Fülle von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien Rechnung trägt.

Mittels eines durchdachten Baustellenmanagements werden Voraussetzungen zur Vermeidung unnötiger Verkehrsbe-



hinderungen und Beeinträchtigungen für Verkehrsteilnehmer, ansässiger Wirtschaft und Anlieger geschaffen. Hierbei ist auch den Kriterien des Gender Mainstreaming höchste Priorität einzuräumen, d. h. der Verkehrssicherheit während der gesamten Phase der Bauausführung gilt es, die besondere Aufmerksamkeit zu schenken und entstehendem Konfliktpotenzial durch ein optimales Baustellenmanagement rechtzeitig und vor-



Schwerpunkthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft

beugend entgegenzuwirken. Die erarbeiteten technologischen Abläufe tragen mit kompromissfähigen Lösungen zur Zufriedenheit aller am Bau Beteiligten bei, dienen aber auch dazu, Bauzeit und -kosten nicht unnötig zu verlängern bzw. zu erhöhen.

Durch eine rechtzeitige und umfassende Information der Öffentlichkeit, mit Hilfe moderner Informations- und Kommunikationstechnologien und durch vorzeitige und umfassende Einbeziehung betroffener Anlieger und Verkehrsteilnehmer lässt sich unnötiges Störpotenzial im Vorfeld vermeiden. Dieses erfordert zukünftig von den Verantwortlichen des Baugeschehens eine vorausschauende und gesamtheitliche Betrachtung der Verfahrensabläufe, um



bei Betroffenen, Anliegern und Verkehrsteilnehmern Akzeptanz für die zeitweisen Einschnitte in tägliche Verkehrsgewohnheiten zu erlangen. Mit der Übertragung weiterer Kompetenzen übernimmt zukünftig die Straßenverkehrsbehörde mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine bedeutendere Rolle im Koordinations- und Abstimmungsprozess.

Ein weiteres Spannungsfeld bilden die Interessen der regionalen Wirtschaft, hinsichtlich der Vermeidung von Störungen in Produktions-, Liefer- und Logistikabläufen, unter Beachtung der Regelungen zum Gemeingebrauch. Zu erwartende Einschränkungen bzw. Behinderungen frühzeitig in die Dispositionen der Unternehmen einfließen zu lassen, erfordert eine mit hoher Verlässlichkeit versehene frühzeitige Informationspolitik durch die Bauherrnseite und verkehrlich verantwortlichen Behörden.



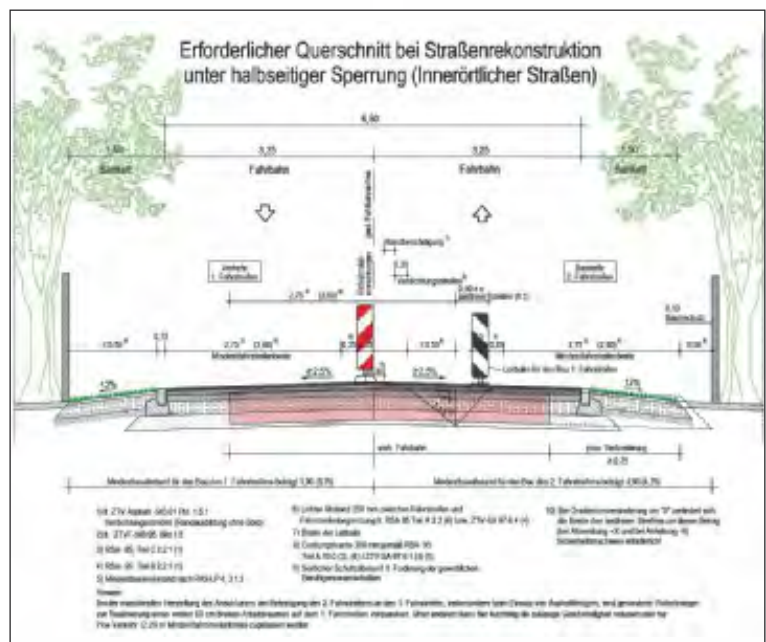
Der Leitfaden enthält daher eine Reihe von Anregungen und Hinweisen zur gemeinsamen Vorbereitung und Realisierung eines optimalen Managements von Baustellen im öffentlichen Straßenraum. Dieses Management muss bereits in einer sehr frühen Projektphase beginnen, um einen möglichst konfliktfreien Ablauf der einzelnen Phasen zu erreichen. Es wird daher unterschieden nach:

- der Planungs- und Genehmigungsphase
- der Bauvorbereitung und
- der Baudurchführung

Es ist aber nicht möglich, alle Spezialfälle dieser komplexen Bau- und Managementprozesse anzusprechen oder gar einer Lösung zuzuführen. Die Fragen nach optimaler Planung, Vorbereitung

und Durchführung nach ausreichender Baustellen- und Verkehrssicherheit sowie nach hoher Akzeptanz stellen sich aber für jedes Projekt und für die daran Beteiligten immer wieder neu. Daher ist letztendlich das konstruktive Handeln aller Projektbeteiligten, die aktive und verständnisvolle Einbeziehung und Mitwirkung Betroffener sowie ein umsichtiges, aber auch zielstrebiges Handeln der entscheidende Garant für ein reibungsloses Gelingen jeder einzelnen Baumaßnahme.

Gerade komplexe Baumaßnahmen in engen Ortsdurchfahrten, mit teilweise langwierigen kleinteiligen Bauphasen, fordern den Anliegern, Gewerbetreibenden, Baubetrieben und nicht zuletzt den Verkehrsteilnehmern ein hohes Maß an Geduld, Konzentration und Kompromissbereitschaft ab. Dieses gilt insbesondere





re dann, wenn Anlieger an den Ausbaukosten beteiligt sind, Gewerbetreibende vorübergehend Behinderungen erfahren und die Verkehrsteilnehmer zeitliche Einbußen in Kauf nehmen müssen. Daher sollte es Ziel und Ansporn aller öffentlichen Bauträger sein, ein wirtschaftliches Bauen zu konzipieren, die Entscheidungswege kurz und straff zu gestalten und die Bauzeiten auf das technologisch notwendigste Maß zu be-

schränken. Mit Darstellungen, Beschreibungen und Checklisten in mehreren Kapiteln bzw. Abschnitten erfolgt im Leitfaden eine Beschreibung des Gesamtprozesses. Somit entsteht ein „Fahrplan“, welcher für alle aktiv Handelnden Hinweise zur Gestaltung, Dimensionierung und Bemessung der einzelnen Straßenbaumaßnahmen als Hilfestellung für eine zügige Vorbereitung, Planung und Realisierung bereitstellt.

Ohne Beeinträchtigungen und vorübergehende verkehrliche Einschränkungen sind die notwendigen baulichen Aktivitäten, insbesondere in innerörtlichen Bereichen nicht realisierbar. Mit zunehmender Verkehrsdichte, neuen Anforderungen an die Logistik steigen auch die Ansprüche an ein reibungsloses Bau- management.



Alleen in Brandenburg – Die neue Strategie

Monika Engels

Alleen prägen das Erscheinungsbild der offenen Brandenburger Landschaften zwischen den großräumigen Wald- und Seengebieten. Sie sind in ihrer Dimension, Geschlossenheit und ästhetischen Schönheit etwas Besonderes. Brandenburg ist mit rund 2.500 km Alleen an Bundes- und Landesstraßen (insgesamt ca. 6.400 km außerorts) sowie geschätzten 5.000 km Alleen an Kreis- und Kommunalstraßen heute das mit Abstand alleenreichste Bundesland. Es ist erklärtes politisches und gesetzlich verankertes Ziel, diese landeskulturellen Werte dauerhaft zu erhalten.

Die Landesregierung hat daher im September 2007 eine Alleenkonzeption für Bundes- und Landesstraßen mit neuer strategischer Ausrichtung beschlossen. Der Bestand von rund 2.500 km Alleen soll nachhaltig gesichert werden. Der Strategie liegen folgende Kernpunkte zugrunde:

- Pflanzung von jährlich rund 30 km Alleen
- Neupflanzung nur in geschlossenen Abschnitten
- Ergänzung einseitiger Baumreihen zu Alleen
- Verzicht auf Alleenpflanzungen im Wald
- Berücksichtigung regionaler Schwerpunkte
- Initiierung regionaler Partnerschaften
- Vorausschauende Planung

- Jährliche Aktualisierung der Alleenkarte

Pflanzung von jährlich rund 30 km Alleen

Die gegenwärtigen Alleen weisen historisch bedingt eine inhomogene Altersstruktur auf. Es gibt einen deutlichen Altersüberhang aus der Zeit von vor 1914 und um 1930. Diese Altersverteilung führt dazu, dass heute ein großer Anteil der Alleebäume das natürliche Lebensende erreicht hat und gefällt werden muss. Es ist daher ein wichtiger Eckpunkt der neuen Strategie, die Altersstruktur zu verstetigen und ein ausgewogenes Verhältnis alter und junger Alleenbestände zu erreichen. Dazu werden an Bundes- und Landesstraßen kontinuierlich jedes Jahr ca. 30 km Alleen gepflanzt. Ein Ausgleich der zwischenzeitlich auftretenden zahlen- und längenmäßigen Defizite erfolgt nach ca. 80 Jahren. So wird für zukünftige Generationen der heutige Alleenbestand mit einer gleichmäßigen Altersstruktur bewahrt.

Neupflanzung nur in geschlossenen Abschnitten

Da eine Allee aus Abschnitten und nicht aus der Summe zusammenhangloser Einzelbäume besteht, wird die zukünftige Betrachtung auf die Ebene von Alleeabschnitten verlagert. Die Pflanzverpflichtung – in Form des Straßenbauersat-

zes im Verhältnis 1 : 1 – wird zugunsten einer festgesetzten Länge von jährlich zu pflanzenden Alleeabschnitten reformiert. Neupflanzungen von Alleebäumen sollen in geschlossenen Abschnitten (= 200 m) unter Beachtung der Belange der Verkehrssicherheit erfolgen. Lückenbepflanzungen in schon bestehenden Alleen kommen nur im Ausnahmefall in Frage, wenn es pflanzenbaulich sinnvoll ist, d. h. wenn der Altersabstand zwischen Altbestand und Lückenbepflanzung nicht zu groß ist.



Alte Lindenallee an der L 15 (Bergholz – Gollmitz)



Alleenkarte Bundes- und Landesstraßen



Legende der Alleenkarte Bundes- und Landesstraßen

Ergänzung einseitiger Baumreihen zu Alleen

Baumreihen können zu Alleen ergänzt werden. Dies bietet sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen an.

Verzicht auf Alleeanpflanzungen im Wald

Eine wesentliche Bedeutung der Alleen besteht in ihrer landschaftsprägenden und raumbildenden Funktion sowie in der Vernetzung von Lebensräumen. Daher werden die zukünftigen Alleeanpflanzungen genutzt, um die freie Landschaft zu gliedern und Straßen zu säumen, die durch bislang strukturarme Landschaftsräume führen. So wird die Allee als schattenspendende strukturgebende Verbindungslinie, die wichtige Sichtbeziehungen betont, für den Betrachter in ihrer ursprünglichen Wirkung erleb- und erfahrbar.

Berücksichtigung regionaler Schwerpunkte

Straßenabschnitte in Schutzgebieten und hier insbesondere in Naturparks, Biosphärenreservaten und Landschaftsschutzgebieten – landschaftlich ausgewählte Gebiete mit hohem Wert für den Tourismus – werden vorrangig in die Betrachtungen zum Erhalt und zur Erneuerung von Alleen herangezogen. Regionaltypische Baumarten wie z. B. die Birken in den Alleen der Elsteraue sollen erhalten und gestärkt werden. So sollen Eigenarten und Unverwechselbarkeit der verschiedenen Bereiche Brandenburgs betont und die landschaftliche Attraktivität gesteigert werden.

Initiierung regionaler Partnerschaften

Ein Beispiel für einen räumlichen Schwerpunkt stellt das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin dar. Seit 2006 erfolgen zwischen Straßenbauverwaltung und Reservatsverwaltung intensive Abstimmungen zum Alleenerhalt; ein Pflanzprogramm wurde erstellt, welches sukzessive umgesetzt wird. Auch mit dem Naturpark Märkische Schweiz wurde eine solche regionale Partnerschaft gegründet.

Vorausschauende Planung

Die von der Landesregierung beschlossene Konzeption umfasst einen Zeitraum von zehn Jahren, wobei ein Ausblick auf die Alleentwicklung der nächsten 80 Jahre gegeben wird. Für die konsequente Umsetzung der neuen Strategie ist eine vorausschauende Planung

unerlässlich. Daher erfolgt die Planung für je zehn Jahre mit konkreten Pflanzprogrammen im Zwei-Jahres-Rhythmus.

Jährliche Aktualisierung der Alleenkarte

Die Straßenbauverwaltung führt seit 1992 kontinuierlich landesweite Erhebungen des Straßenbaubestandes an Bundes- und Landesstraßen durch. Dadurch ist ein Datenfundus entstanden, der aktuelle Bestandsanalysen nach zeitlichen und regionalen Ansätzen und die Modellierung von Pflanzkonzepten ermöglicht. Zukünftig soll die auf diesen Daten basierende Alleenkarte jährlich aktualisiert werden, wobei die jeweiligen Alleeanpflanzungen gesondert ausgewiesen werden.

Der Erhalt der Brandenburger Alleen kann durch diese Eckpunkte der neuen Strategie nachhaltig gesichert werden. Dazu sind kontinuierlich personelle und finanzielle Anstrengungen notwendig. So wurden seit 1991 in Brandenburg rund 50 Mio. € in die Neupflanzung von Straßenbäumen an Bundes- und Landesstraßen investiert. Alleine 2007 kostete die Neupflanzung aller rund 12.000 Straßenbäume 5,7 Mio. €, davon wurden 3,4 Mio. € für Alleebäume aufgewendet. Auch Schnitt-, Pflege- und Verkehrssicherungsmaßnahmen erfordern ihren Tribut. Im Wesentlichen erfolgt die Finanzierung aus Mitteln des Landes- und Bundesstraßenhaushalts. Einige Alleen konnten auch über die Stiftung Naturschutzfonds des Landes Branden-



Neuanlage einer Allee an der L 37 (Petersdorf)



burg, welche die Mittel der Ersatzzahlung für Eingriffe in Natur- und Landschaft verwaltet, gefördert werden.

Die Alleenkonzeption für Bundes- und Landesstraßen soll die Landkreise und

Gemeinden anregen, für die Straßen in ihrer Baulast ähnliche Konzepte für die Entwicklung und den Erhalt des Alleenbestandes zu erstellen. Hier gibt es bereits Planungen z. B. im Landkreis Barnim und im Landkreis Dahme-Spreewald.

So kann gemeinsam auf allen Ebenen dafür Sorge getragen werden, dass Brandenburg auch in Zukunft das alleinstreichste Bundesland bleibt.



Anliegerfinanzierter Straßenbau in der Stadt Rheinsberg – Einzugsgebiet „Rinhöhe“

Wilhelm Kruse

Wie in vielen brandenburgischen Kommunen gibt es auch im Stadtgebiet von Rheinsberg Siedlungsgebiete, die für den Anliegerverkehr nur durch unbefestigte Straßen erschlossen sind, die sog. Sandpisten. Durch die strukturell bedingte, zunehmende individuelle Nutzung von Kraftfahrzeugen halten die beschriebenen Straßen den objektiven Anforderungen nicht mehr stand. So waren die Wege in „Rinhöhe“ bei stärkerem Regen teilweise nicht mehr befahrbar, bzw. während längerer Trockenheit war eine kaum erträgliche Staubentwicklung, verursacht durch den Individual- und Versorgungsverkehr, zu verzeichnen. Damit wuchs von Seiten der Anwohner der Druck auf die Stadtverordneten und die Stadtverwaltung, das hier Abhilfe zu schaffen sei.

Die Möglichkeiten des Bauhofes waren unzureichend und auch erschöpft. Angesichts der finanziellen Notlage der Stadt war es nicht möglich, in absehbarer Zeit durch einen planmäßigen Straßenausbau das Wohngebiet in dem erforderlichen Maße zu erschließen. Die Änderung des KAG im Jahre 2004 ließ es nunmehr durch die Änderung des § 8 Abs. 1 rechtlich zu, das Angebot eines anliegerfinanzierten Straßenbaus wahrzunehmen.

Insbesondere ergriff der in Rinhöhe wohnende Stadtverordnete und Vorsitzende des Haupt- und Finanzausschusses, Herr Martin Gilde, die Initiative um nach Lösungen für die bestehende Problematik zu suchen. Gemeinsam mit



der Verwaltung und weiteren betroffenen mitwirkungsbereiten Anliegern wurde das Vorhaben beraten und unter Hinzuziehung des Planungsbüros Pie & Co. aus Neuruppin ein Bauprogramm entwickelt, wobei ein Entwurf des Leitfadens vom MIR bereits hilfreich zur Verfügung stand. Die Initiatoren unternahmen gemeinsam mit der Verwaltung eine Exkursion zu anderen Erfahrungsträgern (Brieselang, Kremmen etc.), um weitere Erkenntnisse zu gewinnen und umzusetzen.

Während des Vorbereitungszeitraumes besuchten zwei Verwaltungsangestellte (Technik & Abgabenrecht) am 11. Juni 2007 ein Seminar in Berlin zum privaten Anliegerstraßenbau. Hier wurde der inzwischen veröffentlichte Leitfaden des MIR erläutert. Organisations- und Finanzierungsmodelle, technische Ausbauplanvarianten sowie ein praktisches Beispiel aus der Gemeinde Nuthetal waren Gegenstand der Fortbildungsveranstaltung.

Für das Bauprogramm wurde eine Kostenschätzung vorgenommen und die zu beteiligenden Grundstückseigentümer ermittelt. Die Initiativgruppe führte Anliegerversammlungen, persönliche Gespräche und Beratungssprechstunden durch. Man einigte sich mit der Verwaltung auf folgende gemeinsame Lösung (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung am 29. August 2007):

- Die Anlieger finanzieren auf der Grundlage eines Kostenübernahmevertrages die Baumaßnahme unter der Voraussetzung, dass sich mindestens 90 v. H. der Anlieger mit einem Pauschalbeitrag von jeweils 3.000 € beteiligen.
- Die Stadt Rheinsberg ist Bauherrin für die Maßnahme. Sie betreibt die Veranlagung der nicht mitwirkungsbereiten Anlieger gemäß Satzung.
- Die geplanten Gesamtkosten für die Baumaßnahme betragen 344.000,- €.



Ergebnis:

- Es beteiligen sich ca. 95 v. H. der Anlieger und schließen den Kostenübernahmevertrag ab.
- Die öffentliche Ausschreibung führte zu einer Gesamtauftragssumme von 336.000,- €. Hierfür werden ca. 2.000 m Asphaltstraße mit einer Breite von 4,20 m einschl. der Nebenanlagen ohne Grundstückszufahrten gebaut.

- Der Baubeginn war am 8. Oktober 2007. Die Bauabnahme soll voraussichtlich Ende April stattfinden.
- Die Initiativgruppe organisierte am 16. Mai 2008 ein Straßenfest.

Bau von Anliegerstraßen in Cottbus

Marion Adam

Mitte bis Ende der 90er Jahre hat die Stadt Cottbus zur Verbesserung des Straßenzustandes von Straßen in ungebundener Bauweise (Schotterwege), die zu dem Zeitpunkt etwa 15 % unseres Gesamtstraßennetzes (ca. 50 km) ausmachten, mit einer 8 cm dicken bituminösen Tragdeckschicht befestigt. Diese Maßnahmen liefen bei der Stadt unter dem Begriff „provisorische Befestigungen“. Dafür wurde kein Projekt erarbeitet. Es wurden so ca. 8 km Straßen in einer Breite von 3,50 m befestigt. Diese Maßnahmen waren für die Straßenverwaltung von großer Bedeutung. Der Unterhaltungsaufwand für diese Straßen konnte damit erheblich minimiert werden.

Mit diesen provisorischen Maßnahmen hatte sich die Stadtverwaltung jedoch ein neues Problem geschaffen. Diese Maßnahmen stellten nach dem Beitragsrecht eine Verbesserung dar, ohne dass sie auf die Anlieger umgelegt wurden. Aufgrund der Situation suchte die Stadt Cottbus seit 2000 nach neuen alternativen Möglichkeiten die Anliegerstraßen in einfacher Form auszubauen, denn der Wunsch von Anliegern ist da, die Straßenverhältnisse vor ihren Häusern zu verbessern.

Einige Anliegerstraßen haben wir seit 2000 auf Drängen der Ortsbeiräte einzelner Stadtteile über den Haushalt finanziell sichern können. In den letzten

drei Jahren ist jedoch erkennbar, dass die Sicherung von Haushaltsmitteln für Anliegerstraßen wegen fehlender kommunaler Mittel immer schwieriger wird. 2008/2009 sind keine Anliegerstraßen in unbefestigter Bauweise im mittelfristigen Haushaltsplan enthalten.

In der Pressemitteilung vom Dezember 2005 vom MIR wurden unter Einbeziehung der Anlieger neue kostengünstige Lösungen aufgezeigt. Die im Januar 2006 stattgefundenen Weiterbildungsveranstaltung des vhw zur Thematik „Finanzierung privater Straßenbau unter Bauherrngemeinschaft der Gemeinde“ haben wir genutzt, uns weiter zu informieren. Die dort vorgestellten Möglichkeiten haben wir aufgegriffen und versucht, für die Stadt entsprechende Lösungen aufzuzeigen und deren Umsetzungen vorzubereiten. Als erstes war uns wichtig, der Verwaltung, den Ortsbeiräten, potenziellen Erschließungsträgern (Planungsbüros und Straßenbauunternehmen) und der Öffentlichkeit diese Möglichkeiten durch Informationsveranstaltungen nahe zu bringen.

Als Ergebnis dieser Gespräche gab es einige Anfragen bei den Ortsbeiräten aber auch bei der Stadt selbst. Es wurden durch die Anlieger Angebote eingeholt ohne vorherige Planung. Die Angebote entsprachen keinem regelgerechten Aufbau. Auf der Grundlage dieser Angebote erfolgte die Erklärung der Kosten-



Anliegerstraße Am Ring im Stadtteil Sielow – Fertigstellung November 2007
(Ausbau einer 3,50 m breiten Asphaltbefestigung mit Ausweichstellen)



übernahme durch die Anlieger. Erst dann wurde die Stadt wieder einbezogen, um die Maßnahmen entsprechend zu bestätigen, was jedoch so nicht möglich war. Nach Prüfung der baulichen Verhältnisse sowie den Abstimmungen mit den Medienträgern ergaben sich Forderungen, die von den Anliegern nur schwer nachvollziehbar waren, in der Annahme auch für die Stadt etwas Gutes zu tun. Es war schwer die Anlieger von den notwendigen, aus ihrer Sicht zusätzlichen, Leistungen zu überzeugen, die natürlich mit höheren Kosten für die Anlieger verbunden waren.

Bei einer Maßnahme, die von Anfang an durch den Ortsbeiratsvorsitzenden begleitet wurde, hat die Stadt zum Schluss 25 % der Kosten mitgetragen. Das entspricht dem Beitragssatz entsprechend unserer Straßenbaubeitragssatzung. Die Anlieger waren nicht bereit, die Baukosten zu 100 % zu übernehmen. Das war die Ausnahme für die Stadt aufgrund der anfänglichen Schwierigkeiten.

Insgesamt wurden bisher zwei Maßnahmen im Rahmen des anwohnerfinanzierten Straßenbaus umgesetzt (sh. Fotos). Zwei weitere sind in Vorbereitung und sollen noch in diesem Jahr realisiert werden. Bei allen vier Maßnahmen ging die Initiative von den Anliegern aus. Es gab keinen potenziellen Erschließungsträger.

Aus den bisherigen Erfahrungen ist für uns abzuleiten, dass eine intensive Begleitung der Maßnahmen durch die Stadt von Anfang an erfolgen muss. Das führte zu folgender Vorgehensweise bei der Stadt Cottbus:

Wenn die Anfrage eingeht, wird geprüft, ob die Straße sich für einen solchen Ausbau eignet. Dazu wird der Fachbereich Stadtentwicklung einbezogen. Gleichzeitig werden im Vorfeld die Versorgungsträger zum Leitungsbestand und weiteren Planungsabsichten abgefragt. Bei Eignung der Maßnahme für die Initiative des privatfinanzierten Straßenbaus und Erklärung der Bereitschaft aller Anlieger zur Finanzierung, werden die notwendigen Vorbereitungen und Planungsleistungen durch die Stadt beauftragt und in engem Zusammenwirken mit den Anliegern realisiert. Die genannten Vorbereitungsleistungen werden durch die Stadt finanziert. Das Ergebnis der Planung wird den Anliegern in einer Informationsveranstaltung vorgestellt und die weiteren Schritte gemeinsam festgelegt.

Die Planung bildet die Grundlage der Angebotseinholung durch Vertreter der Anlieger. Nach Vorlage dieser Angebote erfolgen die vertraglichen Regelungen. Die Vertragsgestaltung bei diesen Maßnahmen hat sich für uns bisher als schwierig erwiesen. Beide Straßenbaumaßnahmen wurden auf der Grundlage



Anliegerstraße Am Waldesrand im Stadtteil Döbbrick-Fertigstellung im April 2008

(Ausbau einer 4 m breiten Asphaltbefestigung)

verschiedener vertraglicher Vereinbarungen gebaut. Ein Vertrag wurde mit einer GbR (Zusammenschluss der Eigentümer) geschlossen, der andere mit einer Bau-firma, die als Erschließungsträger aufgetreten ist. Ein Problem was immer wieder besteht, ist die Sicherung der Finanzierung vor Baubeginn mittels Bürgschaften. Dazu gibt es in der Stadtverwaltung kontroverse Ansichten zwischen einzelnen Fachbereichen. Für die Vertragsgestaltung haben wir bisher noch keine einheitliche Form gefunden, denn jeder dieser Straßenbaumaßnahmen entwickelte sich bisher anders.

Mit diesem Beitrag möchte die Stadt Cottbus ihre gesammelten Erfahrungen beim Bau von Anliegerstraßen weiterreichen und einen möglichen Erfahrungsaustausch anregen. ■

Tag der offenen Tür in der Autobahnmeisterei Rangsdorf

Dr. Cornelia Mitschka

Am 17. Mai 2008 erlebten wir eine Premiere: Den ersten „Tag der offenen Tür“ in einer Dienststätte des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg – der Autobahnmeisterei Rangsdorf. Das 70-jährige Bestehen der Meisterei war dabei ein willkommener Anlass, diese Veranstaltung zu organisieren und interessierten Bürgern einmal zu zeigen, wie eine Autobahnmeisterei von innen aussieht und was die Beschäftigten in ihrer Arbeitszeit so tun.

Die Autobahnmeisterei Rangsdorf ist eine „große“ Meisterei mit insgesamt 37 Mitarbeitern. Das muss sie auch sein, denn sie ist für hoch frequentierte Abschnitte im Autobahnnetz Brandenburgs zuständig, z. B. für das Autobahndreieck Nuthetal mit der daran anschließenden A 115, für das Schönefelder Kreuz und den dazwischen liegenden Bereich des südlichen Berliner Rings. Die Beschäftigten verrichten an insgesamt 70 – überwiegend sechsstreifigen –





v. l. n. r.: Hans-Reinhard Reuter, Ursula und Hans-Werner Schmidt, Reinhold Dellmann

Autobahnkilometern im zunehmenden Verkehr einen gefährlichen Job, der unverzichtbar ist. Ob im Einsatz gegen Eis und Schnee oder gegen Unfallfolgen – stets sind die StraßenwärterInnen vor Ort und tun ihre Pflicht.

Das weiß auch der Minister für Infrastruktur und Raumordnung, Reinhold Dellmann, zu würdigen. Bei seinem Besuch am Tag der offenen Tür gratulierte er der Autobahnmeisterei Rangsdorf zum 70-jährigen Jubiläum und nahm zugleich die Gelegenheit wahr, allen Beschäftigten im Straßenbetriebsdienst des Landes Brandenburg zu danken und ihnen seine besondere Hochachtung zu versichern.

Die Autobahnmeisterei Rangsdorf ist eine von zwölf Autobahnmeistereien im Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg – sie besteht, wie schon erwähnt, seit 70 Jahren – und ist damit immerhin fünf Jahre älter als ihr Leiter, der sich mit diesem Tag der offenen Tür einen Höhepunkt zum Ende seines Berufsleben selbst organisiert hat. Hans-Werner

Schmidt (siehe nebenstehendes Foto) leitete die Autobahnmeisterei Rangsdorf seit 1992 und hat sie maßgeblich geprägt: Er führte ein strenges Regime auf „seiner“ Autobahn, er pflegte engen Kontakt zu Polizei, Feuerwehr, Verkehrswacht und Verkehrsfunk, nicht zuletzt ist er ein „Medienstar“ – seine lockere, freundliche Art hat ihm einige Auftritte vor der Kamera beschert und sicher auch den einen oder anderen Fan in der Gemeinde der Fernsehzuschauer. Besonders in Erinnerung bleiben wird sein außergewöhnliches Engagement im Zusammenhang mit der sogenannten „Stundeneiche“, die bis 2004 im Mittelstreifen des südlichen Berliner Rings am km 82 stand und heute als Kunstwerk den Platz vor dem Rathaus in Ludwigsfelde ziert.

Die Verkehrsfreigabe der A 113 am 23. Mai 2008 war der letzte offizielle, beruflich bedingte Akt des Hans-Werner Schmidt, immerhin gehört der Brandenburger Teil dieser seit 2001 sechsstreifig ausgebauten Autobahn, die u. a. die Anbindung des Flughafens BBI in Schönefeld gewährleisten wird, zum Zuständigkeitsgebiet der Autobahnmeisterei Rangsdorf.

Wie verlief nun der Tag der offenen Tür in der Autobahnmeisterei Rangsdorf aus der Sicht der Besucher? Zuerst einmal war das Wetter schön – ideale Voraussetzung für ein paar ereignisreiche und informative Stunden auf dem Meistereigelände. Die interessierten Gäste kamen scharenweise und machten sich vertraut mit den Gebäuden, in denen neben den üblichen technischen Ausstattungen,

Geräten und Fahrzeugen auch kleine und größere Ausstellungen präsentiert wurden, die teilweise extra aus diesem Anlass entstanden. So konnte man sich auf vielen Tafeln einen Überblick zur Geschichte der Autobahnmeisterei Rangsdorf verschaffen, es gab einen Stand der „Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e. V.“, einen Stand des Verbands Deutscher Straßenwärter (VDStra) – der Fachgewerkschaft der Straßen- und Verkehrsbeschäftigten – und einen Stand mit Informationstafeln zum Ausbildungsberuf des Straßenwärters. Fachkundige Mitarbeiter des Landesbetriebs gaben gern Auskunft zu allen Fragen des Publikums.

Eine Besonderheit auf dem Gelände der Autobahnmeisterei Rangsdorf ist die Fernmeldemeisterei, die für Aufbau und Betrieb sowie die Instandhaltung der Telekommunikationssysteme an den Bundesautobahnen im Land Brandenburg zuständig ist. Hier ist auch der Betrieb und die Überwachung der ca. 800 Notrufsäulen und des Straßenzustands- und Wetterinformationssystems SWIS angesiedelt. Auch die Fernmeldemeisterei bot den interessierten Besuchern Gelegenheit zur Besichtigung und präsentierte außerdem eine Ausstellung zur Entwicklung der Nachrichtentechnik an den Autobahnen.

Das große Interesse der Besucher galt insbesondere den Attraktionen auf den Außenflächen der Meisterei: Polizei, Feuerwehr, Rettungs- und Bergungsdienste führten bei Unfallsimulationen die Leistungsfähigkeit ihres abgestimmten und professionellen Handelns vor. Im Überschlagsimulator konnten sich mutige Gäste einen Eindruck verschaffen, wie es ist, die Kontrolle über sein Fahrzeug zu verlieren. Sogar ein Polizeihubschrauber landete in unmittelbarer Nähe der Meisterei und gestattete Einblicke in „fliegende“ Technik.

Fazit des Tages der offenen Tür: Ein einmaliges Erlebnis. Schade, wenn Sie nicht dabei waren!

Zu danken gilt es allen, die mitgewirkt haben bei der Vorbereitung und Realisierung der Veranstaltung, insbesondere danken wir der Polizei, der Feuer-





wehr, den Rettungs- und Bergungsdiensten, allen Firmen, die direkt oder indirekt zum Gelingen des Ereignisses beigetragen haben. Gedankt sei auch dem Sender Antenne Brandenburg, dessen

Einsatz vor Ort mit seiner Moderation diesen Tag zum medialen „Event“ machte. Ganz besonders bedanken wollen wir uns aber beim „Vater“ der Veranstaltung, Herrn Hans-Werner Schmidt, ohne

dessen Enthusiasmus, Initiative, Ideen und persönlichen Einsatz das alles nicht möglich gewesen wäre.



Luftverkehrskonzeption des Landes Brandenburg – 2. Fortschreibung vom April 2008

Wilfried Laboor, Karolina Hoser-Grancho

Die Landesregierung Brandenburg hat im April 2008 die vom MIR auf der Grundlage einer breiten Diskussion fort-

geschriebene Luftverkehrskonzeption gebilligt. Die Überarbeitung und Fortschreibung wurde notwendig, weil sich

die Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Luftfahrt in der Hauptstadtregion spürbar verändert haben, Teile





der formulierten Entwicklungsvorstellungen bereits realisiert wurden und einzelne Vorstellungen den Veränderungen im Land und damit auch den veränderten Anforderungen an den Luftverkehr nicht mehr gerecht wurden.

Für die wirtschaftliche Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg im Allgemeinen und für die Luftverkehrswirtschaft im Besonderen, ist der Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zum Single-Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) von zentraler Bedeutung. Dem wurde mit der Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption entsprochen. Die Luftverkehrskonzeption formuliert daher die grundsätzliche Position, dass der nationale und internationale Luftverkehr für Berlin und Brandenburg sich auf einem Flughafen, nämlich dem Flughafen BBI, konzentriert und er durch die Vorhaltung von im Land verteilten Verkehrslandeplätzen für die Allgemeine Luftfahrt ergänzt und gestärkt wird.

Der Single-Flughafen BBI wird, wie die zum Landesentwicklungsplan Flughafen Schönefeld (LEP FS) und zum Ausbau erstellten und geprüften Verkehrsprognosen ergeben haben, den Linienflugverkehr und den Pauschalflugreiseverkehr der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg sowie des übrigen Einzugsbereiches einschließlich der Umsteigeverkehre langfristig angemessen sicherstellen. Diese Prognosen sind trotz der überdurchschnittlichen Entwicklung in den letzten Jahren grundsätzlich weiterhin aktuell.

Damit wird auch der wirtschaftliche Erfolg des BBI und damit der von ihm erwartete Entwicklungsschub für die Region sichergestellt. Die Gesellschafter der Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) – der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg – haben hieran größtes Interesse.

Für die Entwicklung der übrigen Flugplätze werden die Rahmenbedingungen formuliert. In Ergänzung zum BBI ist ein nachfrageorientiertes, in sich abgestimmtes System von Flugplätzen unterschiedlicher Kategorien, Qualitäten und Zweckbestimmungen zu entwickeln. Die Grundstruktur dafür – 12 Verkehrslandeplätze, 31 Sonderlandeplätze, 4 Segelfluggelände und 1 Militärflugplatz, ergänzt durch insgesamt 35 Hubschraubersonderlandeplätze – ist vorhanden. Sie wurde in den vergangenen Jahren, auch mit Unterstützung des Landes, geschaffen. Neue Flugplätze sind aus der Sicht des Landes nicht erforderlich. Notwendige Entwicklungen an den vorhandenen Flugplatzstandorten sind durch die Flugplatzbetreiber in eigener Regie zu realisieren. Eine Förderung durch das Land ist nicht vorgesehen.

Die Entwicklung der Verkehrslandeplätze im Land wird hinsichtlich des Linien- und Pauschalflugreiseverkehrs, entsprechend dem Single-Flughafen-Konzept beschränkt. Einen Ausbau von ausgewählten Verkehrslandeplätzen zu Regionalflughäfen, wie ursprünglich einmal optional vorgesehen, wird es entsprechend der fortgeschriebenen Luftver-

kehrskonzeption, zumindest mittelfristig, nicht geben. Die Konzeption enthält hier einen langfristigen Prüfvorbehalt.

Für die Verkehrslandeplätze bleiben jedoch weiterhin die verschiedensten Geschäftsfelder. So können sie z. B. im Linien- und Pauschalflugreiseverkehr mit einer zulässigen Höchstabflugmasse bis zu 14.000 kg, im Frachtflugverkehr, soweit es sich nicht um Linienflüge handelt, tätig sein sowie Schulungs- und Trainingsflüge, Werkverkehre der angesiedelten Unternehmen, Sport- und Privatflugverkehre sowie gewerbliche Verkehre der sonstigen Allgemeinen Luftfahrt abwickeln. Dem Luftsport wird dabei eine besondere Aufmerksamkeit zuteil.

Der gesamte Luftverkehr muss sicher und möglichst umweltverträglich gestaltet werden. Die Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption enthält hierfür die wesentlichen Orientierungen, einschließlich der Fragen der Vernetzung des Luftverkehrs mit den anderen Verkehrsträgern und einer angemessenen Verkehrsanbindung der Flugplätze.

Mit der 2. Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption sind die nach dem derzeitigen Stand der Kenntnis der allgemeinen Verkehrsentwicklung notwendigen Veränderungen und Anpassungen vorgenommen worden, um so die Entwicklung des Landes auch im Bereich des Luftverkehrs weiter zu stabilisieren und zu fördern (siehe auch: www.mir.brandenburg.de).

Luftsicherheit bei sogenannten „Small Airports“

Werner Werth

Die Luftsicherheitsaufgaben in den Ländern Brandenburg und Berlin werden von den Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörden, dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin und der Ge-

meinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg, wahrgenommen.

Die Luftsicherheit („Security“) hat nach § 1 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG) den Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flug-

zeugentführungen, Sabotageakten und terroristischen Anschlägen zum Ziel. Sie ist sehr stark von internationalen Vorgaben geprägt. Ausgehend vom weltweit gültigen Chicagoer Abkommen (ICAO-Abkommen; ICAO – Anhang 17)¹ gibt insbesondere die EU den Rahmen für



die Luftsicherheit vor. Maßgeblich ist die Verordnung (EG) 2320/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften über die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (Amtsblatt EG L 355/1 vom 30.12.2002), inzwischen novelliert durch die Verordnung (EG) 300/2008. Die für die Praxis wesentlichen Teile der Verordnung (EG) 622/2003 gelten zunächst unverändert fort. Aus der neuen EU-Verordnung 300/2008 findet insbesondere Art. 4 Abs. 4 Anwendung, der die Ermächtigung der EU-Kommission zum Erlass einer gesonderten Verordnung zu „Kleinen Flughäfen“ vorsieht.

Die VO (EG) 2320/2002 und ihre Durchführungsverordnungen schaffen für die Mitgliedstaaten verbindliche Grundlagen für die Festlegungen und Durchführung zweckdienlicher Vorschriften auf Gemeinschaftsebene zur Verhinderung unrechtmäßiger Eingriffe in die Zivilluftfahrt. Die wichtigsten zwingenden Maßnahmen auf Flugplätzen zur Gewährleistung der Luftsicherheit sind:

- Einrichtung von umzäunten, bewachten Sicherheitsbereichen
- Einrichtung eines Ausweissystems
- Zugangskontrolle mit ausnahmsloser Durchsichtung von Passagieren, Besatzungen und Mitarbeitern einschließlich der mitgeführten Gegenstände
- Kontrolle von Fracht und Catering

- Zuverlässigkeitsüberprüfung von Flughafenausweisinhabern und Piloten
- Darstellung aller baulichen und personellen Maßnahmen in einem Luftsicherheitsplan.

Für kleinere Flugplätze sieht Art. 4 Abs. 3 VO (EG) 2320/2002 die Möglichkeit von Erleichterungen unter bestimmten Voraussetzungen vor. Danach kann die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats in Fällen, in denen die im Anhang der VO (EG) 2320/2002 vorgesehenen Sicherheitsmaßnahmen unverhältnismäßig aufwändig sind oder aus objektiven praktischen Gründen nicht durchgeführt werden können, auf der Grundlage einer ortsbezogenen Risikobewertung innerstaatliche Sicherheitsmaßnahmen ergreifen, um einen angemessenen Schutz für folgende Flugplätze zu erreichen:

- a) Flugplätze mit einem Flugaufkommen von nicht mehr als zwei gewerblichen Flügen täglich im Jahresdurchschnitt oder
- b) Flugplätze, auf denen lediglich Flüge der allgemeinen Luftfahrt abgewickelt werden oder
- c) Flugplätze, auf denen sich die gewerblichen Flugverkehrsleistungen auf Luftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von weniger als 10.000 kg oder mit weniger als 20 Sitzen beschränken

Den Besonderheiten derartiger kleiner Flugplätze wird somit Rechnung getragen.

Der Internationale Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld mit vorwiegend gewerblichem Verkehr unterfällt als einziger Flugplatz des Landes Brandenburg in vollem Umfang der Anwendung der VO (EG) 2320/2002 mit allen in ihrem Anhang geforderten Maßnahmen. Die Zuständigkeit für die Durchführung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Luftsicherheit ist auf die Bundespolizei und die Luftsicherheitsbehörden des Landes sowie den Flughafenunternehmer im Rahmen der ihm durch das LuftSiG vorgeschriebenen Eigensicherungspflicht verteilt.

Die übrigen Flugplätze, insbesondere die Verkehrslandeplätze, erfüllen bezüglich

der Luftsicherheitsanforderungen die dargestellten Bedingungen von Art. 4 Abs. 3 VO (EG) 2320/2002 und werden daher von der Oberen Luftsicherheitsbehörde des Landes Brandenburg regelmäßig einer Risikoanalyse unterzogen, in deren Ergebnis Luftsicherheitsmaßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Flugplatzbetreibern bei Bedarf im Einzelfall angeordnet und durchgeführt werden.

Die bisherige Regelung zu den „Kleinen Flughäfen“ [Art. 4 Abs. 4 der Verordnung (EG) 2320/2003] wird aus der neuen EU-Luftsicherheitsverordnung (300/2008) herausgenommen und als gesonderte Verordnung erlassen. Damit ändern sich die Bedingungen, unter denen von gemeinsamen Standards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen der Verordnung (EG) 2320/2003 abgewichen werden darf.

Die EU-Kommission hat dazu einen Vorschlag den Mitgliedstaaten unterbreitet, wonach eine Differenzierung nach „Kleinen Flughäfen“, „Mittelgroßen Flughäfen“ (medium sized airports) und „Normalen Flughäfen“ vorgesehen ist, verbunden mit Neuregelungen zur Präzisierung von Sicherheitsbestimmungen. Sofern es zu einer pauschalen Anhebung der Luftsicherheitsmaßnahmen für die nach geltender Rechtslage „Kleineren Flughäfen“ (die künftig zu den „Mittelgroßen Flughäfen“ gezählt werden könnten) kommen sollte, würde dies zu nicht unerheblichen wirtschaftlichen Kostenbelastungen führen. Für die nach geltender Rechtslage „Großen Flughäfen“ – die bereits Investitionen zur Erfüllung des europäischen Sicherheitsstandards getätigt haben – wären keine unmittelbaren Auswirkungen zu verzeichnen.

Präferiert wird aus deutscher Sicht, es bei der bisherigen Differenzierung zwischen „Kleinen Flughäfen“ (bei einer ortsbezogenen Risikoanalyse in den Mitgliedstaaten) und „Normalen Flughäfen“ (mit gemeinsamen grundlegenden Normen für Sicherheitsstandards) zu belassen. Die Möglichkeit, dass die Luftsicherheitsbehörden ihre Maßnahmenanforderungen an die jeweiligen örtlichen Sicherheitsgegebenheiten anpassen können, muss nach wie vor erhalten bleiben. ■

¹ Das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) wurde am 7.12.1944 in Chicago von 52 Staaten unterzeichnet. Damit wurde im Weltluftverkehr die Grundlage eines internationalen Luftfahrts geschaffen. Mittlerweile haben 190 Staaten das Chicagoer Abkommen ratifiziert. Das Abkommen besteht aus einer Präambel und vier Teilen (Teil I Die Luftfahrt, Teil II Die Internationale Zivilluftfahrt Organisation, Teil III Internationaler Luftverkehr, Teil IV Schlussbestimmungen). Auf der Grundlage dieses Abkommens wurde 1944 die International Civil Aviation Organization (ICAO) gegründet. In den 18 Anhängen („Annexe“) sind Standards und Empfehlungen enthalten, die sich u. a. auf Luftverkehrsregeln, Flugsicherungsverfahren, Einrichtung und Betrieb von Flughäfen, Luftfahrtpersonal, Lufttüchtigkeit, Luftfahrtskarten sowie Abfertigung von Fluggästen, Luftfahrzeugen und Fracht beziehen.



Ausschreibungsverfahren für Bodenabfertigungsdienstleister am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

Werner Werth

Die bestehende Konzession für den derzeitigen Bodendienstabfertiger, die Acciona Airport Services Berlin GmbH, der neben dem Bodendienstabfertiger GlobeGround Berlin GmbH auf dem Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld tätig ist, läuft Ende August 2008 aus. Daher hat der Flughafenunternehmer des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld, die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS), die Bodenabfertigungsdienstleistung erneut ausgeschrieben. Die Vertragslaufzeit für den neu auszuwählenden Bodenabfertigungsdienstleister soll am 1. September 2008 beginnen und zunächst am 1. November 2012 enden. Optional kann die Vertragslaufzeit bis maximal zum 1. September 2015 ausgedehnt werden. Rechtliche Grundlagen für die Auswahl von Bodenabfertigungsdienstleistern sind die Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV) und EU-VO Nr. 2408/92. Die Bodenabfertigungsdienstleister werden grundsätzlich alle sieben Jahre neu ausgewählt. Leistungsgegenstand sind die Abfertigung von Gepäck, Fracht, Post, Vorfelddiensten (u. a. Be- und Entladen des Flugzeugs) u. ä. Dienste.

Die Zuständigkeit der Luftfahrtbehörde des MIR ergibt sich aus der BADV. Wenn ein Flugplatzunternehmer selbst oder durch ein anderes Unternehmen, an dem er beteiligt ist, Bodenabfertigungsdienste erbringt, dann ist die Auswahlentscheidung durch die Luftfahrtbehörde zu treffen. Da die FBS zurzeit

noch selbst an einem Bodendienstabfertigungsunternehmen beteiligt ist, ist das MIR zur Entscheidungsfindung berufen. Es ergeht somit eine öffentlich-rechtliche Bescheidung durch das MIR, die die Anwendung der Verfahrensgrundsätze der Bodenabfertigungs-Verordnung (BADV) – sachgerecht, objektiv, transparent und nicht diskriminierend zu entscheiden – gewährleistet.

Nach einer europaweiten Ausschreibung zur Vergabe dieser Bodenabfertigungsdienstleistungen lagen der Luftfahrtbehörde die Interessenbekundungen für die Ausschreibung der Bodendienstabfertigungsdienstleistungen vor. Die Unterlagen der Interessenten wurden im Oktober 2007 im Beisein von Vertretern der FBS im MIR geöffnet. Festgestellt wurde dabei zunächst, dass sämtliche Unterlagen fristgerecht eingereicht wurden. Insgesamt haben sich vier Interessenten an dem Auswahlverfahren beteiligt. Alle Ausschreibungsanforderungen, insb. die zur fachlichen Eignung, zur wirtschaftlichen, finanziellen und technischen Leistungsfähigkeit wurden eingehalten. Die FBS hat Anfang November 2007 alle Bewerbungsunterlagen erhalten. Von der Luftfahrtbehörde wurde Ende letzten Jahres die Entscheidung getroffen, dass alle Interessenten geeignet sind, am weiteren Verfahren beteiligt werden zu können. Der 1. Verfahrensschritt – die Geeignetheitsprüfung bzw. die so genannte Präqualifikation – wurde damit abgeschlossen.

Sämtliche Bewerber erhielten Ende des Jahres 2007 von der FBS die Bewerbungsunterlagen mit einem Anforderungskatalog (u. a. zur Darlegung der Mustermengenkalkulation, Pflichtenheft, technische Spezifikationen) für die Teilnahme am weiteren Verfahren. Die Frist zur Abgabe der Bewerbungen war für den 11. Februar 2008 terminiert worden.

Bei der Luftfahrtbehörde wurden die fristgerecht eingegangenen Bewerbungsunterlagen am 13. Februar 2008 geöffnet. Zum Öffnungstermin waren Vertreter des Nutzausschusses (Vertreter der am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld verkehrenden Luftfahrtgesellschaften) und der FBS sowie des Betriebsrates der FBS eingeladen. Nach Durchführung dieses Öffnungstermins wurden die Bewerbungsunterlagen an den Nutzausschuss und an die FBS sowie an den Betriebsrat der FBS zur Votenabgabe übersandt. Am 13. März 2008 fand eine Präsentation der Bewerber zu den abgegebenen Angeboten statt. Unter Einbeziehung der Voten des Nutzausschusses, der FBS und des Betriebsrates der FBS wird nach eingehender Prüfung von der Luftfahrtbehörde der Zuschlag erteilt werden (2. Verfahrensschritt). Die Entscheidung ist dem Nutzausschuss, der FBS und den Bewerbern bekannt zu geben.

Die endgültige Zuschlagserteilung durch die Luftfahrtbehörde erfolgte Anfang Juni 2008. ■



Planung und Bau BBI

Michael Bayr

Der Luftverkehr ist auch im letzten Jahr weltweit stark gewachsen, mit einem Zuwachs von 5,4 % bei den Passagieren hielt Deutschland Anschluss an die internationale Entwicklung. Dabei wuchs die Zahl der Passagiere stärker als die der Flugbewegungen. Ein Indiz dafür, dass die Fluggesellschaften zunehmend große Passagierflugzeuge einsetzen und bestrebt sind, die Auslastung der Flüge zu erhöhen sowie die zur Verfügung stehenden Flughafenkapazitäten optimal auszunutzen. Allein für Deutschland prognostizieren Wirtschaftsexperten eine Verdopplung der Passagierzahlen innerhalb der nächsten 15 Jahre.

Um Anschluss an diese Verkehrsentwicklung zu halten, wird derzeit der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld zum Single-Flughafen „Berlin Brandenburg International (BBI)“ ausgebaut. Er soll zukünftig das bestehende Flughafensystem Berlin mit den drei Flughäfen Schönefeld, Tegel und Tempelhof ersetzen und den gesamten Luftverkehr des Linien- und Pauschalflugreiseverkehrs der Metropolregion Berlin-Brandenburg mit großen Luftfahrzeugen über 14.000 kg Abflugmasse auf einen Standort konzentrieren.

Aus der nachstehenden Tabelle ist zu ersehen, dass in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg im Jahr 2007 bereits 20 Mio. Passagiere das Flughafensystem nutzten. Das starke Wachstum am Flughafen Schönefeld ist ab 2004 auf den Low-Cost-Verkehr zurückzuführen. Im Vergleich zu den größten Flughäfen Deutschlands, Frankfurt und München, belegt die Region Platz drei, international erreicht das Flughafensystem Berlin in Europa Platz 15 der Flughafenstandorte. Bei der geplanten Inbetriebnahme von BBI im Jahr 2011 wird derzeit seitens der Flughafengesellschaft von einem Passagieraufkommen von 22 bis 25 Mio. Passagieren pro Jahr ausgegangen.

Flugpassagiere in Mio. pro Jahr

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Berlin	12,0	13,2	14,7	17,0	18,5	20,1
Schönefeld	1,6	1,7	3,3	5,0	6,1	6,3
Tempelhof	0,6	0,5	0,4	0,5	0,6	0,4
Tegel	9,8	11,0	11,0	11,5	11,8	13,4
München	22,9	24,0	26,7	28,5	30,8	34,0
Frankfurt	48,1	48,1	50,7	51,8	52,8	54,2

Der genehmigte Flughafenausbau gestattet je nach Flugzeugmix eine Abfertigung von ca. 35 – 45 Mio. Passagieren pro Jahr. Das Einzugsgebiet umfasst in seinem äußeren Kreis (120 min Anfahrzeit) ca. 22 Mio. Einwohner. Ganz Westpolen hat rd. 9 Mio. Einwohner, wovon ca. 2 Mio. als potenzielle Passagiere für BBI angesehen werden können.

Der ausgebaut Verkehrsflughafen wird eine Fläche von 1.470 ha umfassen und über ein unabhängig nutzbares Start- und Landebahnssystem mit zwei parallelen Bahnen in einem Abstand von 1.900 m und einem Bahnversatz von 1.250 m in westlicher Richtung verfügen. Die bisherige Südbahn wird als neue Nordbahn weiter genutzt und bei einer Breite von 45 m auf 3.600 m verlängert. Die neue südliche Start- und Landebahn weist eine Länge von 4.000 m und eine Breite ohne Schultern von 60 m auf. Das Rollfeld ermöglicht ca. 360.000 Flugbewegungen pro Jahr sowie ca. 83 Flugbewegungen und 6.500 Passagiere in der Spitzenstunde. Beide Start- und Landebahnen werden zudem allwetterflugtauglich sein. Der Flugbetrieb mit sehr großen modernen Flugzeugen, wie z. B. Airbus A380, ist problemlos möglich.

Zwischen den Start- und Landebahnen wird die zentrale Passagierabfertigungsanlage (Terminal) einschließlich der Flughafenvorfahrt sowie eine Airport City mit

Bürräumen, Hotels, Parkhäusern errichtet. Das Terminal verfügt über 16 Flug-gastbrücken. Zudem ist geplant, Walk Boarding Positionen für den Low-Cost-Verkehr anzubieten. Die maximale Ausbaustufe sieht eine Verlängerung des Piers auf 740 m Länge und den Bau von zwei Satellitenterminals vor.

BBI – Flughafen-Layout



Die verkehrliche Anbindung erfolgt insbesondere an die BAB 113, B 96a, L 75 und an das Schienennetz der Fern-, Regional- und S-Bahn, hierzu entsteht ein Flughafenbahnhof unter dem zentralen Passagierabfertigungsgebäude, dem sogenannten „Midfieldterminal“, mit drei Bahnsteigen und sechs Gleisen, davon zwei Gleise für die S-Bahn. Die Einbettung des Flughafens in sein Umfeld ist aus der Karte auf S. 96 ersichtlich.



BBI – Verkehrsinfrastruktur und Bauflächen

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 und der grundsätzlichen Bestätigung des Flughafenausbaus in den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts am 16. März 2006 zu den Musterklagen gegen die beabsichtigte Flughafenerweiterung sind die Weichen für einen zügigen Ausbau gestellt. Der Planfeststellungsbeschluss besitzt nach Aufhebung der früheren Eilbeschlüsse zum vorläufigen Baustopp durch das Bundesverwaltungsgericht auch formal die sofortige Vollziehbarkeit. Der erste Spatenstich für die Flughafenerweiterung erfolgte am 5. September 2006. Die Luftverkehrsbehörde des Landes Berlin hat den Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tempelhof zum 31. Oktober 2008 verfügt. Der Widerruf der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Berlin-Tegel wird sechs Monate nach der Inbetriebnahme des BBI zum Winterflugplan 2011 wirksam.

Allerdings wurde in den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 eine Teilaufhebung des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) verfügt und die Planfeststellungsbehörde verpflichtet,

- über eine weitergehende Einschränkung des Nachtflugbetriebes (in Teil A II 5.1.1 des PFB)
- über die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen (in Teil A II 5.1.3 des PFB) und
- über die Grenzziehung des Entschädigungsgebietes Außenwohnbereich (in Teil A II 5.1.5 Nr. 2 des PFB)

unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Die Planfeststellungsbehörde forderte deshalb 2006 die Träger des Vorhabens auf, ergänzende Unterlagen, insbesondere zum Flugverkehrsbedarfsnachweis in der Nacht einzureichen. Mit Schreiben vom 2. Juli 2007 wurden dann Unterlagen und Gutachten zum Bedarfsnachweis für nächtlichen Luftverkehr, der regionalwirtschaftlichen Effekte bei Einführung von Flugbetriebsbeschränkungen und eine Ermittlung der Fluglärmbelastung auf Grundlage aktueller Prognosen zum Nachtflugverkehr vorgelegt. Es erfolgte die Übergabe der Unterlagen an die Anhörungsbehörde (LuBB) mit der Bitte um Durchführung des Anhörungsverfahrens. Die öffentliche Auslegung der Unterlagen fand vom 29. Oktober bis 28. November 2007 in den acht Gemeinden, in denen sich die Planergänzung auswirkt, statt. Ferner wurden die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Insgesamt gingen 36.500 Einwendungsschreiben (ca. 118.000 Seiten in 323 Aktenordnern) von ca. 12.300 Einwendern und 42 TÖB-Stellungnahmen ein. Die Erörterungen der Stellungnahmen und Einwendungen Betroffener fanden vom 7. bis 25. April 2008 statt. Der Erkenntnisstand der Anhörung zum Verkehrsbedarf kann wie folgt zusammengefasst werden:

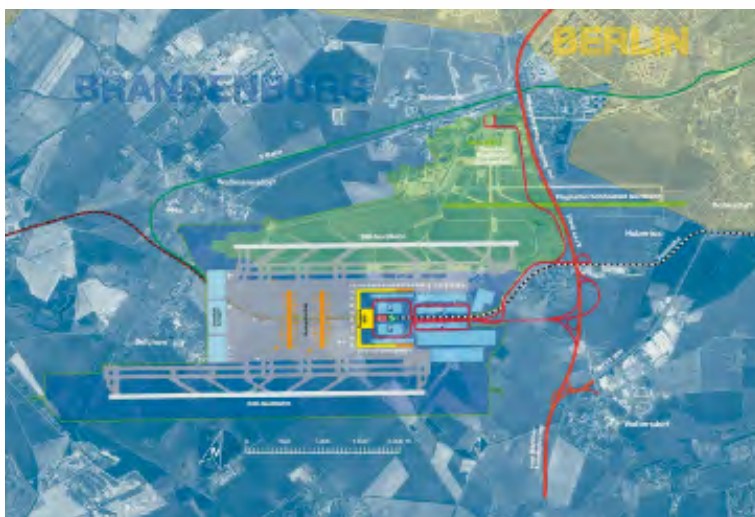
- Planmäßiger Luftverkehrsbedarf für die Kernzeit der Nacht von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr, der sich über die durch § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG besonders geschützten Lärmschutzzin-

teressen der Flughafenanwohner hinwegsetzen könnte, ist im Lauf der Erörterung nicht erkennbar geworden.

- Weitgehend konsensfähig ist, dass der Flughafen für Notlandungen, Flüge des Katastrophenschutzes, zur medizinischen Hilfeleistung, der Polizei und der Rettungsdienste sowohl in der Kernzeit der Nacht als auch in den Nachtrandstunden offen sein muss.
- Aufgrund der besonderen Situation von Berlin als Bundeshauptstadt besteht Konsens im Hinblick auf die Notwendigkeit, Flüge der Bundesregierung (in der Regel Flüge der Flugbereitschaft der Bundeswehr) und Flüge von Staatsgästen in der Kernzeit und den Nachtrandstunden abwickeln zu müssen.
- Ob auch für Nachtluftpostflüge ein Bedarf in der Kernzeit besteht, ist offen geblieben.

Der Schwerpunkt der weiteren Erörterung waren die Nachtrandstunden (22:00 Uhr bis 24:00 Uhr, 5:00 Uhr bis 6:00 Uhr). Hierbei ist in zeitlichen Stufen hin zur Kernzeit getrennt nach Argumenten gesucht worden, die für bzw. gegen einen Bedarf für Flugbewegungen sprechen. Denn das BVerwG hat dazu ausgeführt (4 A 1075.04, Rn. 288 am Ende), dass **„dem Lärmschutz ein umso höheres Gewicht beizumessen <ist>, je näher die zuzulassenden Flugbewegungen zeitlich an den Kernzeitraum von 0:00 bis 5:00 Uhr heranrücken würden.“** Bei Berücksichtigung der vom BVerwG in diesem Zusammenhang aufgezeigten Beispiele, wie effektive Flugzeugumlaufplanung, Besonderheiten des Interkontinentalflugverkehrs, Funktion des Flughafens als Heimatstützpunkt oder Wartungsschwerpunkt von Luftverkehrsgesellschaften, sind die Abwägungskriterien aus Sicht der Anhörungsbehörde eher im verkehrlichen Bereich zu suchen und nicht im allgemeinen Arbeitsmarkt oder in allgemeinen sonstigen wirtschaftlichen Überlegungen, die nicht unmittelbar auf den zur Befriedigung des zu ermittelnden Verkehrsbedarfs erforderlichen Flugbetrieb am konkreten Standort abzielen.

Der Anhörungsbericht wird bis Mitte 2008 erstellt und der Planfeststellungs-





behörde vorgelegt, die das weitere Verfahren zur Planergänzung fortführt. Die Stellungnahmen und Einwendungen Betroffener, Träger öffentlicher Belange sowie der Luftverkehrswirtschaft fließen in den Abwägungsprozess zur Entscheidung über den Antrag der Träger des Ausbauvorhabens und somit in die Erarbeitung des (ergänzenden) Planfeststellungsbeschlusses ein. Als Ergebnis des Verwaltungsverfahrens wird ein ergänzender Planfeststellungsbeschluss stehen, der Regelungen zu den drei eingangs genannten Komplexen treffen wird. Bei der Festlegung der Regelungen wird die Planfeststellungsbehörde die Ausführungen aus den Urteilen des BVerwG vom 16. März 2006 zugrunde legen, d. h. sie wird unter Beachtung der Rechtsauffassung des BVerwG entscheiden. Das ergänzende Planfeststellungsverfahren soll voraussichtlich 2009 abgeschlossen werden.

Nach der Ursprungsplanfeststellung aus dem Jahr 2004 sind im Rahmen der weiteren Planungen und veränderter Rahmenbedingungen zahlreiche Planänderungen durchgeführt worden. Hierzu gehören Änderungen an Kleingewässern, die Umsiedlung von Tieren, artenschutzrechtliche Befreiungen, Änderungen der Nebenbestimmungen zum Lärmschutz, Änderungen der Wasserableitung, Optimierungen bei den Flugbetriebsflächen, Umverlegung von Leitungen, Neuordnung der Baufelder und Baumassen, Änderungen an den Straßenanbindungen, Optimierungen an der Flugfeldbetankungsanlage. Zwischenzeitlich wurde die 12. Planänderung abgeschlossen, durch die eine Standortverlegung des Kontrollturms der Flugsicherung (Tower) genehmigt wurde. Weiterhin anhängig ist die Planergänzung „Zülowniederung“ im Bereich der notwendigen naturschutzfachlichen und landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen. Hierzu wird derzeit ein Anhörungsverfahren bei der LuBB durchgeführt.

Seit dem 1. Dezember 2007 ist die alte Nordbahn am Flughafen Schönefeld Geschichte. Durch die Überbauung mit der neuen Autobahn A113 wurde die Bahn außer Betrieb genommen. Der Flugverkehr wird seitdem ausschließlich auf der alten Südbahn abgewickelt, die

später zur neuen Nordbahn des BBI wird. Ab dem 23. Mai 2008 verbindet die Autobahn A113 die Berliner Stadtautobahn mit dem südlichen Berliner Ring.

A113 – Überbauung der alten Nordbahn

Die BBI-Bauarbeiten begannen mit dem unterirdischen Flughafenbahnhof, er ist 405 m lang und 60 m breit. Das Terminal über dem Bahnhof wird von 236 Säulen getragen, die 20 m tief im Boden eingelassen sind. Das erste 185 m lange Teilstück des Bahnhofs wird hierfür Mitte 2008 fertig gestellt, so dass der Terminalrohbau planmäßig ab der zweiten Jahreshälfte 2008 beginnen kann. Im Frühjahr 2009 soll der komplette Bahnhof fertiggestellt sein.



BBI – Ein Flughafenbahnhof entsteht

Um das moderne Flughafenterminal zu erreichen, werden Reisende, Abholer und Gäste direkt auf dem kürzesten Weg von der Autobahn A113 bis vor das Terminal fahren können. Die Bauarbeiten dafür haben mit der Errichtung notwendiger Brückenbauwerke begonnen.



BBI – Flughafenzufahrt

Bis BBI Anfang November 2011 eröffnet wird, sind 3,4 Mio.t Beton verbaut. Bereits 2007 wurden die acht neuen Schnellabrollwege an die bestehende Start- und Landebahn gebaut, um das zukünftige Vorfeld im Süden zu erschließen



und die Bahn an die Parallelrollwege anzubinden.

Der Flughafenausbau bringt nicht nur Vorteile mit sich, die Anwohner werden zusätzlichen Belastungen ausgesetzt. Um die Anwohner des BBI vor Fluglärm zu schützen, hat die Planfeststellungsbehörde zahlreiche Schutzauflagen erlassen. Der Flughafen hat bereits mit der Umsetzung des Schallschutzprogramms begonnen. Das Schallschutzprogramm soll sicherstellen, dass nach Inbetriebnahme von BBI keine erheblichen Lärmbelastungen, gesundheitliche Risiken oder unzumutbare Beeinträchtigungen für die Anwohner zu erwarten sind. Innerhalb der ausgewiesenen Schutzgebiete werden Häuser und Wohnungen bei Bedarf u. a. mit schalldämmenden Fenstern, schalldämmten Lüftungseinrichtungen und anderen bauliche Schutzvorkehrungen versehen.

Parallel zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zum Single-Flughafen BBI selbst wird am Aufbau zukunftsorientierter Wirtschaftsstrukturen im Umfeld von BBI gearbeitet. Dies geschieht in „konzertierter Aktion“ der Länder Berlin und Brandenburg unter Einbeziehung der Anrainerkreise und -bezirke. Die Eröffnung des BBI bietet der Region Berlin-Brandenburg aussichtsreiche Chancen, um auch das Flughafenumfeld zu entwickeln. Es geht nicht zuletzt um die Schaffung von mehreren zehntausend Arbeitsplätzen.



Planergänzungsverfahren zum Lärmschutzkonzept BBI – Bericht vom Erörterungstermin im April in Schönefeld

Wolfgang Fried

Vom 7. bis 25. April 2008 fand in Schönefeld im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planergänzungsverfahren Lärmschutzkonzept BBI die Erörterung statt, davon eine Woche mit den Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Verbänden sowie zwei weitere Wochen mit Einwendern und Betroffenen. Sie wurde in unmittelbarer Nachbarschaft des Sitzes der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (LuBB), in Schönefeld, Mittelstr. 11, durchgeführt.

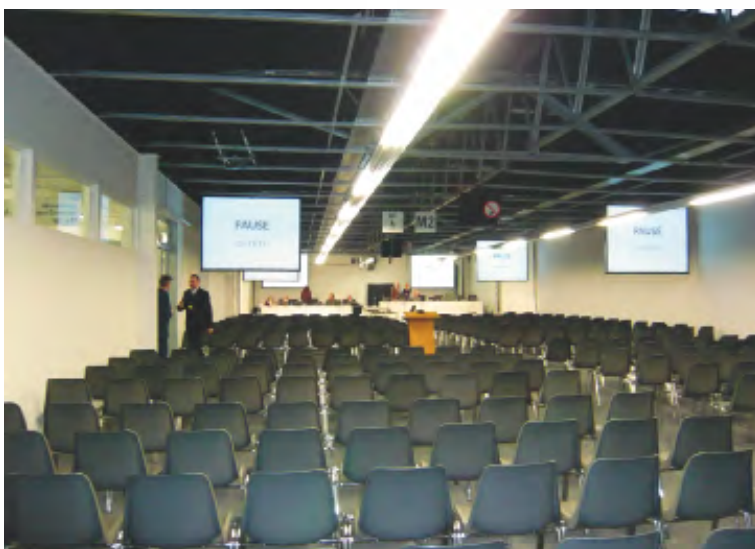
Das Anhörungsverfahren war erforderlich, nachdem der Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 zum „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“ vom Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 16. März 2006 zwar im Wesentlichen bestätigt, jedoch in drei Punkten mit der Auflage einer Neuentscheidung durch die Planfeststellungsbehörde im Weg einer Planergänzung aufgehoben worden war. Dabei geht es hauptsächlich um die Zulassung von Starts und Landungen während der Nacht unter Berücksichtigung des insoweit vom Gericht geforderten Nachweises eines besonderen Verkehrsbedarfs. Weiterhin ist über Maßnahmen des pas-

siven Schallschutzes für die Nachtzeit und die Grenzziehung des Entschädigungsgebiets Außenwohnbereich erneut zu entscheiden.

Die LuBB war als Anhörungsbehörde für die öffentliche Auslegung der von der Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH (FBS) als Trägerin des Vorhabens vorgelegten ergänzenden Unterlagen, die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und anerkannten Verbände sowie die Vorbereitung und Durchführung des Erörterungstermins verantwortlich. Noch während der ab Mitte Oktober laufenden Auslegung begannen dafür die Vorbereitungen. Dazu wurde eine zehnköpfige Projektgruppe gebildet, die bis auf zwei Mitarbeiter – davon einer aus der Anhörungsbehörde des LBV und einer aus dem Referat 44 des MIR – aus externen Zeitkräften besteht. Neben der Ausschreibung und der Bestellung von Verwaltungshelfern für die Erfassung der zu erwartenden Einwendungen in der noch aus dem ersten Verfahren vorhandenen Datenbank und der Organisation des äußeren Ablaufs der Erörterung mussten die Auslegung und der zeitliche Ablauf unter Beachtung der Fristen eines förmlichen Verwaltungsverfahrens geplant werden.

Nach der Auslegung der Planunterlagen gingen in der Anhörungsbehörde ca. 36.500 Einwendungen von rund 11.500 Einwendern ein. Im ursprünglichen Verfahren waren es deutlich mehr gewesen. 2001 waren bei der Anhörungsbehörde ca. 250.000 Einwendungen von ca. 60.000 Einwendern eingegangen. In den Wochen vor der Erörterung wurden die eingegangenen Einwendungen vom Verwaltungshelfer gesichtet und für das Verfahren nach Vorgaben der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde in Sachthemen eingeordnet. Die Projektgruppe bereitete das Verfahren sowohl in organisatorischer, als auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht intensiv vor.

Zunächst war ein geeigneter Ort möglichst in räumlicher Nähe zu dem Vorhaben und damit zu den Betroffenen zu finden, der letztlich auf vertraglicher Grundlage von der FBS im hinteren Bereich des Gebäudes der sog. Airport World BBI neben dem Dienstgebäude der LuBB zur Verfügung gestellt wurde. Nach den Erfahrungen des Erörterungstermins in Oberschöneweide, bei dem bis zu 1200 Personen an einem Tag an der Erörterung teilgenommen hatten, wurde auch in diesem Verfahren mit einer anteiligen maximalen Teilnehmerzahl gerechnet. Daher wurde der Erörterungsraum mit einer Kapazität von 400 Sitzplätzen eingerichtet. Die von der FBS zur Verfügung gestellten ehemaligen Lagerräume wurden mit Hilfe eines externen „Eventmanagers“ als Verwaltungshelfer technisch so hergerichtet, dass eine Erörterung darin stattfinden konnte und die Vorgaben der Baubehörden erfüllt wurden. Neben der Ausstattung der Halle mit Sitzgelegenheiten und einem Podium für die Verhandlungsleitung wurde aufwändige Daten-, Ton- und Videotechnik für Wortbeiträge mit und ohne Präsentationen und deren Protokollierung installiert. Außerdem wurden eine Einlasskontrolle, eine Anmeldestel-





le für Redebeiträge, eine Antrags- und eine Akteneinsichtsstelle eingerichtet.

In den Wochen vor der Erörterung waren die eingegangenen Einwendungen vom Verwaltungshelfer gesichtet und für das Verfahren nach Vorgaben der Planfeststellungs- und der Anhörungsbehörde in Sachthemen eingeordnet worden. Die Projektgruppe bereitete das Verfahren sowohl in organisatorischer, als auch in verfahrensrechtlicher Hinsicht intensiv vor. Neben fachlicher Fortbildung in den Bereichen Fluglärm und Luftverkehr standen Teamtraining und Fortbildung in Verhandlungsstrategie durch einen erfahrenen ehemaligen Leiter zahlreicher Erörterungstermine auf der Tagesordnung. Um das Verfahren transparent zu gestalten, wurden eine Internetseite eingerichtet und Regularien für den Ablauf der Erörterung ausgearbeitet. Außerdem konnte die Projektgruppe auch auf Erfahrungen aus der Erörterung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt in den Jahren 2005 und 2006 über Kontakte zur hessischen Anhörungsbehörde zurückgreifen.

Trotz aller sorgfältigen Planung musste wenige Tage vor Beginn der Erörterung in personeller Hinsicht umdisponiert werden, nachdem der zunächst vorgesehene externe Leiter der Erörterung und der vorgesehene Pressesprecher kurzfristig verhindert waren. So übernahmen Mitarbeiter der LuBB mit nur knapper persönlicher Vorbereitungszeit diese Aufgaben. Zusätzliche personelle Verstärkung erhielt die Projektgruppe aus dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) im Wege der Abordnung. Trotz dieser nicht unerheblichen Schwierigkeiten konnte die Erörterung planmäßig beginnen.

Die erste Woche der Erörterung war den Trägern öffentlicher Belange und den anerkannten Verbänden vorbehalten. Dabei kamen hauptsächlich die betroffenen Gemeinden, der inzwischen vom Umweltbundesamt als Umweltverband anerkannte BVBB e. V. und die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. zu Wort. In den folgenden beiden Wochen wurde mit den privaten Einwendern und Betroffenen erörtert. Neben einer Reihe

von Einzeleinwendern beteiligten sich verschiedene Luftverkehrsgesellschaften, die als betroffene Nutzer des künftigen Flughafens innerhalb der gesetzlichen Frist schriftliche Einwendungen erhoben hatten. Im Laufe der dreiwöchigen Erörterung wurden 135 Anträge zum Anhörungsverfahren gestellt, darunter auch mehrere Befangenheitsanträge gegen die Verhandlungsleitung und Anträge auf Abbruch bzw. Aussetzung der Erörterung. Der überwiegende Anteil der Anträge wurde abgelehnt. Die Anträge, die sich auf die zu treffende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde bezogen, wurden als Sachargument aufgenommen und werden mit dem Anhörungsbericht an das MIR übermittelt.

Entgegen der erwarteten Anzahl erschienen weniger Betroffene und Einwender bei der Erörterung, am ersten Tag bis zu 150 und an den folgenden Tagen bis maximal etwa 60 bis 80 Personen. An manchen Tagen wurde die Erörterung am späten Nachmittag zeitweilig unterbrochen, da kein Redebedarf der Betroffenen und Einwender bestand. Die meisten Redebeiträge wurden von Rechtsanwälten und Gutachtern der Träger öffentlicher Belange und der Betroffenen gehalten. Auch die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden kamen umfangreich zu Wort.

Während der Erörterung wurde durchgehend die Qualität der von der FBS vorgelegten Unterlagen kritisiert und vor diesem Hintergrund besonders zu Beginn der Sinn der Erörterung insgesamt in Frage gestellt. Während anfänglich der Veranstaltung ausschließlich ein Scheincharakter zugesprochen wurde, änderte sich diese Auffassung spürbar, nachdem für die Betroffenen deutlich wurde, dass die Erörterung erkennbar inhaltlich bestimmt war und die Anhörungsbehörde die Anliegen der Betroffenen ernst nahm. Der Verhandlungsleitung gelang es insgesamt weitestgehend, die Erörterung frei von zeitraubenden juristischen Plänkeleien über Verfahrensfragen und die bereits durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bestätigten Teile des Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004 zu halten, den Schwerpunkt auf die Erörterung des Bedarfs für einen Nacht-



flugbetrieb zu legen und letztlich die Verhandlung wie vorgesehen am letzten geplanten Erörterungstag zu beenden. Es zeigte sich aber auch, dass vor allem private Einwender sich nicht mit der prinzipiell bereits erledigten, aus ihrer Sicht aber völlig verfehlten Standortwahl abgefunden hatten und nach wie vor eine völlige Verlagerung des Flughafens, zumindest aber ein totales Nachtflugverbot als Konsequenz fordern.

Zusammenfassend lässt sich einschätzen, dass die Erörterung entsprechend ihrer gesetzlichen Bestimmung ein geeignetes Forum geboten hat, um die Entscheidungsfindung notwendigen Kriterien sowohl aus Sicht der Kritiker des Nachtflugbetriebs, als auch seiner Befürworter herauszuarbeiten. Die Übergabe des Anhörungsberichts an die Planfeststellungsbehörde ist für Ende Juni vorgesehen. Aufgabe der Planfeststellungsbehörde wird es dann sein, die noch offenen Fragen aufzuklären und dann eine Entscheidung zu treffen.

Für die Mitglieder der Projektgruppe stellte sich die Erörterung als interessante, aber auch belastende Veranstaltung dar, die weitestgehend aus dem üblichen Verwaltungsalltag heraus fiel. Neben langen Arbeitszeiten war vor allem die direkte Konfrontation mit den teilweise sehr emotional vorgetragenen Anliegen der Betroffenen eine persönliche Erfahrung, die vielfach Anlass zum Nachdenken und Diskussionen bot. In der Projektgruppe herrschten große Motivation und ein großer Zusammenhalt, was den nahezu reibungslosen äußeren Ablauf der Erörterung sicherte. Dafür sei allen Mitarbeitern an dieser Stelle nochmals gedankt.



Segelflug-Weltmeisterschaften 2008 in Lüsse

Michael Thomsen



Für den FCC Berlin e. V. haben die Segelflug-Weltmeisterschaften 2008 längst begonnen. Jeder weiß es: Die Organisation eines Wettbewerbs oder eines Flugtages bedarf großer Klimmzüge der Vereinsmitglieder. In Lüsse ist man nach den Deutschen Meisterschaften in 2005 und 2007 bestens „im Training“. Wenn dort vom 2. bis 16. August 2008 die besten Piloten der Welt um die Meistertitel ringen, müssen auch die Organisatoren des FCC Berlin e. V. Höchstleistungen bieten.

Allein die Zahl der Teilnehmer – über 130 Flugzeuge gehen in drei Klassen an den Start – übersteigt alles, was es bisher bei Weltmeisterschaften gegeben hat. Alle Flieger müssen vormittags innerhalb von ein bis anderthalb Stunden in die Luft kommen. Und abends ist durch-

aus damit zu rechnen, dass größere Pulks von Segelflugzeugen innerhalb von wenigen Minuten landen. Das ist nicht nur spektakulär, sondern das muss auch sicher sein.

Lüsse bietet dafür reichlich Platz. Auf die normalerweise übliche Ziellinie in der Mitte des Platzes wird der Verein diesmal wohl verzichten müssen und sie – wie an anderen Plätzen üblich – an die Enden der Landebahn legen. Damit bietet die gesamte Platzlänge von fast zwei Kilometern für jeden eine sichere Landemöglichkeit. Diese wird darüber hinaus auch von der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg überwacht. Von dort werden dem Veranstalter auch die entsprechenden Genehmigungen und Erlaubnisse für die Luftfahrtveranstaltung „Weltmeisterschaft-2008“ ausgestellt.

Auch nicht trivial die Entscheidung, wer von über 160 Bewerbern aus 35 Nationen zu Hause bleiben muss, wenn die Teilnehmerplätze tatsächlich auf 130 Flugzeuge begrenzt wird. Im ausgefeilten Regelwerk der Internationalen Segelflugkommission (IGC) findet sich eine Grundlage, um hier eine sportlich faire

Regelung zu finden. Dazu wurde bei der jährlichen Konferenz des IGC – dieses Mal in Rom – die endgültige Ausgestaltung des Sporting Code besprochen. Bislang reichte die Begrenzung auf zwei Teilnehmer pro Nation und Klasse stets aus – sogar Nachrücker hatten noch eine Chance. Jetzt müssen zusätzlich die Länder mit dem niedrigsten Nationen-Ranking ihre Reservepiloten zu Hause lassen. Es verwundert nicht, dass sich unsere Straßenverkehrsordnung leichter liest als der Annex A des Sporting Code mit seinen vielfältigen Weltmeisterschaftsregeln.

Nicht nur bei den Piloten hat die WM großen Anklang gefunden. Erstaunlich auch die vielen Anfragen von freiwilligen Helfern aus aller Welt, die den FCC Berlin e. V. hierbei unterstützen möchten. Sie kamen selbst aus Kanada und Australien. Eine Segelflug-WM in Deutschland ist wirklich ein herausragendes Ereignis. Als Vereinsmitglied und Mitarbeiter des MIR stelle ich mit Freuden fest, dass viele Verantwortliche aus Politik und Wirtschaft in Brandenburg dies genauso sehen und uns deshalb nach Kräften unterstützen. Und ohne diese umfangreiche Unterstützung wäre dem Verein





die Vorbereitung der Weltmeisterschaft in einigen Bereichen sicherlich nicht so einfach möglich gewesen. Deshalb möchte ich mich auch im Namen aller Vereinsmitglieder an dieser Stelle bei den dafür Verantwortlichen in der Brandenburger Landesverwaltung bedanken. Des Weiteren möchte ich noch darauf hinweisen, dass der RBB Hörfunk im Rahmen einer Medienpartnerschaft bei der Eröffnung der Weltmeisterschaft in der Stadt Belzig am 2. August 2008 die Orga-



nisierung eines Stadtfestes unterstützt und den Flugtag am 10. August 2008 am Flugplatz in Lüsse bewerben wird. Der FCC

Berlin e. V. würde sich sehr freuen, wenn der Eine oder Andere von Ihnen einmal den Weg zur Segelflugweltmeisterschaft 2008 nach Lüsse finden würde, um das Flair eines so großen Wettbewerbes einmal live vor Ort zu genießen.

Auf der langen To-Do-Liste steht für den Verein jetzt nur noch die Sicherstellung hervorragender Wetterbedingungen. Ich hoffe, wir sehen uns dann zur WM.

Übertragung straßenverkehrsbehördlicher Aufgaben auf Gemeinden/Ämter

Gerhard Riek

Nach den §§ 4 und 5 des Brandenburgischen Standarderprobungsgesetzes vom 28. Juni 2006 i. d. F. vom 12. Juli 2007 kann das MIR im Einvernehmen mit der Staatskanzlei Gemeinden, Ämtern und Zweckverbänden auf Antrag straßenverkehrsbehördliche Aufgaben im Rahmen einer Erprobung übertragen. Entsprechende Anträge wurden bisher von den Städten Bad Liebenwerda, Guben, Kyritz, Luckau, Prenzlau, Teltow, Werder (Havel), Wittenberge, Zossen sowie der Gemeinde Kleinmachnow und dem Amt Schlieben gestellt und auch genehmigt. Diese straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben beinhalten in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl (mehr bzw. weniger als 20.000 Einwohner) insbesondere die Erteilung von Erlaubnissen zur Durchführung von Veranstaltungen im öffentlichen Straßenraum, die Anordnungen zur Sicherung von Arbeitsstellen, die Entscheidungen über das Aufstellen bzw. Entfernen bestimmter Verkehrszeichen/-einrichtungen sowie die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen (z. B. von Park-/Haltvorschriften). Die Städte Guben, Prenzlau, Teltow und Werder (Havel) mit über 20.000 Einwohnern werden zusätzlich neben diesen Aufgaben auch eigenständige Unfallkommissionen bilden, die wirksame Maßnahmen zur Unfallverhütung erarbeiten sollen.

Durch die Aufgabenübertragung soll die Eigenverantwortung der Kommunen gestärkt und im Rahmen des Modellversuches bis zum 31. August 2011 erprobt werden, ob eine ortsnahe Aufgabenerfüllung mehr Qualität und Service für Bürger und Unternehmen bewirkt.

Im Brandenburgischen Standarderprobungsgesetz ist festgelegt, dass die Kommunen/Ämter während der Erprobungsphase der direkten Fachaufsicht der Genehmigungsbehörde unterliegen. Insofern erfolgt durch das zuständige Fachreferat des MIR neben diesen Aufsichtstätigkeiten auch eine umfangreiche fachliche Unterstützung der Kommunen/Ämter bei der Wahrnehmung der ihnen übertragenen straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben. Eine erste Einschätzung durch das MIR nach durchgeführten örtlichen Besprechungen mit den „neuen“ Straßenverkehrsbehörden ergab, dass die Aufgabenübertragung – beginnend ab 1. November 2007 mit der Gemeinde Kleinmachnow – von den Landkreisen auf die Kommunen/Ämter problemlos erfolgt ist. Auch in der Zusammenarbeit mit den Landkreisen, von denen die Aufgaben übertragen worden sind, sind bisher keine Probleme aufgetreten. Hierbei ist hervorzuheben, dass auch durch die Landkreise eine fachliche und beratende Unterstützung

der Kommunen/Ämter bei der Aufgabenwahrnehmung erfolgt.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch keine detaillierte Bewertung dahingehend erfolgen, ob der durch das Brandenburgische Standarderprobungsgesetz angestrebte Bürokratieabbau – bezogen auf die straßenverkehrsbehördlichen Aufgaben – auch erreicht wird. Dies bedarf noch eingehender Untersuchungen sowie Auswertungen der von den Kommunen/Ämtern zu führenden statistischen Erhebungsbögen, die zu Vergleichszwecken auch von den jeweiligen Landkreisen geführt werden. Diese Untersuchungen/Auswertungen sind auch erforderlich, da alle zwei Jahre eine Berichterstattung der Landesregierung gegenüber dem Landtag zu erfolgen hat, die Auskunft über den Stand und die Auswirkungen des Verfahrens bei der Aufgabenübertragung nach dem Brandenburgischen Standarderprobungsgesetz geben soll.

Im Rahmen dieser Berichterstattung müssen dann auch Angaben zu den bei den Kommunen/Ämtern anfallenden finanziellen Mehrkosten erfolgen, die sich durch die Übertragung straßenverkehrsbehördlicher Aufgaben ergeben haben.



Theoretische Führerscheinprüfung am PC

Ingo Buchardt

In Deutschland werden jährlich ca. 1,9 Mio., in Brandenburg rund 70.000, theoretische Fahrerlaubnisprüfungen durchgeführt. Die Theorieprüfung wird in Deutschland nach dem Multiple-choice-Verfahren abgelegt, d. h. nach einer Prüfungsmethode, bei der die Bewerber eine oder mehrere Antworten auf einem Papierbogen ankreuzen müssen. So werden u. a. Verkehrsregeln abgefragt sowie anhand von gezeichneten Bildern das richtige Verhalten in bestimmten Verkehrssituationen überprüft. Die Auswertung der Fragebogen erfolgt mittels angelegter Lösungsschablonen.

Seit 1. April 2008 – und somit ein Jahr früher als bundesweit vorgesehen – wird in Brandenburg flächendeckend die theoretische Führerscheinprüfung am PC durchgeführt. In einem gestuften Verfahren erfolgte die Umsetzung ab Januar 2008 durch die Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr beim DEKRA e. V..

Mit der Einführung der theoretischen Führerscheinprüfung am PC wird in einem ersten Schritt die bisherige Papierform durch den PC ersetzt. Daraus ergeben sich folgende wesentliche Vorteile:

- Bei der PC-Prüfung wird die Reihenfolge der Antworten in jeder Prüfung mittels Zufallsgenerator neu zusammengestellt. Damit wird jeder Bogen unterschiedlich. Gleiches gilt für die Reihenfolge der Fragen. Vor diesem Hintergrund macht ein schematisches Auswendiglernen der Antworten jetzt keinen Sinn mehr. Der Prüfling muss sich intensiv mit den Verkehrsregeln befassen und sie wirklich verstehen, um sie richtig beantworten zu können
- Bei der PC-Prüfung ist zudem ein erheblich verbesserter Schutz gegen Manipulationen möglich

- Durch die PC-Prüfung können zukünftig alle Fragen ausgewertet und schneller verändert oder an aktuelle Entwicklungen angepasst werden. Das Austauschen von Fragen ist dann „per Knopfdruck“ machbar

Eine Demonstration über den neuen Ablauf der PC-Prüfung finden Sie auf der Internetseite des MIR.

In Europa wird heute in 20 Staaten eine PC-Prüfung durchgeführt. Auch in Deutschland wird nun eine Modernisierung des Prüfsystems in Angriff genommen und im Hinblick auf die vorgenannten Aspekte optimiert. Die praktische Fahrprüfung in herkömmlicher Weise als zweites Element der Führerscheinprüfung bleibt zunächst unverändert.

Prüflokale

Mit der Einführung der theoretischen Führerscheinprüfung am PC ging eine Reduzierung der Prüflokale im Land Brandenburg einher. Damit wurde der demografischen Entwicklung im Land Rechnung getragen, die in den nächsten Jahren nahezu zu einer Halbierung der jungen Erwachsenen im führerscheinfähigen Alter führen wird. Diese wurde auf der Grundlage von Vorschlägen der DEKRA und unter Berücksichtigung einer Zeit-Wege-Beziehung von 60 Minuten für die Bewerber ermittelt. Nebenstehend wird eine aktuelle Auflistung der Prüforte gezeigt, in denen zukünftig die Ablegung der theoretischen Prüfung am PC erfolgen wird.

Neben den aktuellen bereits erwähnten Vorteilen bietet der Einsatz des PC die Möglichkeit, in einem späteren Schritt mittels Filmsequenzen (virtual reality) realistische Unfallgefahrensituationen zu zeigen. Damit können beim Prüfling die richtigen Reaktionen oder Einschätzungen der Gefahrenlage abgefragt wer-





den. Daran knüpft dann zusätzlich eine Frage nach der Begründung für die gegebene Antwort an.

Nur mit Filmsequenzen können die kognitiven Prozesse bereits in der Phase des theoretischem Lernens trainiert und befragt werden, die beim Autofahren

ablaufen (Verkehrsregeln, Wetterverhältnisse, gefahrene Geschwindigkeit, Fahrbahnverlauf, Fahrzeuge in der Umgebung, Beschilderung und vieles mehr). In der Folge wäre mit einer stark verbesserten Vorbereitung der Fahranfänger auf den Verkehrsalltag zu rechnen. Nach derzeitigen Erkenntnissen scheint

es sinnvoll, dieses Potenzial für die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Fahranfängern zu nutzen, weil diese Personengruppe, die nur rd. 8 % der Bevölkerung ausmacht, immer noch in fast einem Viertel der schweren Verkehrsunfälle mit Personenschaden als Verursacher verwickelt ist. ■

Ergebnisüberblick der Begleituntersuchung zur pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung

Dr. Heidrun Grossmann

Ausgangspunkt und Zielstellung

Fahrschulen haben eine besondere Verantwortung, junge Menschen auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. Das Land Brandenburg hat vor diesem Hintergrund verschiedene Anstrengungen zur Sicherstellung und Optimierung der Qualität der Fahrschulausbildung unternommen. Dazu gehört die Entwicklung eines neuen pädagogisch qualifizierten Systems der Fahrschulüberwachung (PQFÜ), das mit Wirkung vom 15. März 2005 in Kraft gesetzt wurde. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme zum PQFÜ-System hierzu folgendes Fazit gezogen: „Die bisherige Überwachung beschränkte sich auf eine formale Überwachung und eine gelegentliche unterrichtsbezogene Überwachung, die jedoch modernen Qualitätssicherungsstandards nicht entsprach. Das PQFÜ-System liefert dagegen eine methodisch ausgewiesene und aussagefähige Beschreibung der Qualität des theoretischen und praktischen Fahrschulunterrichts und damit die Grundlage für zielgerichtete Qualitätssicherungsmaßnahmen“. (BASt, 19. April 2005). Drei weitere Bundesländer, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen, sind bereits dem Beispiel Brandenburgs gefolgt.

Für die Umsetzung des PQFÜ-Systems wurde vom Institut für angewandte Fa-

milien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) ein Manual erarbeitet, das erstens Checklisten für verschiedene Überwachungsinhalte, den Regelablauf der Formalüberwachung und ein Schema für typisierte Beanstandungen enthält. Zweitens beinhaltet das Manual neuartige Beobachtungsinventare für den theoretischen und praktischen Fahrschulunterricht, die von pädagogischen Sachverständigen als einheitliche „Messlatte“ für die Qualitätskontrolle der Ausbildung genutzt werden.

Im Interesse der Prüfung der Praktikabilität und weiteren Optimierung der Verfahrensweise der PQFÜ wurde durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg 2006 eine Begleituntersuchung bei der Arbeitsstelle für Bildungs- und Sozialisationsforschung an der Universität Potsdam in Auftrag gegeben. Die Evaluierung der Durchführungspraxis anhand der Auswertungsprotokolle (Kurzbericht zur Formalüberwachung sowie der Auswertungsbögen zum Beobachtungsinventar) und die schriftliche Befragung der Sachverständigen und Fahrlehrer zu ihren Erfahrungen bei der Durchführung dieser neuen Form der Überwachungen wurde 2007 mit folgender Zielsetzung fortgesetzt. Durch Einbezug einer größeren Zahl von Überwachungsfällen sollten die Aussagekraft der Evaluationsergebnisse erhöht und Voraussetzungen für eine vergleichende Perspektive der Bewertung der theoretischen und prakti-

sehen Überwachung geschaffen werden. Ein weiteres Ziel bestand darin, Veränderungen in der Umsetzungspraxis vor allem in Hinblick auf Maßnahmeempfehlungen zu untersuchen, da hier anfänglich offensichtlich Unsicherheiten bei den Sachverständigen bestanden. In Auswertung der Evaluation 2006 wurden Richtlinien für die Empfehlung von Maßnahmen entwickelt und die Sachverständigen hinsichtlich der praktischen Anwendung speziell geschult.

Ergebnisse der Begleituntersuchung

Vor dem Überblick zu wichtigen Ergebnissen der Evaluation soll die Datenbasis kurz vorgestellt werden. Von den 295 statistisch erfassten Überwachungen (270 Theorie; 25 Praxis) im Evaluationszeitraum (15. März 2006 – 31. Dezember 2007) sind 280 Auswertungsbögen (95 %) in die Evaluation eingegangen (255 Auswertungsbögen für den theoretischen Unterricht und 25 für die praktische Fahrausbildung). Zu den 255 in die Begleituntersuchung einbezogenen Überwachungsfällen des theoretischen Unterrichts lagen 223 Fragebögen (87,5 %) mit Einschätzungen der Sachverständigen und 124 Fragebögen (48 %) mit Einschätzungen der überwachten Fahrlehrer vor. Wie aufgrund der Empfehlungen zur Durchführung der PQFÜ zu erwarten war, wurden 2006 und 2007 nur in vergleichsweise wenigen Fällen Überwachungen der praktischen Ausbildung angeordnet. Der Ergebnisüberblick



beschränkt sich aufgrund der eingeschränkten Datenbasis zur Überwachung der praktischen Ausbildung daher weitgehend auf die Ergebnisse der Überwachung der theoretischen Ausbildung.

Die geforderten formalen Standards, die im Rahmen der PQFÜ mittels Kurzbericht zur Formalüberwachung erfasst werden, werden bis auf wenige Ausnahmefälle von den überwachten Fahrschulen erfüllt. Das unterstreicht, dass eine Verlagerung der Schwerpunktsetzung der Überwachung in Hinblick auf qualitative Aspekte sinnvoll ist. Die Verschlinkung der Überwachung formaler Aspekte zugunsten der Überprüfung der pädagogischen Ausbildungsqualität wird von den überwachten Fahrlehrern mehrheitlich (92 %) begrüßt. Dass im Jahr 2007 hier kein weiterer Zuwachs, sondern eine leicht abfallende Tendenz zu konstatieren ist, liegt möglicherweise daran, dass die Durchführung der PQFÜ häufiger (in immerhin 14 Fällen) mit einer Standardüberwachung zu formalen Aspekten kombiniert wurde.

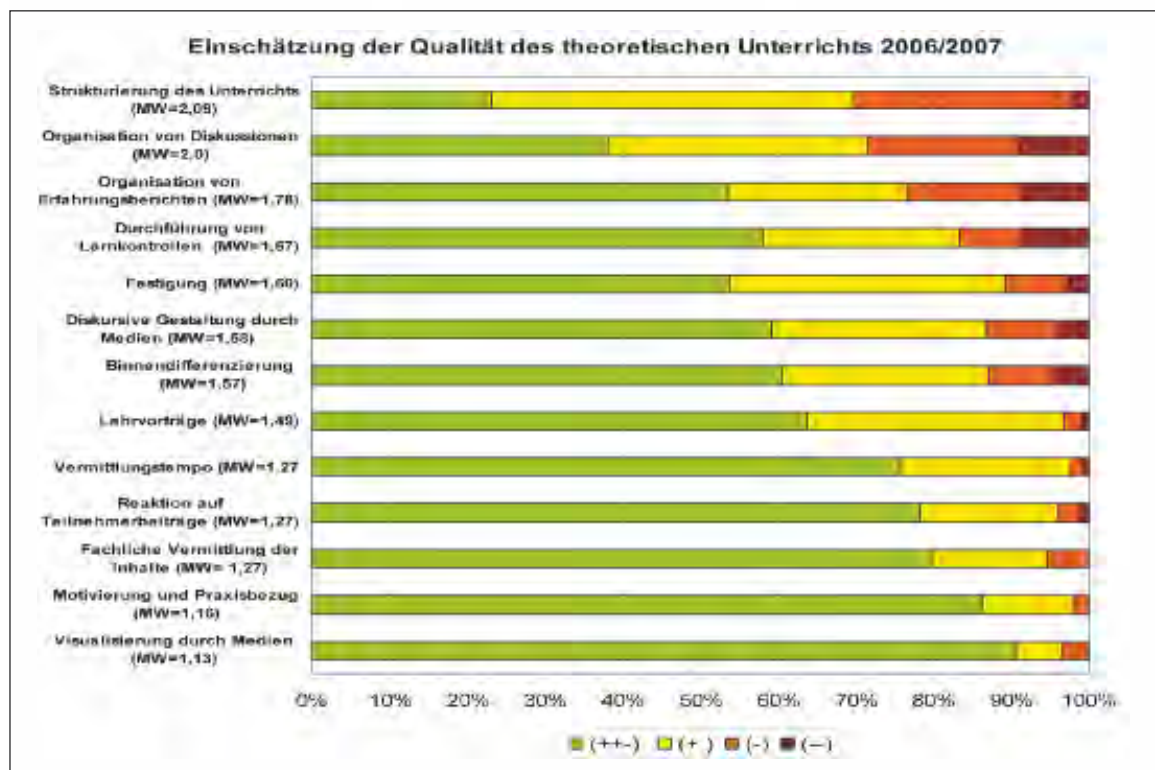
Etwa drei Viertel der befragten Fahrlehrer halten die Identifizierung von Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität sowie Auflagen und Hilfestellungen

zur Behebung von Qualitätsmängeln für die betreffenden Fahrschulen für sehr wichtig. Erwähnt sei, dass die 2007 befragten Fahrlehrer der Identifizierung einer unzureichenden Ausbildungsqualität eine etwas höhere Bedeutung beizumessen. Bei den Sachverständigen wurden im Jahr 2007 in etwas stärkerem Maße als im Vorjahr Auflagen und Hilfestellungen zur Qualitätsverbesserung für Fahrschulen mit unzureichender Ausbildungsqualität als wichtig angesehen. Dies ist vermutlich ein Resultat des Anfang des Jahres erfolgten Erfahrungsaustausches und der Schulung zur Handhabung von Maßnahmeempfehlungen. Sowohl von den Sachverständigen als auch von den Fahrlehrern wird mehrheitlich eine Verlängerung des Überwachungszeitraumes für Fahrschulen mit einer guten Ausbildungsqualität befürwortet. Der Aufwand zur Einschätzung der Ausbildungsqualität wird ebenfalls als angemessen empfunden. Die Akzeptanz des Überwachungsaufwandes bei den befragten Fahrlehrern ist im Jahr 2007 weiter auf fast 84 % gestiegen.

Die Einschätzungen der Sachverständigen zur Praktikabilität des Beobachtungsinventars für die Überwachung des theoretischen Unterrichts fallen 2007 deutlich

besser aus: 44 % der Sachverständigen schätzten es als sehr praktikabel ein, 2006 waren es 28 %. Dies ist offensichtlich ein Ergebnis der zunehmend positiven Umsetzungserfahrungen. Die Zufriedenheit der Sachverständigen mit dem Ablauf der Überwachung und mit der Atmosphäre zwischen dem Fahrlehrer und dem Sachverständigen ist im Jahr 2007 merklich (um 10 bzw. 6 Prozentpunkte in der Bewertungskategorie „Sehr gut“) gestiegen, liegt aber weiterhin unter dem ebenfalls gestiegenen Zufriedenheitsniveau der überwachten Fahrlehrer. Insgesamt gaben mehr als die Hälfte (53,3 %) der überwachten Fahrlehrer an, dass der Ablauf der Überwachung als sehr praktikabel einzuschätzen ist. Die Atmosphäre während der Überwachung wurde von 63,4 % der überwachten Fahrlehrer als sehr positiv beschrieben.

Als ein erstes Resümee kann folgendes festgehalten werden: Die Sachverständigen wie auch die überwachten Fahrlehrer ziehen ein sehr positives Fazit. Von immerhin fast 82 % der überwachten Fahrlehrer wird das PQFÜ-System zudem als ein geeignetes Verfahren angesehen, Qualitätsunterschiede und Möglichkeiten der Qualitätsoptimierung aufzuzeigen.





Wenden wir uns nun der Frage zu, in welchem Umfang und in welcher Hinsicht die Ausbildungsqualität bei den überwachten Fahrschulen Optimierungsbedarf aufweist. Im Rahmen der Überwachung des theoretischen Unterrichts werden 13 Qualitätsdimensionen und im Rahmen der Überwachung der praktischen Ausbildung sieben Qualitätsdimensionen mittels einer vierstufigen Skala eingeschätzt. Der positive Bereich der Qualitätsskala („Erfüllungsbereich“) wurde in der Grafik auf S. 104 zur Einschätzung des theoretischen Unterrichts mit grün/gelb und der negative Bereich der Qualitätsskala („Nichterfüllungsbereich“) mit orange/rot dargestellt.

Positiv anzumerken ist, dass bei den überwachten Fahrschulen im Jahr 2007 die Einschätzungen für alle Qualitätsdimensionen des theoretischen Unterrichts im Durchschnitt etwas positiver ausgefallen sind als im Vorjahr. Die Ergebnisse der Begleituntersuchung bestätigen die Befunde der Erprobungsuntersuchung zur PQFÜ aus dem Jahr 2002. Qualitätsmängel der theoretischen Fahrschulausbildung betreffen weiterhin

vorrangig methodisch-didaktische Aspekte der Lehrqualität: Strukturierung der Ausbildungsqualität, Binnendifferenzierung, Durchführung von Lernkontrollen, Organisation von Erfahrungsberichten und Diskussionen sowie zielgerichtete Nutzung von Medien. Nach den vorliegenden Qualitätseinschätzungen zur Überwachung der praktischen Ausbildung besteht hier ebenfalls vorrangig in Hinblick auf die Strukturierung der Ausbildungseinheit und die Qualität des Methodeneinsatzes Optimierungsbedarf.

Abschließend wollen wir vor dem Hintergrund anfänglicher Unsicherheit auf die Praxis bei der Empfehlung von Maßnahmen eingehen. Es zeigt sich, dass die Sachverständigen in Hinblick auf Maßnahmeempfehlungen eher zurückhaltend agieren. Wenn Maßnahmeempfehlungen erfolgten, so waren diese 2007 wie auch bereits 2006 ausgehend von der Einschätzung der Qualitätsdimensionen durchaus gerechtfertigt. Die erarbeiteten Orientierungshilfen trugen zu einer einheitlichen Verfahrensweise bei. Während im ersten Jahr der PQFÜ-Durchführung vereinzelt keine Maßnahmeempfehlungen ausgesprochen wurden, obgleich

sieben oder mehr Qualitätsdimensionen im Nichterfüllungsbereich lagen, erfolgte in solchen Fällen 2007 immer eine Maßnahmeempfehlung. Das zweite Orientierungskriterium, die Unterschreitung von mindestens zwei Qualitätsdimensionen in einer Kriteriengruppe, zog hingegen vielfach noch keine Maßnahmeempfehlung nach sich. Besonders häufig war dies bei der Kriteriengruppe „Interaktion“ festzustellen, die die Kriterien „Angemessenes Reagieren auf Beiträge der Fahrschüler“, „Organisation von Diskussionen“, „Organisation von Erfahrungsberichten“ und „Diskursive Unterrichtsgestaltung durch Medien“ umfasst. Da das PQFÜ-System nur wirksam sein kann, wenn eine unzureichende Ausbildungsqualität in einem Qualitätsbereich entsprechende Unterstützungsmaßnahmen nach sich zieht, sollte mit den Sachverständigen nochmals eine Verständigung zur Anwendung der Orientierungshilfen für Maßnahmeempfehlungen erfolgen und dabei auch die praktische Ausbildung einbezogen werden. Die Evaluation der Überwachungen der praktischen Ausbildung wird 2008 fortgesetzt.

Der Fahrlehrerprüfungsausschuss des Landes Brandenburg

Peter Labitzke

In Deutschland müssen Bewerber um eine Fahrerlaubnis durch einen Fahrlehrer ausgebildet werden. Dieses staatlich verordnete Monopol ist mit zahlreichen Regelungen untersezt, die im Fahrlehrergesetz und seinen angrenzenden Bestimmungen festgeschrieben sind. Um die zurzeit bestehenden 17 (!) Fahrerlaubnisklassen ausbilden zu können, muss ein angehender Fahrlehrer die vier Fahrerlaubnisklassen A (Zweirad), BE (Pkw mit Anhänger), CE (Lkw mit Anhänger) und DE (Kraftomnibus mit Anhänger) besitzen. Das heißt, viermal ist eine Ausbildung von unterschiedlicher Dauer zu absolvieren und viermal

muss eine Fahrlehrerprüfung in verschiedenen Prüfungsteilen bestanden werden.

Die Fahrlehrerprüfungen werden seit 1991 mit der Gründung des damaligen Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau als obere Landesbehörde durchgeführt. Mit der Zuweisung der Zuständigkeit, einen Fahrlehrerprüfungsausschuss zu bestellen und die Mitglieder dieses Ausschusses zu berufen, wurde in der damaligen Außenstelle Potsdam, später Geltow, ein Fahrlehrerprüfungsausschuss ins Leben gerufen. Diesem Anfang ist es auch

geschuldet, dass noch heute der Fahrlehrerprüfungsraum – wie in einer Fahrschule – mit Lehrmitteln und Lehrmodellen ausgestattet wurde und zu den Prüfungen eingerichtet wird. Mit der Aufnahme der Prüfungstätigkeit war es auch erforderlich, eine Geschäftsstelle zu gründen, die die gesamte Organisation der Fahrlehrerprüfungen durchführt. Die Geschäftsstelle ist dem Dezernat 24 (u. a. Straßenverkehrsrecht) des Landesamtes für Bauen und Verkehr zugeordnet. Hier wird neben der Auswahl der Prüfer und der Vorbereitung der Berufung, die gesamte Organisation durchgeführt. Dazu gehören:



Schwerpunkthema: Mobilität in Brandenburg – Mobilität für alle: Für die Menschen, für die Wirtschaft

- die Planung der Prüfungstermine, der Prüfungsräume und der Abfahrtsorte (nach Bestätigung durch den Vorsitzenden)
- die Ladung der Fahrlehreranwärter und Prüfer
- die Vorkontrolle von Nachweisen
- die Erarbeitung der Vordrucke für die einzelnen Niederschriften
- die Entwürfe der Bescheide für die nicht bestanden Prüfungsteile
- die Berechnung der Auslagen und Erstellung der Gebührenbescheide

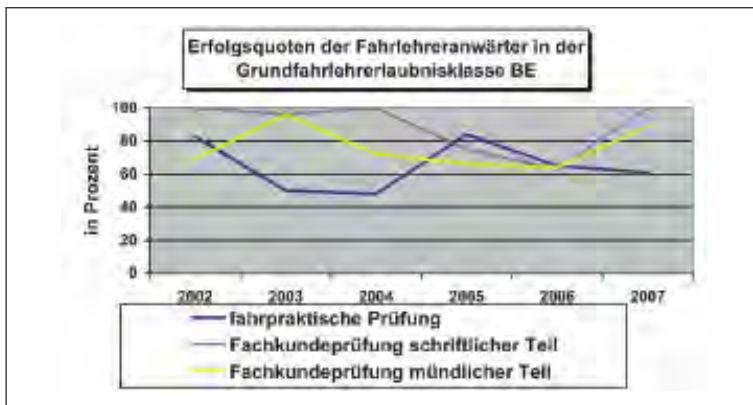


Abb. 2

Weiterhin ist der Sachbearbeiter der Geschäftsstelle Aufsicht in den schriftlichen Fachkundeprüfungen und Behördenvertreter in den mündlichen Fachkundeprüfungen. Der Präsident des Landesamtes beruft für drei Jahre die jeweiligen Prüfungsausschussmitglieder. Zurzeit sind zu Mitgliedern des Fahrlehrerprüfungsausschusses berufen:

- zwei Vorsitzende (beide Bedienstete des Landesamtes mit der Befähigung zum Richteramt)
- 11 amtlich anerkannte Sachverständige für den Kraftfahrzeugverkehr
- zehn Fahrlehrer mit den Fahrlehrerlaubnisklassen A, BE und CE, davon sechs auch mit der Fahrlehrerlaubnisklasse DE (alle sind Inhaber einer Fahrschule)
- drei Pädagogen (ebenfalls Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis und Inhaber einer Fahrschule)

Die Prüfer kommen überwiegend aus dem Land Brandenburg. Vier Prüfer sind seit 1991 im Fahrlehrerprüfungsausschuss tätig. Prüfungsort ist der Sitz des Landesamtes in Hoppegarten. Hier be-

finden sich der Abfahrtsort für die fahrpraktischen Prüfungen der Klassen A und BE, der Fahrlehrerprüfungsraum und die Geschäftsstelle. Als Abfahrtsort für die fahrpraktischen Prüfungen der Klassen CE und DE wurde durch den Vorsitzenden das Gewerbegebiet Schöneiche festgelegt. Hier finden auch die Grundfahraufgaben statt.

Mit dem 1. Januar 1999 wurde das Fahrlehrerrecht reformiert, neu waren u. a. die Einführung einer zweiphasigen Ausbildung in der Grundfahrlehrerlaubnis der Klasse BE und die Erweiterung des Fahrlehrerprüfungsausschusses um den Pädagogen. Fahrlehreranwärter der Klasse BE müssen sich in Phase 1 nach einer fünfmonatigen Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte drei Prüfungsteilen unterziehen. Im dritten Monat der Ausbildung ist die fahrpraktische Prüfung durchzuführen, am Ende der Ausbildung erfolgt die Fachkundeprüfung schriftlicher Teil, danach die Fachkundeprüfung mündlicher Teil. Nach der Erteilung der befristeten Fahrlehrerlaubnis ist in Phase 2 innerhalb von zwei

Jahren eine Ausbildung (Praktikum) von mindestens viereinhalb Monaten in einer Ausbildungsfahrschule zu absolvieren. Mit der Beendigung des Praktikums werden in der Ausbildungsfahrschule die Lehrproben im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht durchgeführt.

Die Prüfungen in den Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE finden nach der Ausbildung statt und sind im Einzelnen die fahrpraktische Prüfung und die Fachkundeprüfungen schriftlicher und mündlicher Teil. Die Anzahl der Fahrlehreranwärter schwankt stark und ist von den tätigen Fahrlehrerausbildungsstätten abhängig. Die Anerkennung und Überwachung der Fahrlehrerausbildungsstätten erfolgt ebenfalls durch das LbV.

Während bis 1999 feste Prüfungstage geplant wurden, musste nach der Reformierung des Fahrlehrerrechts davon abgerückt werden, da nunmehr 25 % der Prüfungsteile – die neu eingeführten Lehrproben – nicht mehr in Hoppegarten, sondern in den Ausbildungsfahrschulen realisiert wurden. Deshalb werden seit dieser Zeit die Fahrlehrerprüfungen nach dem Bedarf geplant. (Abb 1).

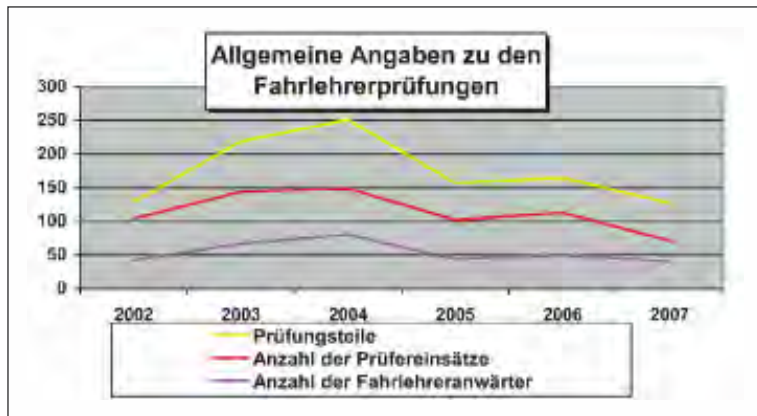


Abb. 1

Die Erfolgsquoten der Fahrlehrerprüfungen stellen sich wie folgt dar:

- Klasse DE und CE („Königsklasse“)
 - Fachkundeprüfungen: 95 %
 - Fahrpraktische Prüfungen: 80 %
- Klasse A
 - Fachkundeprüfungen: 87 %
 - Fahrpraktische Prüfungen: 77 %



- Klasse BE („Einstiegsklasse“) (siehe auch Abb. 2)
 - Fachkundeprüfung – schriftlicher Teil: 90 %*
 - Fachkundeprüfung – mündlicher Teil: 77 %*
 - Fahrpraktische Prüfungen: 66 %*
(* für Erstprüfungen)
- Das Alter der Bewerber um eine Grundfahrlernlaubnis der Klasse BE liegt zwischen 22 und 55 Jahre. Auf Grund des anstehenden Generationswechsels im Fahrschulbereich wird es auch in den nächsten Jahren Fahrlehrerprüfungen geben.

Fahrzeugzulassung – Verzicht auf eine Umkennzeichnung bei Umzug

Rainer Roth

Die Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung (FZV) enthält für die jeweils zuständigen obersten Landesbehörden die Ermächtigung, auf die Neuzuteilung eines Kennzeichens bei Wechsel des Zulassungsbezirkes innerhalb des jeweiligen Landes zu verzichten. Von dieser Regelung kann frühestens zum 1. September 2008 Gebrauch gemacht werden. Der Sonderausschuss für Normen und Standards (SANS) hat die Landesregierung in seinem Zwischenbericht vom 19. Juni

2006 aufgefordert, eine entsprechende Landesregelung so schnell wie möglich herbeizuführen. Deshalb beabsichtigt das Referat 41 eine entsprechende Ausnahmegenehmigung in Form einer Allgemeinverfügung möglichst zum 1. September dieses Jahres zu erlassen. Ganz unproblematisch ist allerdings eine solche Regelung nicht. Geklärt werden müssen Fragen der weiteren Zuständigkeit für das mitgenommene Kennzeichen und es ist eine Anpassung der genutzten

Software erforderlich. Dennoch überwiegen die Vorteile. So kann ein Bürger zunächst die Kosten für die Anfertigung neuer Kennzeichentafeln einsparen. Außerdem bietet die Regelung die erleichterte Möglichkeit, dass künftig die Ausstellung eines neuen Fahrzeugscheins (Zulassungsbescheinigung Teil I) von den jeweiligen Meldebehörden miterledigt wird. Dadurch würde ein zusätzlicher Behördengang mit teilweise langen Fahrtwegen entfallen.

Stand des Projektes Deutschland-Online im Zulassungswesen

Rainer Roth

Die Bundeskanzlerin und die Regierungschefs der Länder haben am 22. Juni 2006 den Aktionsplan „Deutschland-Online“ beschlossen. Übergeordnetes Ziel des Projektes ist die Modernisierung der Verwaltung unter Nutzung von E-Government. Als ein Anwendungsfeld neben anderen wie dem Meldewesen wurde die Kraftfahrzeugzulassung ausgewählt. Unter der Federführung Hamburgs soll für diesen Bereich ein Prozessablauf erarbeitet werden, der die Zulassung (An-, Ab- und Ummeldung) möglichst durchgängig onlinefähig machen soll. Mit anderen Worten: Der Halter soll sein Fahr-

zeug vom heimischen PC aus bei der zuständigen Behörde zulassen können, möglichst ohne persönlich oder durch einen Beauftragten diese aufsuchen zu müssen. Das bedeutet, dass der Bürger in diesen Verfahren selbst viele hoheitliche Handlungen ausführen muss. Dazu gehört bei der Zulassung bspw. die Siegelung der Kennzeichen und die Abstempelung der Fahrzeugdokumente oder bei der Abmeldung die Entfernung des Siegels von den Kennzeichen. Damit wirft die Realisierung eines solchen Online-Verfahrens eine Fülle von Problemen auf, die es zu lösen gilt.

Inzwischen liegt ein erstes Basiskonzept vor, das seitens der zuständigen Finanzbehörde Hamburg in Zusammenarbeit mit einer Arbeitsgruppe aus Vertretern von Zulassungsbehörden sowie des Bundes und verschiedener Länder erarbeitet wurde. Eine erste Hürde ist die Authentifizierung des Halters, die bisher in der Zulassungsbehörde anhand des Personalausweises oder einer Bevollmächtigung vorgenommen wird. In einem Online-Verfahren könnte diese bspw. mittels des künftigen elektronischen Personalausweis erfolgen oder durch besondere, dazu autorisierte Stellen. Im Weiteren sollen für viele Zulas-



sungsvorgänge sog. Transaktionsnummern vergeben werden, ähnlich wie es beim Online-Banking praktiziert wird. Diese Nummern wären nach Ausführung eines bestimmten Vorgangs, bspw. Abmeldung des Fahr-

zeugs bei der Zulassungsbehörde, verbraucht.

Bis allerdings ein tatsächlich umsetzungsfähiges Konzept vorliegt, dürfte noch manches Konzept geschrieben

und mancher Sitzungstag absolviert werden. Ein Pilotversuch ist für das Jahr 2009 vorgesehen, aller Voraussicht nach wird sich dieser ambitionierte Termin aber kaum halten lassen. ■

Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten

Sylvia Pruhs

Mit den Änderungen soll ein Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet werden, indem die Bußgeldregelsätze für Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten überarbeitet werden. Damit werden u. a. der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz (VMK) vom 22./23. November 2006 (TOP 2.1) und eine Empfehlung des 45. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2007 aufgegriffen, die sich für eine differenzierte Anhebung der Geldbußen ausgesprochen hatten.

In der Sache ist die Notwendigkeit zur Überarbeitung der Regelungen aus folgenden Gründen entstanden:

– Das Ziel einer weiteren Verminderung der Anzahl von Unfalltoten lässt sich nur erreichen, wenn neben anderen, z. B. technischen Maßnahmen und Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung die Verkehrsregeln wirksam durchgesetzt werden. Dazu gehören eine intensive Verkehrsüberwachung, zu der das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den Gremien der Innenministerkonferenz (IMK) im Gespräch ist und solche Sanktionen, die die Kraftfahrer wirksam von der Begehung von Verkehrsverstößen abhalten. Das Gesetzgebungsvorhaben greift den zweiten Gesichtspunkt auf, weil die zurzeit vorgesehenen Bußgeldregelsätze des Bußgeldkataloges diese Funktion nicht mehr ausreichend erfüllen. Sie stammen zu einem Großteil

noch aus dem Jahr 1989 und wurden seitdem – abgesehen von punktuellen Änderungen (z. B. für die hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen) – nicht mehr grundlegend geändert. Geldbußen, die 1989 noch abgeschreckt haben, werden aber heute als deutlich weniger einschneidend empfunden. Gerade im gewerblichen Verkehr werden sie vielfach einkalkuliert

- Die Geldbußen in Deutschland liegen – auch wenn die Sanktionen, bedingt durch die unterschiedlichen Rechtssysteme, nicht ohne weiteres miteinander verglichen werden können – deutlich niedriger als in den anderen EU-Mitgliedstaaten, insbesondere solchen mit besserer Unfallbilanz
- Im Weißbuch Verkehr hat die Europäische Kommission die Angleichung der Geldbußen für Verkehrsverstöße als notwendige Maßnahme erwähnt. Die vorgesehene Überarbeitung der Bußgeldregelsätze in Deutschland soll dazu einen nationalen Beitrag leisten und Überlegungen, die Geldbußen auf europäischer Ebene festzulegen, entgegenwirken
- Mit dem Rahmenbeschluss des Rates der Europäischen Union vom 24. Februar 2005 (Rahmenbeschluss 2005/21 4/JI) über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen ist festgelegt worden,

dass Geldbußen ab 70 € in den jeweiligen Mitgliedstaaten vollstreckt werden müssen, in dem der Betroffene seinen persönlichen Aufenthalt hat. Bei darunterliegenden Geldbußen kann die Vollstreckung verweigert werden. Dem Vorschlag, diese Grenze bei 40 € zu ziehen und sich damit an der Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister zu orientieren, waren die anderen europäischen Mitgliedstaaten nicht gefolgt. Diese Mindestgrenze für die Anwendung des Rahmenbeschlusses führt dazu, dass die deutschen Behörden bei demselben Verstoß wegen der im europäischen Ausland deutlich höheren Bußgeldsätze ausländischen Vollstreckungsersuchen gegenüber deutschen Betroffenen nachkommen müssen, während deutsche Ersuchen zurückgewiesen werden könnten. Die vorgesehene Überarbeitung der deutschen Bußgeldregelsätze trägt deshalb zu einer Entschärfung dieser Sachlage und zu einer besseren Vollstreckbarkeit deutscher Sanktionen im Ausland bei

Das Gesetzgebungsvorhaben hat zwei Bestandteile. Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sollen die Bußgeldobergrenze, die Verwarnungsgeldobergrenze und die Eintragungsgrenze für das Verkehrszentralregister überarbeitet sowie damit im Zusammenhang stehende weitere Anpassungen vorgenommen werden. Mit



der Bußgeldkatalog-Verordnung soll die differenzierte Überarbeitung der Bußgeldregelsätze für die häufigsten Verkehrsverstöße erfolgen.

Der Schwerpunkt der Erhöhung der Bußgeldregelsätze liegt hier bei den Hauptunfallursachen. Es sind dies: Das Fahren mit zu hoher Geschwindigkeit, Vorfahrtsverletzungen einschließlich der Missachtung von Halteanordnungen durch Lichtzeichenanlagen, Verstöße beim Abbiegen, die falsche Straßenbenutzung, Abstandsverstöße, das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss sowie Zuwiderhandlungen, die sich als konkrete Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer darstellen. Einbezogen werden außerdem die Zuwiderhandlungen, die im Allgemeinen mit finanziellen oder anderen wirtschaftlichen Vorteilen für

den Betroffenen verbunden sind. Damit wird der in § 17 Abs. 3 OWiG genannte Zumessungsgesichtspunkt der wirtschaftlichen Verhältnisse stärker berücksichtigt und dem Umstand Rechnung getragen, dass Betroffene erfahrungsgemäß dann einen geringeren Sorgfaltsmaßstab an die Beachtung von Regeln anlegen, wenn die zu erwartende Geldbuße deutlich hinter den Vorteilen eines sorglosen Verhaltens zurückbleibt. Einen dritten Schwerpunkt bilden schließlich vorsätzlich begangene Zuwiderhandlungen. Leichte Anhebungen sind außerdem für die Verkehrsverstöße der Radfahrer vorgesehen.

Sonstige Anpassungen werden nur bei den Tatbeständen vorgenommen, bei denen dies aufgrund der neuen Eintra-

gungsgrenze für das Verkehrszentralregister (VZR) erforderlich ist.

Das Vorhaben trägt schließlich auch zu einer Vereinfachung des Bußgeldkataloges bei. Durch Zusammenfassungen und eine Neustrukturierung werden im Vergleich zum jetzigen Katalog etwa 80 Tatbestände eingespart. Dass damit bei einzelnen leichten Zuwiderhandlungen eine geringe Verminderung der Verwarnungsgeldregelsätze verbunden ist, kann hingenommen werden, weil davon nur Tatbestände betroffen sind, die keine nennenswerte Bedeutung für die Verkehrssicherheit haben (bestimmte Parkverstöße und einige leichtere Verstöße im fließenden Verkehr).

Bauliche Maßnahmen sichern die Schulwege für die Kleinsten

Steffen Wenk

Von 1991 bis 2007 haben im Land Brandenburg 301 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr ihr Leben verloren. Im Zusammenhang mit Verletzungen im Straßenverkehr mussten 9.313 Kinder stationär in Krankenhäusern ärztlich versorgt werden. Obwohl die Unfallzahlen stark rückläufig sind, wird seitens der Landesregierung der Unfallverhütung der Kinder größte Aufmerksamkeit entgegengebracht.

Unfalluntersuchungen ergeben, dass die meisten Kinder Unfallopfer als Mitfahrer in Pkw sind (43 %). Kinder verunglücken als Fußgänger weniger häufig (17 %) als Radfahrer (40 %). Gefährdet sind Kinder im Straßenverkehr besonders an unzureichend gesicherten Querungsstellen und auf Radwegen. Aufgrund ihrer Größe und Spontanität sind sie im Straßenverkehr nur schwer von anderen Verkehrsteilnehmern einzuschätzen. Die Praxis hat aber gezeigt, dass geeignete bauliche Maßnahmen,

die diese Besonderheiten berücksichtigen, Kinderunfälle verhindern helfen.

Schul- und Spielwegesicherung hat vorrangig präventiven Charakter. Bereits im

Jahre 1992 regte die Landesregierung die Installation eines Programms zur baulichen Verbesserung der Schul- und Spielwege im Land Brandenburg an. Das Ziel der Förderung im Rahmen der



Maßnahme aus dem Jahre 2007: Aufpflasterung in der Berliner Straße in Blankenfelde-Mahlow, Ortsteil Mahlow



Maßnahme aus dem Jahre 2007: Gehweg für Kinder an der Rheinsberger Straße in der Stadt Fürstenberg/Havel

Schul- und Spielwegesicherung besteht darin, Kindern als spezifische Zielgruppe solche Wegeverhältnisse vorzuhalten, die ihren besonderen Verhaltens- und Wahrnehmungsformen entsprechen. Demnach werden Wege gefördert, die sich zwischen Wohnorten und Schulen bzw. Freizeiteinrichtungen befinden sowie Wege zwischen Schulbushaltestellen und Wohnstätten bzw. Schulen.

Dabei soll einerseits zwar flexibel gehandelt werden können, andererseits soll aber kein Ersatz geschaffen werden für Sofortmaßnahmen bei Gefahr im Verzuge oder Maßnahmen, die einer allgemeinen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen. Vielmehr geht es um

ergänzende Maßnahmen mit dem Ziel, schnell und unbürokratisch die Verkehrssicherheitsarbeit mit dauerhaften Lösungen zu unterstützen.

Seit Bestehen des Programms wurden 273 Maßnahmen mit einem Gesamtwertumfang von 13,7 Mio. € gefördert. Dazu gehören z. B.:

- Bau oder Ausbau von Querungshilfen, wie Mittelinseln, Fußgängerlichtzeichenanlagen und Fußgängerüberwege
- Bau oder Ausbau von Gehwegen, Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen

- Bau oder Ausbau ergänzender Anlagen, wie Beleuchtung, Schutzvorrichtungen
- Bau- oder Ausbaumaßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie Aufpflasterungen, Fahrbahnversätze, Beseitigung von Sichthindernissen
- Bau von Brücken für Fußgänger und Radfahrer
- Bau oder Ausbau von Haltestellen (Wartehäuschen, Warteflächen u. a. m.) sowie Wendeschleifen für den freigestellten Schülerverkehr u. a. m.

Zuwendungsempfänger sind Landkreise, Städte, Ämter und Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Straßenbaulastträgerschaft. Der Landkreis bzw. die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde ist im Antragsverfahren zu beteiligen. Das Ergebnis ist den Antragsunterlagen beizufügen und dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Lindenallee 51, 15366 Hoppegarten, zur Prüfung und Genehmigung zuzustellen.

Ein vollständiges Antragsformular und die Grundsätze der Schul- und Spielwegesicherung sind unter www.lsb.brandenburg.de/ herunterzuladen.



Chausseen – Alleen – Meilensteine – Chausseehäuser Broschüre und Ausstellung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg zur Kulturlandkampagne 2008

Dr. Cornelia Mitschka

Der Verein Kulturland Brandenburg e. V. konzipiert und organisiert als Dachkampagne zu einem jährlich wechselnden Thema in Kooperation mit unterschiedlichsten Partnern im Land kulturelle Projekte, insbesondere auch an den Schnittstellen zu Wissenschaft, (kultureller)

Bildung und Tourismus. Dabei geht es darum, das kulturelle Erbe und die kulturelle Vielfalt der Region unter verschiedenen thematischen Schwerpunkten ins öffentliche Bewusstsein zu heben und diese für Besucher und Bewohner der Region immer wieder neu erlebbar zu

machen. Kulturland Brandenburg e. V. ruft Kulturaktive, Einrichtungen und Initiativen, die im Land Brandenburg tätig sind, jedes Jahr auf Grundlage einer Ausschreibung dazu auf, sich mit Projektideen an den jeweiligen Themenjahren zu beteiligen.



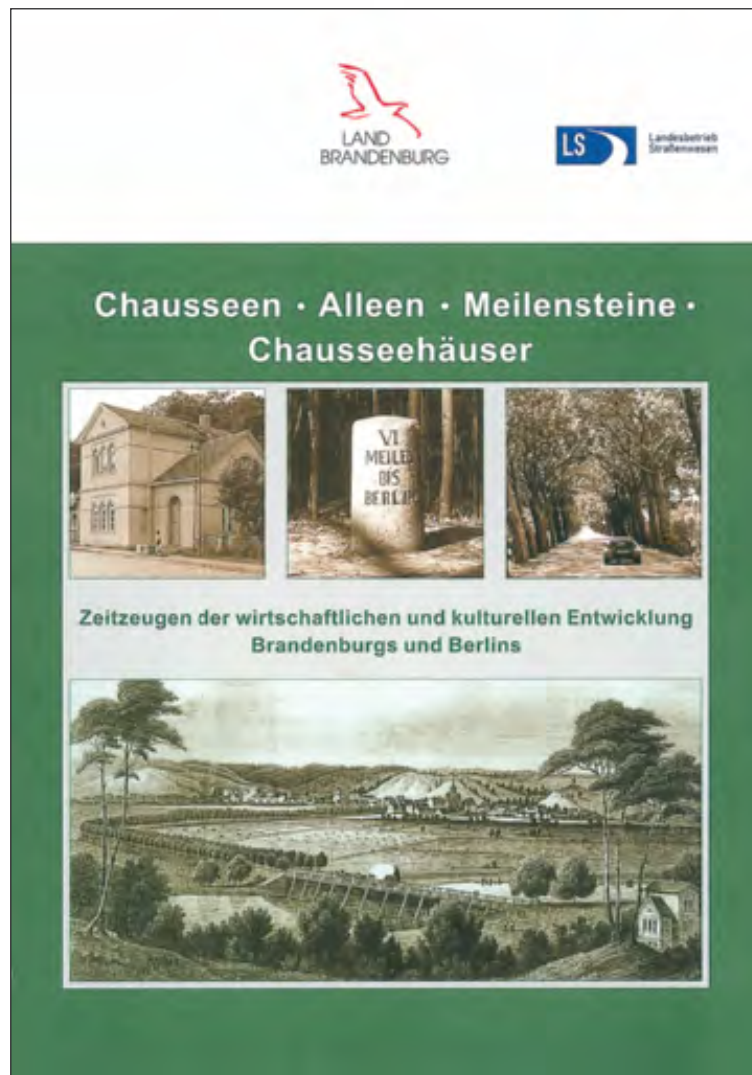
Kulturland Brandenburg 2008 wird gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur sowie das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg. In diesem Jahr beteiligt sich der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg an der Kulturlandkampagne des Landes Brandenburg, die es seit 1998 gibt. Das Motto 2008 lautet: Provinz und Metropole – Metropole und Provinz.

Da Verkehrswege eine materielle Verbindung zwischen Provinz und Metropole herstellen, war es naheliegend, dass der Landesbetrieb Straßenwesen mit der Darstellung der wesentlichen Bestandteile und Symbole solcher Verkehrswege, wie sie z. B. Meilensteine und Chausseehäuser repräsentieren, und des historischen Wandels der Chausseen und Alleen, wie sie gerade im Land Brandenburg noch häufig anzutreffen sind, seinen Beitrag zur diesjährigen Kulturlandkampagne leistet. Das geschieht in Form einer repräsentativen Ausstellung und mit einer begleitenden Broschüre, die detailliert und ausführlich die Bilder der Ausstellung inhaltlich unterstützt.

Damit trägt die Broschüre zur Bewahrung des baukulturellen Erbes der Vergangenheit bei, wie es zum Teil heute noch in Form der Alleen und Chausseen sichtbar ist und illustriert zugleich verkehrspolitische Aspekte im Rahmen kultureller Zusammenhänge.

Die Chausseen, die seit dem Ende des 18. Jahrhunderts gebaut wurden und die ersten befestigten Verkehrswege in der Region waren, bildeten das Fundament für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der „Provinz“ Brandenburg und der „Metropole“ Berlin und sorgten für ein verlässliches und „erfahrbares“ Beziehungsnetz.

Der Ausbau des Straßennetzes in Brandenburg zwischen 1900 und 1989 orientierte sich noch weitgehend am historischen Chaussee-Straßennetz. Ab 1990 traten diesbezüglich große Veränderungen auf, die ebenfalls in der Broschüre dargestellt werden und unter der Überschrift „Straßenbau in Brandenburg“



auch einen Ausblick auf die zukünftige Gestaltung des Straßennetzes in der Region bieten.

Weitere interessante Beiträge beziehen sich auf die Typologie der Meilensteine in Berlin und Brandenburg, auf die Chausseehäuser und Brücken an den Chausseen und – mit direkten aktuellen Bezügen zur Gegenwart – auf die brandenburgischen Alleen und ihre Bäume.

Mit der Broschüre, der Ausstellung und einem Symposium möchte der Landesbetrieb auf die kulturelle, politische und wirtschaftliche Bedeutung der Straßen für die Entwicklung der Beziehungen zwischen **Provinz und Metropole – Metropole und Provinz** aufmerksam machen. Interessierten wird mit der Broschüre anregender Lesestoff in die Hand gegeben.

Termine:

Die Eröffnung der Ausstellung „**Chausseen – Allen – Meilensteine – Chausseehäuser | Zeitzeugen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins**“ fand am 12. Juni in der Industrie- und Handelskammer Potsdam, Breite Straße 2 a-c, 14467 Potsdam, statt. Geöffnet ist die Ausstellung vom 13. Juni bis 11. Juli, Montag bis Freitag, 8:00 bis 18:00 Uhr. Danach wird die Ausstellung in anderen Städten zu sehen sein.

Am Montag, dem 8. September, findet ab 10:00 Uhr ein Symposium zum Thema „**Chausseen – Allen – Meilensteine – Chausseehäuser | Zeitzeugen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins**“ in der Industrie- und Handelskammer Potsdam statt.

Demokratie als Bauherr

Dr. Renate Fritz-Haendeler

Derweil die diesjährige Kulturlandkampagne 2008 Provinz <> Metropole am 23. Mai 2008 zum Auftakt nach Luckau in die Klosterkirche einlud, läuft parallel schon die Auslobung zur Kulturlandkampagne 2009 zum Thema Demokratie und Demokratiebewegungen. 20 Jahre Erfahrung mit der Demokratie fordern zu einer anschaulichen Bilanz heraus. Die Stabstelle Baukultur im MIR hat für den Projektauftrag 2009 unter dem Blickwinkel des Geschäftsbereichs des Infrastrukturministeriums den Textbaustein 4.4 eingebracht: „Demokratie als Bauherr“. (Textauszug siehe unten; Langfassung des Projektauftrags 2009 siehe: www.kulturland-brandenburg.de).



Demokratiebewegungen haben den Geschäftsbereich des MIR seit 1999 be-

Dieselmkraftwerk Cottbus am Eröffnungstag des neuen Kunstmuseums am 8. Mai 2008

Auszug aus dem Projektauftrag Kulturland Brandenburg 2009 – Demokratie: „4.4 ‚Demokratie als Bauherr‘ (Adolf Arndt 1960)“

In einer vielstimmigen Gesellschaft lässt sich die Frage nach dem Gestaltungsanspruch von „Demokratie als Bauherr“ nicht mehr eindeutig beantworten. Sie stellt sich immer wieder neu, nicht allein bei den Repräsentationsbauten einer Gesellschaft, den Parlaments- und Regierungsgebäuden, sondern auch beim Umbau von Stadt und Landschaft in Brandenburg.

„Demokratie als politische Lebensweise“ (ist) von ihrem Ansatz her auf den mündigen Menschen angewiesen (...) darum (muss) alles in ihr, auch das Bauen, darauf angelegt sein, dem Menschen zu seiner Mündigkeit zu verhelfen und ihm (...) bewusst machen, dass er ein politischer Mensch ist, der (...) Mitverantwortung trägt“. (Adolf Arndt, 1961, zitiert nach Wolfgang Thierse, zur Preisverleihung des Deutschen Landschaftsarchitekturpreises, am 10. Mai 2001 BUGA Potsdam)

Dagegen steht:

„Wer sich heute auf das hohe Lied „Demokratie als Bauherr“ beruft, den beschleicht ein leichtes Unbehagen. Der idealistische Ton, das Anmahnen von politischen Tugenden scheint den herrschenden Verhältnissen nicht mehr zu entsprechen. Und wenn der Staat in seinen programmatischen Vorgaben als Bauherr versagt, dann wäre es unbillig, vom Bürger Mündigkeit und Mitsprache bei der Unübersichtlichkeit von Planungsprozessen zu erwarten“ (Gerhard Ullmann, In: Freitag 19 vom 4.05.2001).

Baukultur umschreibt die Umgangsformen einer Gesellschaft mit der gebauten Umwelt in der Vergangenheit, der Gegenwart und der Zukunft. Sie mögen je nach Betrachter gut oder schlecht, aufgeklärt oder intolerant sein. In einer demokratischen Gesellschaft mit vielen unterschiedlichen Lebensstilen muss man sich über einen Wertbegriff wie Baukultur verständigen. Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten standen sich in den 1990er Jahren zwei gegensätzliche Erfahrungswelten gegenüber: Mit und ohne Eigentumsgarantie und folglich mit jeweils anderen städtebaulichen Leitbildern, Regeln und Maßstäben. Die neue sozialistische Stadt in Ostdeutschland verkörperte baulich-räumlich, organisatorisch wie symbolisch das Kollektiv. Dagegen prägten der Einzelne und der Investor das Bild der westdeutschen Stadt. Baukultur in einer pluralistischen Gesellschaft wird durch die Verantwortungsträger bestimmt, d. h. durch private und öffentliche Eigentümer.



Die Auflösung der Gesellschaft in Interessengruppen mit unterschiedlichen Lebensstilen und Konsumwünschen spiegelt sich wider im Erscheinungsbild der Städte. Es ist das „... Resultat einer Vielfalt von Entscheidungen, die alle vernünftig sind oder zur Vernunft tendieren, jedoch unterschiedlichen, miteinander konkurrierender Arten von Vernunft gehorchen“. (Andre Corboz 2001:50). Hier ist im wahrsten Sinne demokratische Abstimmung gefragt, wobei u.a. das Planungsrecht, Grundsätze zur Interessenabwägung und die Beteiligung der Öffentlichkeit als Regelwerk vorgegeben sind. Aber lässt sich über das Zusammenspiel von „gutem Planen und Bauen“ und einzigartiger Gestaltqualität abstimmen, in welcher Tonart?

Der Umbau von Stadt und Landschaft fordert derzeit eine Stadtgesellschaft heraus, sich kritisch aber zukunftsbedacht mit Stadtbaukultur und Selbstdarstellung zu befassen. Was wird abgerissen? Was wird umgebaut, mit welchem neuen Nutzungs- und Qualitätsanspruch? Man muss sich über Strategiekonzepte, Projekte und Finanzierung sachkundig verständigen – und das nicht nur vor Ort, sondern auch im europäischen Erfahrungsaustausch, – über die Lebensform und die Gestalt der Stadt, über die Bedeutung des innerstädtischen Wohnens, über starke Zentren, über Lebensqualität und -vielfalt in einer zur Mobilität verpflichteten Gesellschaft.

Eine integrative Stadtentwicklung, die sozialräumlich denkt, aufgeschlossen ist für lokale Initiativen, für innovative soziale Projekte und kreative Köpfe ist beim Umbau der Städte unverzichtbar. Ziel ist dabei eine kinder- und seniorengerechte Stadt, die sowohl die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wie auch die Entwicklung von Demokratie und Toleranz ermöglicht. Das Wettbewerbswesen in all seinen Ausprägungen, weltweite Gesprächsforen und überörtlicher Ideenaustausch schärfen die Urteilskraft, regen zum Denken in Alternativen an und liefern Argumente für eine nachhaltige Kulturarbeit, wie man baukulturelle Ressourcen bewahren und die Brandenburger Kulturlandschaften gestalten kann.“

wegt, z. B. beim Flughafen BBI, beim Wasserstraßenprojekt 17, bei den Alleestrategien und Windenergieparks, beim Straßenbau und Eisenbahnverkehr, beim Wettbewerb zum Landtagsneubau, beim Stadtumbau und der städtebaulichen Denkmalpflege, bei ZIS- und URBAN-Förderverfahren, bei den INSEK-Projekten der Städte, bei den Wettbewerben zu kommunalen Strategien der Innenentwicklung, bei Architektur- und Städte-

bauwettbewerben, bei den jährlichen Aktionen der Städte mit Historischen Stadtkernen und selbstverständlich bei der Bürgerbeteiligung in der Bauleitplanung.

Bitte machen Sie als gewogene Leserinnen und Leser von MIR AKTUELL in Ihrem Umfeld auf den Projektauftrag 2009 aufmerksam und regen Sie Kommunen wie Initiativen, öffentliche wie pri-

vate Akteure dazu an, ansprechende **Projektanträge** bis zum **20. Juni 2008 bei Kulturland Brandenburg e. V.** zu stellen (näheres siehe: www.kulturland-brandenburg.de). Kulturland Brandenburg wird auch im Jahr 2009 gemeinsam gefördert durch das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur und das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg. ■

16. Hallenfußball-Meisterschaft der Landesregierung am 14. und 15. April 2008

Hans-Joachim Böttche

Das Organisationsteam, mit den Sportfreunden Lars Buntrock aus dem MdF und Michael Marquardt aus dem MLUV, welcher zugleich die Aufgabe des Hallensprechers übernahm, organisierten wieder einmal vorbildlich das alljährlich stattfindende Fußballturnier der Landesregierung. Austragungsort war die Potsdamer Sporthalle in der Heinrich-Mann-Allee.

Neben allen neun Ministerien bereicherten das Turnier mit je einer Mannschaft

die Staatskanzlei, die Industrie- und Handelskammer Potsdam, der Landesrechnungshof, der Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik und der Landtag.

Alle Teams waren sportlich fair und mit großem Engagement am Ball und auf dem Parkett dabei. Die Mannschaften boten spannende und gute Spiele mit toll herausgespielten Toren. Zahlreich anwesende Zuschauer unterstützten

ihre Mannschaften lautstark und sorgten so für eine tolle Stimmung und Atmosphäre auf den Rängen.

Das MIR nahm nach einem Jahr Pause wieder mit einer Mannschaft am Turnier teil. Nach anfänglichen Findungsproblemen spielte sich das Team immer besser in das Turnier hinein. Dennoch reichte es in diesem Jahr noch nicht für eine vordere Platzierung. Zwei Siege stehen trotz guter Spiele drei knappen



0:1 Niederlagen gegenüber, so dass wir nicht über die Vorrunde hinaus kamen.

Gespielt wurde eine Vorrunde in zwei Gruppen á sieben Mannschaften, jeder gegen jeden. Die ersten vier Mannschaften jeder Gruppe qualifizierten sich für die Viertelfinalsiege. Das Finale gewann das MI gegen das MdF mit 6:0 Toren. Den dritten Rang belegte das MBJS vor der IHK Potsdam.

In 49 Spielen wurden 151 Tore erzielt.

Unsere Mannschaft absolvierte ihre Spiele mit folgenden Resultaten:

Abschlusstabelle Gruppe B nach der Vorrunde:

MIR – MdJ	0:1
MLUV – MIR	0:0
MIR – Staatskanzlei	2:0
MIR – Team Landtag	0:1
MASGF – MIR	0:2
MWFK – MIR	1:0

	<u>Tore</u>	<u>Punkte</u>
1. MWFK	19:6	16
2. MdJ	5:5	10
3. MASGF	8:6	9
4. MLUV	8:7	9
5. Landtag	8:7	7
6. MIR	4:3	7
7. Staatskanzlei	2:20	0

Das MIR belegte danach den 11. Platz. Mannschaften und Zuschauer spendeten wieder für einen guten Zweck. So kamen für die Einrichtung einer Schulküche der evangelischen Grundschule in Forst 1.745 € zusammen. Das Geld wurde persönlich durch Finanzminister Speer in Form eines symbolischen Schecks an die Schulleiterin überreicht.

Die Mannschaft des MIR bedankt sich an dieser Stelle bei den Kolleginnen und Kollegen, die das Team während der zwei Turniertage als Fans super angefeuert haben. Des Weiteren geht noch einmal ein Dank an das Referat 10 im MIR, Frau Hass und Herrn Klütz, die es ermöglicht haben, dass das MIR erstmals in einer einheitlichen, neuen Spielkleidung am Turnier teilnehmen konnte. Auch deshalb hat sich die Mannschaft für 2009 vorgenommen, eine bessere Platzierung zu belegen. Das Potenzial für das Erreichen der Viertelfinalsiege ist auf jeden Fall vorhanden, trotzdem sind wir am Zuwachs unserer Mannschaft interessiert. Weitere Fußballspieler aus dem MIR oder dem nachgeordnetem Bereich können sich bei mir melden.

Alle Spieler freuen sich auf eine spannende und aus deutscher Sicht hoffentlich erfolgreiche Europameisterschaft und auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr, am 30./31. März 2009.



Team-Staffel „Wir vom MIR“ war wieder dabei!

Ines Neuber



Hinten v.l.n.r.: Bert Vogt, Lutz Kriebel, Steffen Wenk, Hans-Joachim Stricker und Jörg Finkeldei
Vorne: Annette Flegel (LBV), Annette Schmidt, Karin Lutz, Uta Gericke und Ines Neuber

Inzwischen haben wir bereits zum dritten mal an der 5x5 km Team-Staffel im Tiergarten teilgenommen. Nachdem wir vor drei Jahren mit gerade mal fünf LäuferInnen angefangen haben, sind wir jetzt schon eine Herren- und eine Frauenstaffel mit wechselnder Besetzung. Nicht zu vergessen, die inzwischen sogar drei Staffeln des Landesbetriebes Straßenwesen (eine Herren-, eine Damen- und eine Gemischte Staffel).

In diesem Jahr nahmen insgesamt 3127 Männer- und 401 Frauenstaffeln an der Teamstaffel im Tiergarten teil. Unsere Männer belegten einen guten 954. Platz mit einer Gesamtzeit von 2:06:44 h (schnellste Zeit: 1:21:46 h / langsamste Zeit: 3:13:13 h). Wir Damen wurden 159. mit einer Gesamtzeit von 2:25:30 h (schnellste Zeit: 1:41:16 h / langsamste Zeit: 3:16:04 h). Die Männer mussten sich jedoch der Herrenstaffel der LS-Gazellen geschlagen geben

(777. Platz mit 2:04:34 h). Die Damen der LS-Gazellen wurden 187. mit einer Zeit von 2:27:40 h.

Zieht man die Zeiten der beiden „Wir vom MIR“-Staffeln und den Staffeln I+II der „LS-Gazellen“ zusammen, erliefen

beide jeweils eine Gesamtzeit von 4:32:14 h. Na wenn das mal nicht eine Punktlandung war!

Wir hatten alle wieder viel Spaß und wollen auch im nächsten Jahr wieder am Start sein. Besonders beneidet wurden

wir um unsere tollen neuen T-Shirts. Hier möchten wir uns recht herzlich beim Referat 10 bedanken, das uns den Erwerb der T-Shirts ermöglicht hat.



BTU Beitrag zum Tag der Architektur am 29. Juni 2008: Ausstellung „Einstürzende Neubauten in Farbe“

Katrin Günther

Zum bundesweiten Tag der Architektur am 29. Juni 2008 beteiligt sich die BTU Cottbus mit einer Ausstellung „Einstürzende Neubauten in Farbe“. Die 20 mittel- und großformatigen Bilder (die größten sind 180 cm x 120 cm groß), meist Acrylfarbe auf Leinwand, schufen Studierende des Studienganges Architektur während des letzten Wintersemesters im Seminar „Farbiges Gestalten“, das von Dipl.-Ing. Katrin Günther, künstlerische Mitarbeiterin am Lehrstuhl Plastisches Gestalten der BTU Cottbus betreut wurde.

Die Ausstellung wurde anlässlich des jährlichen Sommerfestes am 26. Juni 2008 im Haus der Brandenburgischen Architektenkammer in der Kurfürstenstraße 52 in Potsdam eröffnet.

Die Studierenden hatten die Aufgabe, sich mit Gebäudestrukturen und Großformen sowie deren Materialeigenschaften und Bruchverhalten auseinander zu setzen. Dem ging die vorbereitende – handwerkliche Seite des künstlerischen Schaffensprozesses voraus, nämlich die Herstellung des Malgrundes vom Zusammenbau des Keilrahmens, dem Aufspannen des Leinens bis hin zur Leimung und abschließenden Grundierung.

Der gezielte Umgang mit Farbe und die Farbkomposition stellten die dritte Komponente des Seminars dar. Kubische Deformationen wurden so geometrisch erfasst, Oberflächen- und Materialeigenschaften in nahezu realistischer Manier

wiedergegeben. Bewegung und Geschwindigkeit, aber auch Stillstand kennzeichnen die Motive, die in jedem der Bilder eine eindrucksvolle Architekturszenarie beschreiben.

Öffnungszeiten der Ausstellung: Brandenburgische Architektenkammer Potsdam, vom 27. Juni – 7. August 2008; montags bis freitags 10:00 – 17:00 Uhr

Weitere Informationen: Dipl.-Ing. Katrin Günther, Künstlerische Mitarbeiterin Lehrstuhl Plastisches Gestalten, Tel.: 0355/69 2383



MIRAKTUELL 2·2008

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.

Die Standpunkte von Autoren außerhalb des Geschäftsbereiches des MIR entsprechen nicht immer der Auffassung des Herausgebers.

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
Redaktion Schwerpunkt:
Barbara Klebe

Redaktionsschluss: 31. Mai 2008

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

Fotos und Abbildungen:

aireye, VBB, Toni Krüger Frankfurt (Oder), Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft, Büro Premnitz, LBV, Dr. Uwe Knoblauch, Mathias Marx Geltow, Technische Werke Eberswalde; Fotografin: Frau Taßler, LUTRA GmbH Königs Wusterhausen; Fotograf: Herr Immel, Hafenbetriebsgesellschaft mbH Eisenhüttenstadt, Rüdiger Pohle, Mühlberg; Herr Jankowiak; Sächsisches Straßenbauamt Döbeln-Torgau; Günter Wicker (Photur)/Berliner Flughäfen, EVS Digitale Medien GmbH/Berliner Flughäfen, Marion Schmieding/Alexander Obst/Berliner Flughäfen

Autorenverzeichnis:

Adam, Marion, Stadt Cottbus
Bayr, Michael, MIR, Ref. 44
Böhme, Ralf, Prignitzer Eisenbahn GmbH
Böttner, André, LBV, Dez.11
Böttche, Hans-Joachim, MIR, Ref. 43
Buchardt, Ingo, MIR, Ref. 41
Dückers, Wilhelm, MIR, Ref. 43
Engels, Monika, MIR, Ref. 45
Fiedler, Edgar, MIR, Ref. 45
Fried, Wolfgang, LuBB
Fritz-Haendeler, Dr., Renate, MIR, Stabstelle Baukultur
Gollnick, Joachim, IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH
Grossmann, Dr., Heidrun, Universität Potsdam
Günther, Katrin, BTU Cottbus
Hage, Rüdiger, IPG
Heiland, Martin, IPG
Hennings, Ralf, WIN-Projektbüro
Herbst, Carsten, HYDER VOIGT Ingenieure GmbH, Luckau
Hiller, Jürgen-Peter, MIR, Ref. 43
Höppe, Detlef, MIR, Ref. 43
Hoser-Grancho, Karolina, MIR, Ref. 44
Iskenius vom Hove, Elisabeth, MIR, Ref. 40
Jupe, Michael, MIR, Ref. 40

Karwiese, Eckhard, MIR, Ref. 40
Kelm, Karena, MIR, Ref. 45
Klebe, Barbara, MIR, Ref. 40
Kruse, Wilhelm, Stadt Rheinsberg
Labitzke, Peter, LBV, Dez. 24
Laboor, Wilfried, MIR, Ref. 40
Lenz, Jörn, Regionale Planungsstelle Oderland-Spree
Mehlmann, Ulrich, MIR, Leiter der Abteilung 4
Mitschka, Dr., Cornelia, LS Brandennurg
Neuber, Ines, MIR, Ref. 13
Neumann, Annkathrin, LBV, Dez. 24
Nobel, Dr., Thomas, ISL Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik Bremen
Panning, Heidrun, MIR, Ref. 40
Pruhs, Sylvia, MIR, Ref. 41
Rasch, Sascha, MIR, Ref. 43
Reschofsky, Bernd, LBV, Dez.23
Riek, Gerhard, MIR, Ref. 41
Röding, Sabine, LBV, Dez.11
Roth, Rainer, MIR, Ref. 41
Rübensam, Dr., Asmus, LS Brandenburg
Rump, Wolfgang, Regionale Planungsstelle Oderland-Spree
Schäfer, Arnd, VBB
Schulze, Evelin, MIR, Ref. 43
Stammler, Horst, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Ubbelohde, Jobst-Hinrich, MIR, Ref. 43
Teßmann, Dr., Günter, LogistikNetz Berlin-Brandenburg
Thomsen, Michael, MIR, Ref. 44
Vogt, Bert, MIR, Ref. 43
Wagener, Dr., Norbert, Wagener & Herbst Management Consultants GmbH Potsdam
Wenk, Steffen, MIR, Ref. 41
Wenzel, Gisela, MIR, Ref.42
Wenzel, Silke, PHF Projektmanagement- und Baubetreuungsgesellschaft mbH
Werth, Werner, MIR, Ref. 44
Wilhein, Iris, MIR, Ref. 40

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.