



MIRAKTUELL

■ 15 Jahre MSWaktuell / MIR AKTUELL
Jubiläumsausgabe

4-2008

VIERTELJAHRESSCHRIFT





Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Seit 15 Jahren informiert „MSWV aktuell“ – heute „MIR AKTUELL“ – über Entwicklungen, Projekte, Gesetzesänderungen, Vorhaben und das Innenleben unseres Ministeriums. Das Heft wird in der Landesregierung, im Landtag, in den Kommunen, bei den Fachverbänden und in einer interessierten Fachöffentlichkeit hoch geschätzt. Unsere Politik wird hier auf fachlich hohem Niveau verständlich gemacht.

MIR AKTUELL kann zu Recht als das „Flaggschiff“ unserer Öffentlichkeitsarbeit bezeichnet werden. Schon in meiner Zeit als Landtagsabgeordneter habe ich damals das „MSWV aktuell“ intensiv studiert, um zu wissen, was im Ministerium läuft und welche Politik gemacht wird. Das hohe Ansehen des MIR als zentrales Förder- und Infrastrukturministerium ist auch ein Verdienst des MIR AKTUELL und der Transparenz unseres politischen Handelns, die durch das Heft erzeugt wird.

In den Anfangsjahren wurde fieberhaft, oft hemdsärmelig, aber mit Mut zur Zukunft am Aufbau des Landes Brandenburg gearbeitet und viel verändert. Die Brandenburger Städte wurden saniert, Verkehrswege ausgebaut, Wohnraum geschaffen. Seit dieser Zeit begleitete stets das MSWV/MIR AKTUELL unsere Arbeit. Bis heute finden sich immer genügend Autoren, um ein Heft zu gestalten. Diese hohe Akzeptanz innerhalb und außerhalb des eigenen Hauses zeigt, dass der Wert des Hefes erkannt worden ist: Unsere Politik transparent zu machen und zwar auf einem fachlichen höheren Niveau als es in der kurzlebigen und oft sensationsheischenden Tagespresse möglich ist.

Wesentliche Politik- und Paradigmenwechsel wurden im MIR AKTUELL erläutert: Der „Masterplan Stadtumbau“ wurde ebenso dargestellt wie die neue Politik des „Stärken stärken“ oder die neue Landesplanung. Die Neuorientierung der Straßenbaupolitik oder herausragende Einzelvorhaben wie der Bau des Hauptstadtflughafens BBI und unsere Wettbewerbspolitik auf der Schiene waren Themen. Artikel erläuterten ein Planfeststellungsverfahren und erklärten, was es mit einem Raumordnungsverfahren auf sich hat.

Gerade Fragen der Landesplanungs- und Landesentwicklungspolitik waren seit 2004 ein zusätzlicher und interessanter Themenbereich unserer Publikation. Mit der Eingliederung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung wurde das Profil des Ministeriums als für die Strukturpolitik des Landes maßgeblich geschärft. Strukturpolitisch besondere Bedeutung hatte das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Jahr 2006, das den Planfeststellungsbeschluss und die zugrunde liegende Landesplanung für den BBI bestätigte und so den Baubeginn für das größte Infrastrukturprojekt in den neuen Ländern ermöglichte.

Wir sind uns der Stärken Brandenburgs und der Leistungen der vergangenen 15 Jahren bewusst und dürfen auf das Geleistete stolz sein. Dazu gehört auch das MIR AKTUELL mit seinen vielen Autoren als Spiegel unserer Arbeit. Vielen Dank für die mehreren Hundert informativen Artikel in den vergangenen 15 Jahren und vielen Dank im Voraus für die weiteren Beiträge, die hoffentlich – und sicherlich – noch geschrieben werden.



Auch in Zukunft wird das „MIR AKTUELL“ über die wichtigsten Entwicklungen und Projekte der Brandenburger Infrastrukturpolitik informieren und so wünsche ich uns und Ihnen für die kommenden 15 Jahre Kreativität, belebenden Austausch und viel Erfolg. Das vorliegende Heft versammelt Beiträge von Beschäftigten und Begleitern des Ministeriums, die hier ihre eigene Rückschau und Bilanz ziehen.

Viel Spaß bei der Lektüre.

Ihr Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg



Inhaltsverzeichnis

Vorwort, Reinhold Dellmann, Minister für Infrastruktur und Raumordnung	3
Grußworte:	
Hartmut Meyer, Minister a. D.	6
Frank Szymanski, Minister a. D., Oberbürgermeister der Stadt Cottbus	7
Rainer Bretschneider, Staatssekretär im MIR.....	8
Wilfried Schrey, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg	8
Hans-Georg Kauert, Leiter der Abteilung Wirtschafts- und Technologiepolitik, Wirtschaftsordnung Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen Berlin	9
Karl-Ludwig Böttcher, Geschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes Brandenburg	10
Bernhard Schuster, Präsident der Brandenburgischen Architektenkammer	11
Wieland Sommer, Präsident der Brandenburgischen Ingenieurkammer	11
Anne Fellner, Beigeordnete der Stadt Fürstenwalde	12
Fachbeiträge:	
Das Betriebssystem des MIR – die Abteilung Eins 10 Fragen an Dr. Gerd Gebhardt	13
Aufgaben und Ziele des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg	17
Aller guten Dinge sind drei – zwei Jubiläen im Ministerium und das LBV wird volljährig.....	19
Vom Oderhochwasser zu Regionalen Wachstumskernen	23
Verwaltungsvereinbarung Oderprogramm Hochwasser 1999 – aus Sicht der Stadtentwicklung und Stadterneuerung	24
Entwicklungspolitik entwickelt sich – von der „dezentralen Konzentration“ zum „Stärken stärken“	25
Integrierte Stadtentwicklungsplanung – der Weg zum Masterplan „Starke Städte – Stadtumbau“	26
15 Jahre Städtebau- und Wohneigentumsförderung – Vorrang für Innenstädte und Wohnen	28
Programme der integrierten Stadtentwicklung	31
Kommunale Planung im Land Brandenburg - Wandel des Aufgabenverständnisses und die Rolle der Landesunterstützung	33
Die Entwicklung der AG „Städte mit historischen Stadtkernen“ als Interessenvertretung und Plattform der Städte sowie als Partner des MIR	36
Gemeinsamkeiten verbinden – Gemeinschaft stärkt	38



Wohnungsmarkt und Wohnraumförderung	40
Politikfeld Baukultur – Wegmarken 1994 bis 2008 im Spiegel von MSWV aktuell / MIR AKTUELL	43
Die Neuorientierung der Landesplanung – die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg: Seit Herbst 2004 im MIR	46
Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)	50
Der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)	51
Kooperation und Vernetzung im Nordosten – ein Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) der Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern	53
Europäische Raumordnung, Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor, Transeuropäische Netze	54
Aktuelle Raumordnungsverfahren im Land Brandenburg	56
Das Lausitzer Seenland – Eine Region im Aufbruch	58
Aufgaben der Raumbewertung	61
17 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)	63
Das ÖPNV-Gesetz Brandenburg	65
Die innovative Entwicklung des Brandenburgischen Straßengesetzes von 1992 bis heute	67
12 Jahre Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr	69
Regie des Regionalverkehrs – VBB im Auftrag des Landes tätig	71
Über Straßen in die Luft gehen – Die Planfeststellung der Straßenanbindung des Internationalen Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld	72
Airport BBI – der neue Flughafen für Berlin und Brandenburg	73
Integriertes Verkehrskonzept (IVK) – ein innovatives politisches Konzept für die Gestaltung der Verkehrspolitik des Landes	74
Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs	76
BASta – Ein elektronisches Verfahren aus Brandenburg zur Lokalisierung und Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen	77
Begleitetes Fahren ab 17	79
Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der Kampagnen „Brandenburg soll besser fahren“ und „Lieber sicher. Lieber leben“	80
Henning-von-Tresckow-Straße: Unser Ministeriumsstandort Zehn Jahre Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung am Standort Henning-von-Tresckow-Straße 2 – 8 in Potsdam	83
Potsdam und der 20. Juli 1944	87



Grußworte



Hartmut Meyer

Als wir uns Mitte 1993 zusammenraufen, um in kritischen Diskussionsrunden Zielstellungen für die nächsten Jahre zu erarbeiten, war es vor allem auch notwendig, die guten Ansätze und ersten Ergebnisse der Referate und Abteilungen gemeinsam mit dem Fachausschuss im Landtag in die Landkreise, Ämter und Kommunen nicht nur zu vermitteln, sondern gerade dort zur Grundlage gemeinsamen Handelns zu verankern.

Natürlich sollte neben einem verbesserten Informationsfluss auch das Image des MSWV innerhalb der politischen Gremien, aber auch bei der Bevölkerung verbessert werden. Und so verwundert es kaum, dass die Schwerpunkte der damaligen Arbeit Wohnungsneubau, die Konversion von WGT-Liegenschaften zur Wohnraumbeschaffung, die Mietpolitik und das Wohngeld waren und somit die ersten Ausgaben von MSWV aktuell füllten.

Die Mischung aus erfahrenen Mitarbeitern aus den alten Bundesländern und Brandenburgern, die sich mit hoher Lernbereitschaft, aber vor allem mit Liebe

und Verantwortung für ihre Aufgabe auszeichneten, waren eine gute Basis, sich den Aufgaben der nächsten 15 Jahre zu stellen. Ich erinnere mich gern an die Foren und Gesprächsrunden Stadterneuerung – (oder besser Stadterhaltung?) – den Aufgaben der Denkmalpflege und erste Gedanken an den später dominierenden Stadtumbau. Es gab schnell grundsätzliche Einigkeit darüber, dass der über mehrere Generationen schmerzhafteste Verlust an Einzelbauten, ganzer Quartiere oder sogar ganzer Grundgefüge einer Stadt unwiederbringbar ist, aber auch die Hoffnung, dass es uns gelingen kann, das noch Vorhandene zu erhalten.

Die damals entwickelten Leitsätze (gemeinsam mit dem ISW) und die dann aufgenommene Arbeit der AG Städte mit historischen Stadtkernen halfen in der Zeit von 1992 – 1995 sehr, dem Versuch der Geschichtskorrektur durch Nachschöpfungen und Rekonstruktionen zu widerstehen. Als Beispiel dafür, wo es uns nicht so gut gelungen ist, eignen sich die leider in den meisten Klein- und mittelgroßen Städten entstandenen Fehlentwicklungen großflächig angelegter Einkaufszentren. Dabei waren die Mehrzahl der Bürgermeister und Verwaltungen dem Druck der Investoren und auch der kurzfristigen Erwartung ihrer Bürger noch nicht gewachsen. Heute weiß auch die letzte Kommune, dass neben dem Sterben des innerstädtischen Handels auch die Infrastruktur der Klein- und Mittelstädte schweren Schaden genommen haben.

Ein Nebenprodukt der Diskussionen um die Entwicklung unserer Städte war ohne Zweifel die dabei gefundene Entscheidung, Landes- und Bundesgartenschauen federführend als Chance für nachhaltige Stadtentwicklung zu sehen. Dabei war die im MSWV entwickelte Flexibilität der unterschiedlichen Förder-

möglichkeiten Vorbild für spätere Förder-Mixe anderer Ministerien. Im eigenen Hause begann damit erstmalig die enge Verzahnung von Städtebauförderung mit Mitteln verkehrlicher Infrastruktur – eine Möglichkeit, die später von den Bürgermeistern weidlich ausgenutzt wurde – zum Wohle unserer Städte.

Ab den Jahren 1996 – 1998 gab es dann erste Ansätze, nicht mehr Neubau zu fördern, sondern städtebauliche Sünden der letzten 40 Jahre zu beseitigen und punktuellen Bedarf durch Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen zu realisieren. Gemeinsam mit Sachsen dauerte es bis 2001, zunächst die neuen und dann die alten Bundesländer sowie den Bund davon zu überzeugen, dass es notwendig wird, in den Städten Stadtumbau (Rückbau) zu planen und zu finanzieren. Es bedarf heute weiterer Anstrengungen auch mit den Verbänden, dieses Programm im nächsten Jahrzehnt beizubehalten.

„Brandenburg soll besser fahren“ – ebenfalls eine Aktion, die in den Gesprächsrunden 1993 geboren wurde und ursprünglich sehr vieldeutig angedacht war. Aber allein die Verkehrssicherheitskampagne kann aus heutiger Sicht in ihren positiven Ergebnissen nicht hoch genug eingeschätzt werden. Doch vor allem der Straßenneubau von Autobahn bis Kreisstraße war die wesentliche Grundlage für den Rückgang der Unfallzahlen. Die Fachabteilung wollte sich nicht mit den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit und den vom Bund für die Bundesstraßen bereitgestellten Mitteln zufrieden geben und warb beim Bund zusätzliche Mittel mit Erfolg ein. Im Landeshaushalt musste der Minister mit den regionalen Abgeordneten ebenfalls um jede Mark streiten.

Das „Blaue Netz“, notwendige Ortsumgehungen zur Entlastung der Städte



und Förderung der Wirtschaftsverkehre, Förderung der Kommunalstraßen – die Fachabteilung hatte immer ein Projekt im Schreibtisch! Deshalb muss auch in Zukunft gesichert sein, dass trotz Personaleinsparungsprogramm die zur Verfügung stehenden Bundesmittel für die Verbesserung der Infrastruktur – ähnlich wie die Sonderprogramme zur Steuerreform und für das Oderhochwasser – eingesetzt werden können.

Das Leben besteht aber nicht nur aus pragmatischem Umsetzen von Investi-

tionsprogrammen. Es galt auch Reformen, Gesetze und neue Organisationsstrukturen umzusetzen. Ob Bahnreform – mit dem Aufbau der Regionalbahnen (ein Erfolgsmodell!) oder die Bildung des Landesbetriebes Straßenwesen – es wurde in den Gremien darüber diskutiert, es wurde entschieden und es gibt seit nunmehr 15 Jahren ein hervorragendes Portal für alle Interessierten MSWV aktuell bzw. MIR AKTUELL zur Information.

Die Vielfalt wurde seit 1993 beibehalten, an der Qualität wird von Ausgabe zu

Ausgabe gefeilt und in mir haben Sie seit Jahren einen treuen Leser.

Danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern!

Ihr Hartmut Meyer

Der Autor war von 1993 bis 2003 Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg.



Frank Szymanski

Nach meiner beruflichen Rückkehr von Potsdam nach Cottbus sind mir viele Verbindungen in das MIR erhalten geblieben. Erhalten geblieben ist mir auch MIR AKTUELL, das ich schon als Minister eine hervorragende Sache fand und das ich jetzt als Oberbürgermeister genauso intensiv lese.

Nicht nur das: MIR AKTUELL wird natürlich auch in allen Fachbereichen des Cottbuser Rathauses intensiv ausgewertet. Es ist für unsere Planer, Städte- und Tiefbauer Pflichtlektüre, um auf dem Laufenden zu bleiben. Gibt es neue Förderprogramme und wie müssen Anträge

gestellt werden? Wie sieht die Landespolitik auf den Feldern Städtebau, Wohnen, Landesplanung und Verkehr aus? Welche neuen Trends zeichnen sich ab? Was gibt es Neues im Hause MIR?

„Hast du schon gelesen? Das MIR will seine Förderpolitik ändern, darauf müssen wir uns in Zukunft einstellen“ oder „Im neuen MIR AKTUELL ist eine Tabelle, die unsere Position im Landesvergleich mit anderen Städten beleuchtet. Das sollten wir noch mal für alle kopieren“. Solche und ähnliche Gespräche sind immer wieder auf unseren Rathausfluren zu hören und belegen, dass MIR AKTUELL nicht nur fachspezifisch maßgebend ist, sondern auch oft für uns Kommunen den Blick über den Teller rand ermöglicht, um von Erfahrungen anderer zu profitieren oder uns zu vergleichen. Das hilft uns, bessere Politik für Cottbus zu machen, denn wir müssen nicht immer das Rad neu erfinden, sondern können auch Dank MIR AKTUELL die Erfahrungen anderer nutzen.

Das ist aber längst nicht alles, was MIR AKTUELL zu einer Besonderheit macht. Seit 15 Jahren bestreiten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des MIR – vom Minister über die Abteilungsleiter bis zum Sachbearbeiter – mit eigenen Beiträgen im Wesentlichen das Heft. Ich glaube, das ist weit und breit einmalig.

Jedenfalls ist mir in der Landesregierung keine andere ähnliche Publikation bekannt.

Auch die Beiträge von externen Fachleuten und aus den Kommunen zeigen die hohe Akzeptanz, die das Heft in der Fachöffentlichkeit nicht nur des Landes Brandenburg genießt. Das vorliegende Heft bietet eine gute Gelegenheit, viele frühere und heutige Begleiter zu Wort kommen zu lassen, zu Recht einmal viel Lob einzustreichen und daraus Kraft und Motivation für die kommenden 15 Jahre und viele weitere Ausgaben zu schöpfen.

Ich wünsche allen Akteuren weiterhin viel Erfolg für das Vorzeigeprodukt MIR AKTUELL. Die Themen werden nicht ausgehen, da bin ich sicher. Ich selbst freue mich schon auf die nächste Ausgabe.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Szymanski

Der Autor war von 2003 bis 2006 Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr bzw. für Infrastruktur und Raumordnung.



Rainer Bretschneider

„Tue Gutes und rede drüber“ und „Wie erreiche ich auch mit strategischen und längerfristig angelegten Sachbeiträgen meine Zielgruppen?“ Unter diesen beiden Fragestellungen traten die Mütter

und Väter des MSWV/MIR AKTUELL vor gut anderthalb Jahrzehnten an, nicht um die Welt zu erobern, sondern um der (zumindest der Brandenburger) Welt die Sicht dieses Ministeriums noch näher zu bringen.

Die Fragestellungen damals wie heute haben sich nicht grundsätzlich geändert: Wie schafft man es, neben den tagesaktuellen Aspekten mit der Notwendigkeit von genauso tagesaktuellen Antworten sich den Themen zu widmen, die zwar nicht so eilig, aber gleichwohl wichtig sind? Alle Beteiligten waren sich einig damals, und alle sind sich einig heute: Der Bedarf besteht, die Nachfrage besteht, das Interesse ist gegeben. Die Zeit muss einfach da sein. Und so erblickte das MSWV aktuell das Licht der Welt. Und wie damals wird auch heute jede Ausgabe immer wieder für sich erkämpft in der Auseinandersetzung mit dem Tagesgeschäft, und zwar von jedem

der einzelnen Autoren/Autorinnen selbst. Und mehr als ein Artikel wird dann erst kurz nach Redaktionsschluss fertig.

Gleichwohl (oder deshalb): Der Erfolg kann sich sehen lassen, was nicht nur durch die vielen positiven Anmerkungen in der Ausgabe dokumentiert wird, sondern auch durch die tagtägliche Nutzung in der praktischen Arbeit oder durch detaillierte Rückfragen bei den Verfassern der Artikel. Das ist die beste Anerkennung für unsere Arbeit.

In diesem Sinne wünsche ich mir, dass Sie sich mit mir freuen auf die nächsten 15 Jahre MIR AKTUELL.

Rainer Bretschneider

15 Jahre Informationen aus erster Hand

Wilfried Schrey

Da sich die vierte Legislaturperiode des Landtages Brandenburg dem Ende neigt, ist das 15-jährige Jubiläum dieser Zeitschrift ein guter Anlass, die Zusammenarbeit zwischen Landtag und Landesregierung einmal aus parlamentarischer Sicht zu bewerten.

Die vielfältigen Aufgaben des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung spiegeln sich selbstverständlich auch im Landtag und dem zuständigen Fachausschuss wider. Hier werden alle wichtigen Maßnahmen vorgestellt und diskutiert sowie Entschei-

dungen des Landtages intensiv vorbereitet.

Es gab dabei eine Vielzahl wichtiger Entscheidungen und Weichenstellungen, aber mitunter auch recht kontroverse Diskussionen. Sicher nimmt dabei





der neue Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) eine herausgehobene Stellung ein. Dieses Großprojekt strahlt auf ganz Brandenburg aus und die positiven Effekte werden auch in Brandenburg an der Havel, Frankfurt (Oder) oder Cottbus spürbar sein. Aber auch in vielen anderen Bereichen wie der Gemeinsamen Landesplanung, der Verkehrssicherheit oder dem Stadtumbau wurde stets eng und vertrauensvoll zwischen den Abgeordneten der Koalition und dem Ministerium zusammengearbeitet.

Ein ständiger Informationsaustausch und die aktuelle Berichterstattung sind in diesem Zusammenhang für eine erfolgreiche parlamentarische Arbeit unerlässlich. Dabei kommt es aber nicht nur auf die Information als solche, sondern auch auf eine ansprechende und übersichtliche Darstellungsform an.

Das 15-jährige Jubiläum dieser Zeitschrift verdeutlicht dabei auch den Ent-

wicklungsprozess des Ministeriums, welches im Laufe der Jahre nicht nur seinen Namen, sondern auch die Aufgabenbereiche veränderte. Ich selbst habe diese 15 Jahre nahezu vollständig als Abgeordneter im Landtag erlebt und während dieser Zeit war und ist die Vierteljahresschrift MSWV/MIR AKTUELL stets ein dankbar entgegengenommener Begleiter.

Sie gibt einen guten quartalsmäßigen Überblick über die wichtigsten Entwicklungen der verschiedenen Themenfelder dieses Fachbereiches. Die kompakte und dennoch informative Aufbereitung ist für die Arbeit eines Abgeordneten sehr wertvoll. So können beispielsweise den Bürgern die oftmals komplexen Sachverhalte verständlich dargestellt und fachlich korrekt erläutert werden. Insbesondere bei der Novellierung der Bauordnung, der Sanierung historischer Stadtkerne und der Neugestaltung des Landesnahverkehrsplans war der Rückgriff auf die Zeitschrift immer sehr lohnenswert.



Wilfried Schrey

Ich glaube, ich spreche damit auch im Namen Vieler, die sich mit den Themen Infrastruktur und Raumordnung in Brandenburg beschäftigen. Ich möchte mich an dieser Stelle für die Unterstützung recht herzlich bedanken und hoffe auch weiterhin so kompetent durch MIR AKTUELL informiert zu werden. Dafür wünsche ich auch in den nächsten 15 Jahren viel Erfolg. ■

15 Jahre MSWV aktuell / MIR AKTUELL aus der Sicht eines Kollegen, der von Anfang an dabei war (wenn auch nicht bis heute)

Hans-Georg Kauert

Wie nähert man sich einem Thema, zu dessen Bedeutung man zwar eine subjektive Meinung hat, aber zu diesem Anlass eigentlich eine objektive Einord-

nung gefordert ist? Heutzutage keine Frage, man „googelt“ im Internet. Hier der erste Versuch einer Annäherung: 1.700 Ergebnisse für MSWV aktuell.

Das etwas eingeschränkte Ergebnis (der Begriff wird vollständig zusammenhängend gesucht), sieht so aus: 369 Ergebnisse für „MSWV aktuell“. Für das





„MIR AKTUELL“, an dieser Zeitschrift war ich nicht mehr beteiligt, sieht die Sache schon viel besser aus: 26.600 Ergebnisse für „MIR AKTUELL“. Eine Steigerung des Bekanntheitsgrades und der Qualität ist bestimmt ein wichtiger – der wichtigste – Grund, es werden allerdings auch Beiträge wie „Wer kann *mir aktuell* ein gutes Skigebiet empfehlen?“ auf Platz 3 gefunden. Auch eine gute Frage, sicher, aber spätestens hier wird mir klar, dass ich mich doch besser subjektiv diesem Thema nähern sollte.

Subjektiv ist die Erinnerung. Deshalb (m)ein Blick zurück ins Jahr 1993: Manfred Stolpe war Ministerpräsident, es gab noch die „Regionalen Aufbaustäbe“, es gab noch richtige Wessis und Ossis in den Ministerien, viele neue Gesichter, es wurde Personal eingestellt, nicht abgebaut, es wurde noch improvisiert, ausgiebig diskutiert und ausprobiert und es gab im Land einen sehr deutlich fühlbaren Bedarf nach Information und Beratung. Man konnte aber andererseits schon etwas vorweisen, hatte erste Erfolge, es ging tatsächlich voran. Das wollte man auch zeigen. Ich kann mich nicht mehr erinnern, wer die Idee hatte (sicher der Abteilungsleiter, gute Ideen haben immer die Abteilungsleiter...), aber jemand hatte die Idee, ein „Informationsblatt“ herauszugeben. Damit fing alles an.

„Alles“, damit meine ich natürlich die Erfolgsgeschichte MSWV aktuell / MIR AKTUELL, aber zunächst einmal bedeutete das eine Vielzahl von ungeahnten Problemen für die Kolleginnen und Kollegen des Referats 10. Wie bei vielen Dingen zu der Zeit gab es mehr Engagement als „know how“, auch bei mir. Das war nicht schlimm, denn erst einmal sollte es ja nur ein kleines Informationsblättchen sein. Die Ansprüche stiegen aber schnell. Das bedeutete Redaktionsarbeit. Wie motiviert man die Kolleginnen und Kollegen überhaupt etwas zu schreiben, wie bringt man jemandem „motivationsschonend“ bei, dass der Beitrag gekürzt, umgeschrieben oder ganz entfallen muss? Wer übernimmt die presserechtliche Verantwortung? Gibt es ein Standardlayout, ist das Papier auch umweltfreundlich genug? Und, das wichtigste überhaupt, wer ist eigentlich die Zielgruppe? Und wie erreicht man diese? Nicht nur inhaltlich, sondern ganz schlicht, wie kommt das Blatt zum Kunden? Kosten? Wer macht den Versand? Und und und....

Gut, dass das Referat 10 ein ungemein improvisationsfähiges, engagiertes, autodidaktisch lernbereites, flexibles und nach außen absolut geschlossenes Team war. Noch heute habe ich Kontakt zu allen und danke ihnen für die tolle Zu-

sammenarbeit. Danken muss ich aber genauso auch den Kolleginnen und Kollegen, die mit ihren Beiträgen, mit Anregungen und Kritik an der Weiterentwicklung der Zeitschrift beteiligt waren. Das „MSWV aktuell“ war ein Teil „meiner Geschichte“ in Brandenburg, sie begleitete mich bis zu meinem Wechsel nach Berlin im Jahr 1999. Das war die subjektive Geschichte.

Objektiv hat sich „MIR AKTUELL“ zu einer anerkannten, qualitativ in Wort und Bild hochwertigen Informationszeitschrift zu den weitgefächerten Themenfeldern des Ministeriums entwickelt. Sie bietet fundierte Information, zeigt Entwicklungen, gibt Anlass zur Diskussion und – sie ist eine meiner ganz persönlichen Brücken ins Land Brandenburg, zu meiner alten Arbeitstelle und zu meinen ehemaligen Kolleginnen und Kollegen. Das war dann doch wieder subjektiv und das ist auch gut so: Herzlichen Glückwunsch, weiter so und die besten Grüße aus Berlin, besonders an meine ehemalige Kollegin Andrea Hass, die als einzige von Anfang an dabei war!

Der Autor war bis 1999 Leiter des für Öffentlichkeitsarbeit zuständigen Referates im MSWV.

Städte- und Gemeindebund Brandenburg verfolgt die Entwicklung der Publikation mit Interesse

Karl-Ludwig Böttcher



In Zeiten der Einführung neuer Kommunikationstechnologien wie Newslettern, E-Magazinen oder dem Aufbau von Online-Angeboten ist schon beachtlich, wenn eine allgemeine Informations-schrift eines Ministeriums der Landesregierung auf ein 15-jähriges Erscheinen zurückblicken kann. Dies zeigt etwa der Vergleich mit dem Ministerium des Innern, welches im Jahr 2004 seine Zeitschrift „Brandenburg Kommunal“ zugunsten elektronischer Medien eingestellt hat. In der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung

hat demgegenüber die Vierteljahresschrift MIR AKTUELL eher noch an Bedeutung gewonnen. Hier finden sich nämlich in gebündelter Form die Stellungnahmen und Positionen des Hauses und seiner Partner zu aktuellen Gesetzgebungsverfahren, künftigen Förderstrategien oder in der Auseinandersetzung um andere strittige politische Fragestellungen. Vor diesem Hintergrund verfolgt der Städte- und Gemeindebund Brandenburg die weitere Entwicklung der Publikation stets mit Interesse.



Gruß der Brandenburgischen Architektenkammer

Bernhard Schuster



Seit nunmehr 15 Jahren sind die 4 mal im Jahr erscheinenden Hefte von MIR AKTUELL beziehungsweise MSWV aktuell, als Informations- und Arbeitsmittel aus dem Berufsalltag brandenburgischer Architekten nicht mehr weg zu denken. Innerhalb der unendlichen Fülle von

Publikationen, Gesetzblättern, Werbematerialien hat das vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung herausgegebene Heft einen besonderen Stellenwert. In klarer und übersichtlicher Form informiert es zuverlässig über Förderinstrumente, Planverfahren, Gesetzesinitiativen, innovative Lösungen aus allen Teilen des Landes, über die Fülle von Veranstaltungen und deren Ergebnisse. Als Architektenkammer hatten wir schon oft die Gelegenheit, über unsere Aktivitäten zu berichten, wie die Architektentage, die durch das MIR geförderten Architekturgespräche, die Architektenwerkstätten und konnten damit unsererseits den breiten Leserkreis von MIR Aktuell ansprechen. Auch architektonisch besonders gelungene Vorhaben, die unter Schirmherrschaft des Ministers mit dem Brandenburi-

schen Architekturpreis ausgezeichnet wurden, fanden ihren Platz.

Hervorzuheben ist nicht zuletzt die sehr gute Gestaltung mit informativem Bildmaterial. Bei so vielen Qualitäten einer Publikation muss man hoffen, dass sie in der selben Qualität von Inhalt und Form weiterhin erhalten bleiben wird. So möchte ich im Namen der Brandenburgischen Architektenkammer meinen Glückwunsch zum 15-jährigen Bestehen aussprechen und allen Beteiligten wünschen, dass sie auch zukünftig mit dem Informationsangebot einen Beitrag zur Entwicklung unseres Landes Brandenburg leisten können. Wir werden das jedenfalls mit Interesse aufnehmen.

MIR AKTUELL – eine Erfolgsgeschichte

Wieland Sommer



**Brandenburgische
Ingenieurkammer**

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Brandenburgs Ingenieure haben von Anfang an die Zeitschrift, die ursprünglich unter „MSWV aktuell“ firmierte, mit Interesse und Neugier auf- und angenommen. 60 Broschüren belegen nicht allein Kontinuität und Ausdauer. Sie zeigen auch eine beeindruckende Entwicklung in den Inhalten, in der Qua-

lität und in der Form. Dazu kann man den „Machern“ mit dem großen Team derjenigen, die mit ihren Beiträgen die Seiten füllen, nur beglückwünschen.

MIR AKTUELL bietet – neben den vielen anderen Medien – gerade für brandenburgische Gesetzgebungsverfahren, Förder-Richtlinien und -maßnahmen sowie bei den Schwerpunkten der Landesentwicklung etwas, was man schwarz auf weiß getrost nach Hause tragen oder in die Hand nehmen kann.

Aber nicht nur das allein stellt den Wert von „MIR AKTUELL“ dar. Für brandenburgische Ingenieurinnen und Ingenieure sind auch die Wirkungen und Ergebnisse der zahlreichen Einzelmaßnah-

men im ganzen Land von besonderem Interesse. Und dies vor allem deshalb, weil die ganze Breite der gebauten und gestalteten Umwelt – thematisch gebündelt – ihren Niederschlag finden.

Manch ein Leser, der auch Mitglied unserer Kammer ist, erkennt in dem einen oder dem anderen dargestellten Projekt seine Beteiligung und fühlt sich einbezogen. Und diese Form der Kommunikation ist ganz besonders wichtig.

Ich verbinde deshalb meinen Glückwunsch für diese Leistung der zurückliegenden 15 Jahre mit der Hoffnung, dass den nächsten 60 Ausgaben der gleiche Erfolg beschieden sein möge.



15 Jahre und kein bisschen leise...

Anne Fellner



Zunächst einmal: Herzlichen Glückwunsch zu 15 Jahren MSWV & MIR AKTUELL!

In diesen fachlich bewegten und spannenden Jahren sind die Hefte mit dem feschen roten Hutband zum festen Bestandteil der Arbeit vieler Kolleginnen und Kollegen geworden, die ein Interesse an der Entwicklung der Städte und Gemeinden in unserem Land haben.

Welche Bedeutung hat MIR AKTUELL für mich? Nun besteht bei einer Jubiläumsausgabe die Gefahr, bei der Beantwortung dieser Frage in Lobeshymnen zu verfallen. Und zum Glück gilt es ja auch nicht, einen Nekrolog zu halten. Viel mehr hoffe ich auf viele weitere Jahre MIR AKTUELL und will deshalb Lob (ohne -hudelei) und Anregung formulieren:

– Zunächst ist MIR AKTUELL eine wichtige und unverzichtbare Plattform der Information. Spätestens hier erfahre ich in der Tiefe des Raums, welche Strategien und Konzepte das Ministerium verfolgt. Ich bekomme Informationen aus den Abteilungen und Referaten und nachgeordneten Dienststellen zu allen erdenklichen Themen. Nicht alle muss ich bis ins Detail verinnerlichen, aber die Umläufe der Hefte in meinem Fachbereich zeigen mir, wie verlesen und häufig kopiert sie am Ende zu mir zurück kommen.

– Dann ist MIR AKTUELL eine hervorragende Chance um zu erfahren, auf welche guten, fachlich fundierten und pfiffigen Ideen die Kolleginnen und Kollegen im Land gekommen sind.

Best practice in Brandenburg – darauf können wir alle stolz sein!

Ich habe schon viele Anregungen für meine Arbeit aus den Berichten

gezogen – Dank dafür an alle Autorinnen und Autoren!

– Und MIR AKTUELL gibt mir die Möglichkeit, meine Stadt, Projekte und Ideen vorzustellen. Eine Chance, die ich gerne gelegentlich genutzt habe. Damit wird deutlich: Fürstenwalde spielt mit im Konzert der Brandenburger Städte und Gemeinden!

Soviel zum Lob. Nun noch eine Anregung: Von allen Autorinnen und Autoren der Beiträge (und natürlich auch von mir selbst) wünsche ich mir den Mut, auch über die Dinge zu berichten, die uns nicht auf Anhieb, nur mit viel Mühe oder gar nicht gelungen sind. Gerade wenn wir uns ehrlich über Hemmnisse und Anlaufschwierigkeiten von Projekten verständigen, können wir etwas von einander lernen. Das ist nicht ehrenrührig, sondern zielführend – nicht nur für die kommunalen Beiträge!

Ich wünsche mir MIR AKTUELL auch in den nächsten Jahren gar nicht leise! ■



Das Betriebssystem des MIR – die Abteilung Eins 10 Fragen an Dr. Gerd Gebhardt

Ihre Abteilung für Grundsatzangelegenheiten und Koordination wird anderenorts auch als Zentral-, Querschnitts- oder Verwaltungsabteilung oder Service-Center bezeichnet. Welche Rolle spielt eine solche Abteilung zwischen den Fachabteilungen, die die Fachpolitik eines Ministeriums doch auch allein betreiben können?

Dr. Gebhardt: Die Abteilung Eins lässt sich mit dem Wirken eines Betriebssystems (CPU) im Verhältnis zu den diversen Fachprogrammen verdeutlichen: Sie sorgt für einen störungsfreien Geschäftsablauf ohne Ausfälle, eine ausreichende und gleichmäßige Ressourcenbereitstellung (vor allem Haushaltsmittel und Personal) und einen reibungsfreien und schnellen Online-Betrieb. Sie koordiniert die verschiedenen Fachabläufe, ergänzt diese, um sie untereinander kompatibel zu machen und bindet dabei auch aufgabenförderliche Netzwerke Dritter ein.

Ein Betriebssystem sorgt dafür, dass die Fachanwendungen darauf zurückgreifen können, quasi den Service für die Umsetzung ihrer Ziele nutzen können. Wie schafft es die Abteilung Eins, dass die Fachanwendungen den Service auch annehmen?

Dr. Gebhardt: Die Eins fühlt sich dem service- und kundenorientierten Handeln verpflichtet. Das heißt auch: Glaubhaftigkeit sichern, indem die Eins auf das befürchtete „Stöckchenhalten“ aus eigenem Gutdünken über die die anderen Leistungsträger zu springen hätten, prinzipiell verzichtet!

Vielmehr ist sie Dienstleister, die die Fachebenen unterstützt, deren Aktivitäten zu einem Mehr als die Summe seiner Teile zu dem „Ganzen MIR“ zusammenzufügen. So sammeln wir die

einzelnen roten Fäden der fachpolitischen Zielstellungen als „Wollen“ ein und überführen sie in meilensteingebundene Module der Aufgabenplanung als „Können“. Es entsteht über kaskadenartige Strukturen interner Entscheidungs- und Kommunikationswege von den Leitungsklausuren zu den regulären Dienstberatungen bis hin zum Jour fixe der Grundsatzreferatsleiter/innen ein komplexes Netz einzelner abrechenbarer und budgetierter Aufgaben des „Machens“.

Ein Betriebssystem gestaltet auch die Schnittstellen zwischen Innen und Außen. Wie funktioniert dies in der Abteilung Eins des MIR?

Dr. Gebhardt: Die Inputs der vielen einzelnen Fachaktivitäten werden konsistent verknüpft, um das MIR zusammen mit den „Fach-Bereichen“ – nach außen als integriert arbeitenden Organismus zu vertreten. In diversen interministeriellen Arbeitsgruppen bereiten wir Entscheidungen der Landesregierung mit vor und bringen die Interessen des Ressorts und seiner Politikfelder ein.

Schlüsselmoment ist die Kommunikation. Über das MIR-Intranet transportieren wir die vielfältigen Aktivitäten in das Ministerium hinein. Über den Jour fixe der Grundsatzreferatsleiter/innen stoßen wir Diskussionen an und können auch den Informationsfluss zwischen den Abteilungen aktivieren. Für die öffentlichkeitswirksame Außendarstellung haben wir soeben neue Instrumente geschaffen, um Presse- und Öffentlichkeitsarbeit noch stärker miteinander zu verzahnen sowie die Zusammenarbeit mit und zwischen den Fachabteilungen zu erleichtern.

Das Betriebssystem „Abteilung Eins“ koordiniert und kommuniziert nach in-

nen, trägt zudem die Erfolge und Projekte der Fachebenen auch nach außen. So kommunizieren wir gegenüber unseren „Kunden“, den Medienvertretern, den Fachinteressierten und allgemein der breiten Öffentlichkeit auf verschiedenen Ebenen. Viele Mosaiksteinchen, wie die Presseinstrumente, die MIR-Publikationen und unsere erneuerte MIR-Homepage, fügen wir zu einem großen Bild zusammen. Auch dabei versteht sich die Abteilung Eins als Dienstleister.

Das MIR kommuniziert nicht nach Haushalts- oder Organisationsgesichtspunkten (auf deren Basis freilich die Ergebnisse erzeugt werden), sondern adressatenorientiert. So wünscht beispielsweise die Fachexpertin in der kommunalen Baubehörde über die Novellierung der Bauordnung anders informiert zu werden, als der in das Thema einsteigende Architekturstudent oder ein betroffener Bürger.

Dazu gehört auch die Ausrichtung von Veranstaltungen und Konferenzen sowie Ausstellungen, die die MIR-Politikfelder unter Einbeziehung von Experten und Akteuren einem breiteren Publikum näher bringen. Den Überblick gibt unsere Vierteljahresschrift, das MIR AKTUELL, eine durchaus einzigartige Broschüre der Landesregierung, produziert von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des MIR und seinen Partnern.

Die Ressourcen bewirtschaftende Grundsatzabteilung sorgt deshalb dafür, dass diejenigen Leistungserbringer, die dem „Teil des Eisberges unter der Wasseroberfläche“ entsprechen, nicht gegenüber jenen Leistungsbestandteilen, die darüber z. B. in unserer erneuerten Internet-Präsentation „in Farbe“ gesehen werden, benachteiligt werden.

Denn die Sorgfalt des rechtsstaatlichen Handelns bis ins letzte Verwaltungs-



Detail bei Vergaben, Planverfahren, Erlassen usw. ermöglicht es erst, dass das Justitiariat regelmäßig erfolgreich gerichtliche Überprüfungen bestehen kann. Damit ist die Bandbreite der „Benutzeroberfläche“ des MIR beispielhaft skizziert.

Viele kennen die Leistung ihres Betriebssystems im eigenen Computer nicht. Genauso halten viele die ministerielle Variante für einen überflüssigen Wasserkopf, der auf Kosten der Fachanwendungen Ressourcen verschlingt und dann noch ihre diesbezüglichen Ansprüche und Wünsche relativiert und reduziert.

Dr. Gebhardt: Dies ist ein untilgbares Vorurteil, das Folgendes übersieht: Von uns wird das Gegenteil von nur passivem Zusammenfügen erwartet, nämlich ein sehr aktives Verknüpfen der vielen Einzelaktivitäten (nicht deren Vorgabe!), wie durch die CPU im Computer.

Realitätsorientierung statt Wunschdenken ist notwendig. Die abwägende Relationierung der Einzelaktivitäten untereinander ist wesentlich anspruchsvoller als nur die Summe der jeweiligen Ansprüche an Haushalt und Personal (oft sind es nur Wünsche) zu addieren. Einige Gesichtspunkte der Bewertung sind:

- überprüfbare Argumente zu Wirkungsfolgen aus Entscheidungsvarianten evaluieren als Vorbereitungen für politische Prioritätensetzungen der Leitung (im Bild der „Bediener“)
- belastbare Sachargumente aus Leistungsvergleichen mit Anderen entwickeln
- die eine oder andere Selbsterkenntnis befördern, dass es „Polster“ gibt
- Aufbauaufgaben, die in den 90er Aufbaujahren prioritär waren, nun aber erfüllt sind, ebenso, wie wohlbegründetes „Liebgewordenes“, dessen Verzicht aber nur wenig Außenwirkung hat.

Denn: Sparen ist seit langem ehernes Gesetz, schon wegen der unausweichlichen Degressionen des Solidarpaktes II. Verwaltung unter diesen Prämissen ergibt sich nicht im Selbstlauf oder kon-

fliktfrei. Sie bedarf harter, unpopulärer und detailreicher Arbeit. So hat sich das MIR entschieden, Personalreduzierungen nicht passiv zu erdulden. Es nutzt die vorhandenen Gestaltungsspielräume aktiv selbst durch sachgerechte Zuordnung der knapper werdenden Ressourcen zu den Prioritäten. Erst durch diesbezügliche Glaubwürdigkeit können unannehmbarere Einschnitte, wie sie z. B. bei den Personaleinsparungen bis 2012 zunächst verlangt waren, erfolgreich korrigiert werden, weil auf bestimmten Feldern das Verwaltungshandeln in konkret darstellbarer Weise gefährdet gewesen wäre.

Hin und wieder brauchen Betriebssysteme und Fachanwendungen ein Update, um den neuen Ansprüchen der Welt da draußen gerecht zu werden. Wie geht die Eins die Großbaustellen der Verwaltungsmodernisierung an?

Dr. Gebhardt: Natürlich mit gesundem Augenmaß. Wir wollen eben nicht Vorreiter etwa nur für „Modewellen“ sein, deren Vorteile nicht bewiesen sind. Wir wollen Irrwege, unnötige oder verfrühte Updates, die Ressourcen verschlingen, vermeiden. So etwa bei einer zu detaillierten Produktbewertung im Rahmen einer neu einzuführenden Kosten- und Leistungsrechnung (KLR). Entscheidend ist, dass es für die Aufbau- und Ablauforganisation einen strukturellen Mehrwert geben muss, der qualitative Verbesserungen gegenüber den schon vorhandenen Instrumenten zeigt. Deswegen brauchen wir als oberste Behörde mit den Unberechenbarkeiten des Regierungsvorbereitenden Handelns in diesem Beispiel auch nur die Minimalvariante in der Erfassungstiefe von Produkten.

Auch bei den Fachanwendungen steht das „Update“ unter Kosten-Nutzen-Relationen im Mittelpunkt. So brachte beispielsweise die im Jahre 2005 wirksam gewordene organisatorische Zusammenführung der zuvor weitgehend voneinander unabhängig agierenden Straßenbauämter (sechs Straßenbauämter und ein Autobahnamt) in die einheitliche Organisationsform eines Landesbetriebes für Straßenwesen (LS) mit einem Vorstand in einer Zentrale einen wesentlichen Effizienzschub durch Vereinheitlichun-

gen aller Art und durch das Wirksamwerden von Spezialkompetenzen für alle, statt Vorhaltung in allen Ämtern. Die vorherige Anzahl von 217 Führungsfunktionen konnte auf 131 konzentriert werden. Heute ist der LS ein landes- und bundesweit beachtetes Beispiel für eine moderne Leistungsverwaltung der öffentlichen Hand. An die Stelle des vorherigen Steuerns der einzelnen Ämter aus der oberen Straßenbehörde mit vielen Erlassen und Weisungen ist die Globalsteuerung mittels einer jährlichen Zielvereinbarung im Gegenstromprinzip getreten, die sich auf strategische Planungen und Zielvorgaben „von oben“ konzentriert statt auf die Steuerung einzelner Projekte (wie früher), wofür „unten“ eine wesentlich größere Eigenverantwortlichkeit in Anspruch genommen wird.

Auch die besten Betriebssysteme und Fachanwendungen bedürfen bisweilen einer Analyse, um Veränderungs- und Verbesserungsbedarf zu erkennen. Gilt das auch für die Verwaltung?

Dr. Gebhardt: Natürlich! Eine Aufgabenkritik, die verborgene Kompetenzressourcen durch Partizipation erschließt, ist insbesondere vor dem Hintergrund der finanziellen Restriktionen und der Veränderungen des organisatorischen Umfeldes unerlässlich. Beispielsweise war mit der genannten Zusammenführung der Straßenbauträger des Landes die Grundlage für eine deutliche Vereinfachung der obersten Steuerungsebene hin zu einer integrierten Verkehrspolitik gesetzt. Die 2007 durchgeführte Verschmelzung von zwei Abteilungen mit zehn Referaten zu einer Verkehrsabteilung mit sechs Referaten war nur unter Einbindung des Sachverständes der Mitarbeiterschaft möglich gemäß den „Spielregeln“ einer Dienstvereinbarung für Umstrukturierungen im MIR. Nur durch breite Partizipation der Mitarbeiterschaft in den strukturierten Diskursen der Aufgabenkritik konnten letztlich umfänglich akzeptierte Entscheidungen erreicht werden.

Ein anderes Beispiel der Aufgabenkritik: Die Zusammenführung der Städtebau-



und Wohnungspolitik folgte der veränderten politischen Prioritäteneinschätzung und erfolgte noch weitgehend top down: Dennoch konnte die Anzahl der Referate von neun (2004) auf fünf (+ Stab Baukultur) (2005) reduziert werden. Die 2007 als Projekt der Aufgabenkritik durchgeführte Evaluierung der Ablauforganisation erschloss weitere Schnittmengen und eröffnete beträchtliche Einsparpotenziale im nachgeordneten Bereich (LBV), die den quantitativen Personaleinsparungen entsprechen. Eine konsequent fortgesetzte Konzentration der Aufbau- und Verfahrensorganisation in 2008 in Abt. 2 mit der Konzentration der Förderaufgaben aus zwei Referaten in einem Referat schloss diese Maßnahme unter dem Motto „Vom Einzelfall zur Globalsteuerung“ ab.

Das MIR ging dabei auf die subjektiven Befürchtungen der änderungsbetroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sehr ernsthaft ein und konnte den Grundsatz „niemand wird sich verschlechtern, aber für einige wird es andere Aufgaben, Vorgesetzte und Kolleginnen und Kollegen geben“ nach geduldiger Auseinandersetzung mit Vorbehalten umsetzen. Schließlich rundete nach zweijährigen differenzierten Diskussionen gemäß der o. g. Dienstvereinbarung die Neugliederung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung die Neuaufstellung des MIR ab. Die GL arbeitet nun in sechs statt zuvor neun Referaten, entsprechend der Aufgabenreduzierung in Detail- und Tiefenschärfe nach der Neuaufstellung der Landespläne.

Eine ebenfalls über die reine Organisationsentscheidung hinausgehende Integrationswirkung für das Handeln zweier Länder hat die Bildung der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin Brandenburg (LuBB), die 2006 nach nur 17 Monaten Vorbereitung ihre Tätigkeit aufnahm. Die LuBB wurde organisatorisch an unser Landesamt angegliedert, wodurch dessen Service-Infrastruktur verfügbar gemacht wurde und diese nicht neu aufgebaut zu werden brauchte. Saldiert konnte die Anzahl der Referate der obersten ministeriellen Landesbehörden von 50 vor 1998 (inkl. GL, bis 2004 extern) nunmehr auf 25 halbiert werden.

Die geleistete Organisationsmodernisierung im quantitativen Rückblick. Diese im Einzelnen skizzierte Konzentration

MIR 1998:

38 Referate + 12 Referate Abt. GL (extern)
5 Abteilungen (ohne GL)

Nachgeordnet: Städtebauliche Verwaltung (auch Wohnen)

1998:

1 Amt, 8 Dezernate,
1 Institut, 3 Arbeitsbereiche +
Proj.-Organisation

Straßenbau-Leistungsverwaltung

1998:

8 Ämter, 44 Dezernate

MIR 2009:

19 Referate + 6 Referate Abt. GL =
25 Referate
in 4 Abteilungen (mit Abt. GL)

2009:

1 Amt, 6 Dezernate

2009:

1 Landesbetrieb, 1 Zentrale, 4 Niederlassungen, 33 Dezernate

Diese Effekte tragen dazu bei, die Personaleinsparungen, die summarisch einen Stellenumfang von 445 von 1998 bis 2009 (bzw. bis 2012 sogar von 678) ausmachen, bewältigen zu können.

Aber reicht es alleine aus, organisatorische Änderungen vorzunehmen, um zurückgehende Ressourcen zu kompensieren? Wenn man gleiche oder bessere Qualität des Outputs erreichen will, muss dann nicht noch mehr am Rechnersystem verändert werden?

Dr. Gebhardt: Zunächst darf man den dementsprechenden Wegfall früherer Schnittstellen mit all ihren Schnittmengen (z. T. Redundanzen), Differenzierungen und notwendigen Entscheidungsbedarfen nicht unterschätzen, auch wenn der erzielte Aufwandswegfall im Einzelnen schwer messbar ist. Die Defragmentierung der Computer-Festplatte liefert die zutreffende Analogie für Performance-Steigerungen. Aber: Weitere Strukturkonzentrationen würden in ungewollte Sachvermengungen umkippen.

Darüber hinaus gibt es drei weitere Stellschrauben:

a) Inhaltliche Aufgabenverringering durch Überprüfung der Notwendig-

der Struktureinheiten führt zu folgender Bilanz:

keit an Detail- und Tiefenschärfe im Aufgabenvollzug

b) Bürokratieabbau durch Deregulierung als Verzicht auf Regelungsvorgaben. Auch dabei haben wir in der praktischen Befassung die Differenzen zu den Hoffnungen aus der Theorie erfahren. Zum Beispiel Bürokratieabbau mit Hilfe des Standarderprobungsgesetzes: Nicht alles, was auf den ersten Blick möglich und sinnvoll erscheint, erweist sich als zweckmäßig. Einsparungen und Kompetenzverlust auf der einen Seite (der Genehmiger) können zu Aufwand und der Notwendigkeit des Aufbaus der erforderlichen Kompetenz auf der anderen Seite (der stärker verantwortungsbelasteten Träger und Anwender) führen, ohne volkswirtschaftlichen Kostenwegfall per Saldo.

c) Ein quantitativ beträchtlicher, aber praktisch erst mit mehrjähriger Verzögerung spürbarer Einsparungseffekt kann durch die Vereinfachungen und Beschleunigungen der e-Government-Methoden als Megatrend mit verschiedenen Handlungssträngen erschlossen werden, wenn die Mehraufwendungen für die Anwender bei der Einführung und Erprobung überwunden sein werden.

Zum Beispiel von der Vorgangs-Umlaufmappe zur durchgängigen elektronischen



Bearbeitung (EL.DOK): Jeder wird alles sofort vorfinden, wofür er zuständig ist. Das wohl weitreichendste Großprojekt der Ablaufmodernisierung in der Landesverwaltung, das elektronische Dokumentenmanagement und die elektronische Vorgangsbearbeitung (DMS/VBS), folgt dem durch die technologischen Innovationen vorgegebenen Megatrend: Vom Schreibmaschinendiktat 1990 zum PC für alle in 10 Jahren, E-Mails statt Papierpost ab ca. 1999 in 5 Jahren, DMS/VBS-Einführung ab 2008 in 2 – 3 Jahren. Wir haben sehr engagiert und keineswegs kritiklos die Beschlussgrundlagen für dieses Projekt mitgestaltet, so dass die „Kinderkrankheiten“ hoffentlich verträglich bleiben.

Von den Dateikartenkästen und Hänge-registaturen zur elektronisierten Personalverwaltung PERIS:

Ganz dezentral innerhalb der Landesverwaltung hat das MIR die Initiative und z. T. Federführung ergriffen bei der selbstbestimmten Anpassung der Software und Einführung des elektronischen Personalverwaltungssystems PERIS in 2009 in allen Ressorts, um mit den verbleibenden Personalressourcen die Vielzahl der personenbezogenen Einzelvorgänge bewältigen zu können. Auch hier werden wir vorbehaltlos die anspruchsvollen Erfordernisse des Datenschutzes als tragende Säule für die Akzeptanz in der Mitarbeiterschaft gewährleisten, auch im Wege der Mitbestimmung.

Neben diesen elektronisierten allgemeinen Verwaltungsverfahren werden parallel dazu praktisch alle Fachverfahren durch fast 200 verschiedene elektronische Abläufe zwischen den Antragstellern und anderen Verfahrenspartnern erfasst und schrittweise auch völlig neu gestaltet zu sehr diversifizierten e-Government-Fachverfahren.

Die am weitesten entwickelten und damit bekanntesten sind

- Baugenehmigung online
- Planungsinformationssystem (PLIS): Das PLIS soll zum flächendeckenden Planungsportal unter Einbindung XPlanungsstandards weiterentwickelt werden. XPlanung ist auch ein Projekt der von hier aus mit voran-

getriebenen Geodateninfrastruktur-Berlin/Brandenburg (GDI-BE/BB).

- E-Vergabe im Straßenwesen
- Wohnungswirtschaftliches Informationssystem WWI
- Brandenburgische Straßen-Information-Bank BBSIB

Manche Bereiche werden also auf ein gemeinsames Betriebssystem der Landesregierung übertragen. Anderes soll weiter vom lokalen Betriebssystem, der Eins des MIR betreut werden. Welche Logik steckt dahinter?

Dr. Gebhardt: Ganz einfach: Fachkompetenz dezentral vor Ort, Regelabläufe konzentrieren, aber kein Rückfall in den zentralistischen Wunderglaube an Großrechner der 70er. Die materielle, organisatorische und personelle Zusammenfassung der elektronischen Basis-Verwaltungssysteme über die Ressortgrenzen hinweg folgt einerseits dem in der Wirtschaft überaus erfolgreichen Prinzip der Shared-Service-Center (SSC), das die Vorteile der Wirtschaftlichkeit der großen Anwenderzahlen und die Gleichförmigkeit der Vorgänge erschließt.

Andererseits sollten die für die Betreuung der Fach-Software-Systeme zuständigen Kompetenzträger weiterhin dem fachlichen Vor-Ort-Betreuungsprinzip in dezentraler Ressortzuständigkeit für die äußerst diversifizierten e-Government-Fachverfahren unterliegen. Die Differenzierung zwischen den beiden Prämissen „Zentralisierung des Massengeschäfts“ und „dezentral betreute Einzelverfahren“ wird 2009 zu leisten sein.

Bei aller Anschaulichkeit des technischen Bildes des Betriebssystems: In der Realität wird das System MIR doch von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern getragen. In der Eins wie in den Fachabteilungen. Die Änderungsintensität in der existenzsicheren Landesverwaltung entspricht zwar in keiner Weise der Dramatik in der krisengeschüttelten Wirtschaft. Aber: Sind nicht all diese neuen Techniken, Verfahren, Organisationsänderungen und veränderten Arbeitsplatzanfor-

derungen inzwischen an die Good-will-Grenzen der Akzeptanz gestoßen?. Wie geht die Eins damit um?

Dr. Gebhardt: Die Wahrnehmung ist durchaus zutreffend. Unsere wichtigste Ressource ist motiviertes Personal. Wir erkennen, dass sich die Beschäftigten in diesem permanenten Prozess stark gefordert, manchmal sogar überfordert fühlen. Konsolidierungsphasen, die es angesichts der bekannten Zahlen zur Personalbedarfsplanung vorerst nicht geben wird, werden schmerzlich vermisst. Als Kompensation ist erforderlich, bei erkannten Problemlagen mit den jeweils spezifischen Instrumenten zu reagieren (analysieren, motivieren, herausfordern, fördern, korrigieren, also: nachjustieren) und dies bei möglichst großer Transparenz. Künftig werden wir bei derartigen Großvorhaben neue Wege eines vorausschauenden Änderungs- und Akzeptanzmanagements erwägen müssen, weil die Überlagerung mehrerer gleichzeitiger „Baustellen“ der dargestellten Art das Bewältigen der regulären Fachaufgaben durchaus temporär erschwert.

Knapp Zehn Jahre AL GL und jetzt schon vier Jahre Grundsatz-Abteilungsleiter; eine Tätigkeit in zwei Ministerien und zwei Abteilungen; das ruft zu Vergleichen auf.

Dr. Gebhardt: Ich war Abteilungsleiter GL mit Leib und Seele. Gerade in der Aufbauzeit gab es dringenden Handlungsbedarf, aber auch breite Handlungsmöglichkeiten, für die wir die Weichen gestellt haben und zwar mit vielen Erfolgen, die noch heute Bestand haben. Ich nenne hier nur den Aufbau der Zusammenarbeit zwischen Berlin und Brandenburg, die Erarbeitung der gemeinsamen landesplanerischen Grundlagen für die Hauptstadtregion.

Letztlich konnten wir viele Ansiedlungen in unserem Land erreichen, weil wir ein umfassendes Planungsinformationssystem entwickelt haben. Oder denken Sie an die Internationale Bauausstellung „IBA Fürst-Pückler-Land“ und die Braunkohleplanung und -sanierung. Am schwierigsten war die landesplanerische



Festlegung für den Flughafenstandort BBI in Schönefeld, die unter Aufhebung des vorinstanzlichen Urteils im Ergebnis vom Bundesverwaltungsgericht und später vom Bundesverfassungsgericht bestätigt wurde. Ein solch einzigartiger Höhepunkt war ein angemessener Abschluss für diesen persönlichen Wirkungsabschnitt. Die dabei gewonnenen Erfahrungen mit Planungs-Zielkonflikten werden meine erst begonnene neue Aufgabe erleichtern, wieder ganz

in preußisch verstandener Pflichterfüllung:

In der kommenden Legislaturperiode geht es bei der Steuerung der Grundsatzabteilung darum, den Geschäftsbe- reich eines so großen Infrastruktur- und Planungsressorts insgesamt zukunfts- fähig zu gestalten. Neue Spannungsfelder sehe ich dabei aus den gegenwärtigen politischen Debatten erst auf uns zukommen, z. B. mit mehr Ansprüchen

an den Staat bei der Krisenbewältigung oder bei der materiellen Bewältigung der demografischen Schrumpfungsproble- me im Lande und alles bei unausweich- lich degressiven Budget- und Personal- zahlen der Verwaltung.

Also: Die künftigen Herausforderungen werden mit weniger Stellschrauben zwar anders, aber nicht kleiner sein als die früheren.

Aufgaben und Ziele des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg



Hans-Reinhard Reuter

Die Straßenbauverwaltungen der Län- der befinden sich, wie weite Teile der öffentlichen Verwaltung, in einer Situa- tion zunehmender betriebswirtschaftlicher Steuerung und unter wachsendem Druck infolge der Einsparvorgaben. Darum muss jeder sein Bestes geben: Die Leitung mit Entscheidungen, die der Aufgabe und dem Potenzial des Lan- desbetriebs gerecht werden und seinem Ansehen nützen; die Mitarbeiter mit tag- täglicher zuverlässiger Arbeit, die dem gleichen Ziel dient. Das ist nach unserer festen Überzeugung der richtige Weg, die Notwendigkeit und große Bedeutung unserer Organisation zu manifestieren – und Arbeitsplätze zu sichern.

Seit 2005 ist der Landesbetrieb Straßen- wesen Brandenburg für den Zustand und die Sicherheit auf den Bundesfern- und Landesstraßen im Land Brandenburg verantwortlich. Der Landesbetrieb hat die Aufgabe, mit Hilfe seiner einheitlichen Struktur unterhalb der Ministerialebene mit hoher Professionalität, zukunftsorien- tiert und bedarfsgerecht die Planung und den Bau von Straßen zu betreiben. Er hat den Betrieb und die Unterhaltung der Bundesfern- und Landesstraßen – sowie anders klassifizierter Straßen – und alle damit zusammenhängenden Aufgaben im Land Brandenburg durchzuführen. Dafür ist der Landesbetrieb Straßenwesen de- zentral organisiert – etwa 2.300 Mitar-

beiterinnen und Mitarbeiter arbeiten an mehr als 50 Standorten in Brandenburg.

Der Landesbetrieb Straßenwesen Bran- denburg hat die Erhaltung und den Ausbau der Straßeninfrastruktur trotz schwierig werdender wirtschaftlicher und



Radweg im Schlaubetal



Bauarbeiten am A115 AD Nuthetal, Nov. 2008

gesellschaftlicher Anforderungen zu si- chern. Wesentlicher Bestandteil seines Handelns ist die ergebnisorientierte Steuerung durch Budgetierung auf der Grundlage eines kaufmännischen Rech- nungswesens und einer Kosten- und Leistungsrechnung. Der Landesbetrieb wird dabei zum modernen Dienstleis- tungsbetrieb, der die staatliche Kernauf- gabe der Entwicklung und Erhaltung der Straßeninfrastruktur als Teil der Daseins- vorsorge erbringt.

Als unsere wesentlichen Ziele und Auf- gaben sehen wir an:



- Gewährleistung eines Höchstmaßes an Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der Witterungsbedingungen (Winterdienst, Verkehrseinflussung, verkehrsgerechte Baustellen)
- Sicherung der Mobilität im Einklang mit Umweltbelangen und Arbeitssicherheit
- Gewährleistung einer abgestimmten Straßenausbaustrategie in Brandenburg
- Entwicklung von Strategien zur Stauvermeidung
- Effizienzsteigerung (höheres Leistungsvolumen der Straßenbauverwaltung bei gleichem finanziellen Aufwand)
- Verhalten gemäß unseres Dienstleister-Images nach außen
- Etablierung der Kosten-Leistungs-Rechnung als Basis für realen Wettbewerb
- Flexibilisierung aller Arbeitsabläufe, insbesondere der mit Außenwirkung
- Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen an allen Standorten des LS (z. B. IT/EDV)
- Einsatz moderner IT-Anwendungen bei Planung und Vergabemanagement
- Einsatz des Controlling zur internen Wirtschaftlichkeitsprüfung
- flache Organisation der Entscheidungsprozesse
- Stärkung der Eigenverantwortlichkeit bei den Kernkompetenzen

An dieser Stelle seien einige Beispiele für unsere wirtschaftlichen und fachlich-organisatorischen Aktivitäten der Jahre 2007 und 2008 genannt:

Insgesamt hat der Landesbetrieb an investiven Mitteln im Jahr 2007 rund 411 Mio. € und im Jahr 2008 rund 423 Mio. € für die Infrastruktur des Landes Brandenburg umgesetzt. Untrennbar im Zusammenhang mit dem Neu-, Um- und Ausbau unserer Bundesfern- und Landesstraßen sowie Radwege stehen die Anforderungen aus dem Bereich des Umweltschutzes und der Landschaftspflege, die allerdings im Verhältnis zu unseren personellen Möglichkeiten stark gestiegen sind. Zur Anpassung an die neuen rechtlichen und fachlichen Rahmenbedingungen wurden eine Vielzahl

von Anleitungen und Regelwerken überarbeitet bzw. neu erstellt, so z. B. das Handbuch Landschaftspflegerische Begleitplanung, die Hinweise zur Erstellung des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages und der Fischottererlass.

Im letzten Jahr wendeten wir für den Radwegebau an Bundesstraßen rund 8 Mio. € und an Landesstraßen rund 6 Mio. € auf. Damit leisten wir – wie auch in den zurückliegenden Jahren – einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit und den Tourismus im Land Brandenburg. Unser Radwegenetz umfasst mittlerweile an Bundesstraßen 900 km und an Landesstraßen 780 km. Daraus erwächst die Verpflichtung, dass wir uns in Zukunft vermehrt mit der Erhaltung der Radwege auseinandersetzen müssen.

Eine fachgebietsübergreifende Aufgabe, die uns in der Vergangenheit wie auch in den kommenden Jahren begleiten wird, ist der Erhalt unserer Alleen. Im Jahr 2007 konnte der LS insgesamt 12.156 Straßenbäume pflanzen, davon 7.037 Alleebäume. 2008 waren ebenfalls sehr hohe Anforderungen zu bewältigen, da die Zielvereinbarung zwischen dem MIR und dem LS die Anpflanzung von 30 km Alleen an Bundes- und Landesstraßen außerorts vorsah. Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, haben wir mit der mittelfristigen Planung begonnen, d. h. es werden Standorte für Alleebaumpflanzungen für jeweils drei Jahre im Voraus in die Planung genommen.

Stolz sind wir auch auf die ausgezeichnete Arbeit, die mit den Auszubildenden

im Landesbetrieb geleistet wurde und wird. So konnten 2008 alle sich in Ausbildung befindenden 25 Straßenwärter in Friesack freigesprochen werden. Zwei haben sogar mit besonders guten Leistungen abgeschlossen. Das war nicht immer so, es zeigt aber, dass sich unsere Anstrengungen lohnen, immer wieder die Ausbildung weiter zu verbessern. Mit allen Auszubildenden, die im Jahr 2007 ihre Abschlussprüfung bestanden haben, konnten befristete Arbeitsverträge abgeschlossen werden. Im Juli 2008 wurden 23 neue Auszubildende im Landesbetrieb eingestellt.

Wie in jedem Jahr kam es auch für 2008 zum Abschluss von Zielvereinbarungen zwischen dem MIR und uns. Wir sind bei der Erfüllung auf einem guten Weg. Erstmals gibt es außerdem Zielvereinbarungen zwischen dem Vorstand und den Niederlassungen.

Aufgaben für die kommenden Jahre

Mobilität ist die Grundlage für Wachstum und Beschäftigung. Sie ist damit auch ein entscheidender Standortfaktor für Brandenburg und ständige Aufgabe für den LS, diese nicht nur aufrecht zu erhalten, sondern zu verbessern. Dafür sind intakte und leistungsfähige Straßen erforderlich. Die Investitionen, die dafür getätigt wurden, sind erheblich und die erzielten Fortschritte können sich sehen lassen. Es stehen aber immer noch viele Aus- und Umbaumaßnahmen für die Sicherung der Mobilität als Daseinsvorsorge und die Stärkung des Wirtschaftsstandortes an. Um die Investitionsentscheidungen sicher treffen zu können,



Spatenstich an der OU Cottbus, Okt. 2008



müssen die verkehrs- und gesellschaftspolitischen Zielstellungen bei den strategischen Ansätzen kontinuierlich evaluiert werden. Insbesondere im Zusammenhang mit neuen Erkenntnissen zur demografischen Entwicklung und der Reduzierung der Finanzausstattung war es geboten, im Rahmen der Neuorientierung der Landesplanung auch das Straßennetzkonzept und auf dieser Grundlage die Bedarfspläne und -listen zu überprüfen. Zur nachhaltigen Unterstützung der räumlichen Erschließung, auch unter den neuen Randbedingungen der Landesplanung und der wirtschaftspolitischen Förderstrategien der Landesregierung, wurde das Straßennetzkonzept parallel zur neuen Landesentwicklungsplanung weiter entwickelt.

Im Ergebnis der Überprüfungen wurde z. B. das „Blaue Netz“ sowohl in seiner Länge reduziert als auch in seinen angestrebten Ausbaustandards entsprechend der geänderten Verkehrsnachfrage präzisiert. Das Leistungsnetzprinzip entspricht dabei der landespolitischen Förderstrategie „Stärken stärken“. Auch mit den an die neuen strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen angepassten Ausbauparametern wird die wirtschaftliche Entwicklung der regionalen Wachstumskerne unterstützt und die Anbindung der peripheren Räume des Landes Brandenburg sowie die Erreichbarkeit und Verbindungsqualität des neuen Zentrale-Orte-Systems in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verbessert. Dabei sind wegen der begrenzten Haushaltsmittelbereitstellung Prioritäten zu setzen, die neben dem Ausbau von Ortsumgehungen auf der

Basis detaillierter Analysen und volkswirtschaftlicher Bewertungen die Rang- und Reihenfolge für die Ausbaustrecken festlegen sollen.

Folgende Schwerpunkte für den Verkehrsträger Straße sind in den kommenden Jahren absehbar:

- Stärkung der brandenburgischen Straßeninfrastruktur in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg als Teil des größer werdenden Europas
- Fortsetzung des Ausbaus des Leistungsnetzes, Umsetzung der Bedarfplanmaßnahmen für den Ausbau der Bundesfernstraßen
- Unterstützung von Wirtschaftsstandorten/Regionalen Wachstumszentren
- Qualitätssicherung im vorhandenen Netz der Bundesfern- und Landesstraßen durch verstärkte Erhaltungsmaßnahmen; Anwendung des Erhaltungsmanagementsystems (PMS)
- Bau von straßenbegleitenden Radwegen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und Erhöhung der Sicherheit im fließenden Verkehr, zur Förderung des alternativen Verkehrsmittels und Unterstützung des Tourismusstandortes Brandenburg
- Sicherung des Erhalts der Alleenkultur im Land Brandenburg

Schwerpunkte im Autobahnnetz sind der Neubau der A 14 als wichtiger Standortfaktor für die Nordwest-Region Brandenburgs. Darüber hinaus stehen als nächste Aufgaben die Erweiterung des nördlichen und von Teilen des westlichen Berliner Rings (A 10) sowie der



Winterdienst auf der Autobahn, Nov. 2008

A 24 zwischen dem Autobahndreieck Havelland und der Anschlussstelle Neuruppin im Zuge eines sechsstreifigen Ausbaus an. Hinzu kommen weitere Ausbaumaßnahmen an den Bundesautobahnen 11, 12 und 13.

Um den Nachholbedarf im Landesstraßenbereich abzubilden, wird auf der Basis des aktualisierten Netzkonzeptes eine Schwachstellenanalyse als neues Entscheidungsinstrument für die Bedarfsermittlung angewandt. Nur so kann erreicht werden, dass anhand nachvollziehbarer Daten ein annähernd objektives Ergebnis zum Neubaubedarf ermittelt wird.

Zukünftig steht sowohl bei Bundes- als auch bei Landesstraßen die Erhaltung des vorhandenen Netzes im Vordergrund. Das erfordert eine Fortschreibung der Bedarfslisten Ortsdurchfahrten, Freie Strecken und Brücken. Schwerpunkt ist hierbei die Ertüchtigung der Ortsdurchfahrten sowohl im Bundes- als auch im Landesstraßenbereich, um das landespolitische Ziel der lebenswerten Städte und Gemeinden in Brandenburg zu verwirklichen.

Aller guten Dinge sind drei – zwei Jubiläen im Ministerium und das LBV wird volljährig

Jan Drews

Jahrestage ... Anlass genug über „Jubiläum“ und „Gratulant“ nachzudenken. Streng genommen ist das Verhältnis zwischen Ministerium und Landesamt

einfach mit den Begriffen „Fach- und Dienstaufsicht“ umschrieben. Doch wer sind wir durch das Ministerium geworden?

Die Leitlinien der Raumordnungs-, Städtebau-, Verkehrs- und Luftfahrtspolitik werden durch das Ministerium vorgegeben: Die Umsetzung im direkten Kontakt



Markttreiben in Beeskow

mit den Bürgern, Wirtschaftsunternehmen und der Kommunalen Familie erfolgt im sogenannten „nachgeordneten Bereich“.

Dieser nachgeordnete Bereich war in den letzten 18 Jahren tiefgreifenden und ständigen Wandlungen unterworfen. Aufgaben haben sich gewandelt, viele sind dazu gekommen, wenige wurden wieder abgegeben. Kontinuierlich dabei waren drei Trends:

1. **Die Konzentration:** Aus einer Vielzahl kleinerer Landesbehörden des damaligen MSWV wurden nur noch zwei Dienstleister im Geschäftsbe- reich des MIR – das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) und der Landesbetrieb Straßenwesen (LS).
2. **Die Aufgabenverlagerung von „oben nach unten“:** Über die Jah-

re hat das Ministerium zunehmend „nicht ministerielle Aufgaben“ auf das LBV und seine Vorläuferbehörden übertragen. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

3. **Die Zunahme der Dienstleistungsansprüche und „Verrechtlichung“:** Mit den Jahren haben Bürger und Wirtschaft ihre Ansprüche an den Rechtsstaat kennen und schätzen gelernt. Egal, was wir tun, am Ende muss das Ergebnis unserer Arbeit den Ansprüchen unserer Auftraggeber und Kunden und denen der Gerichte standhalten.



ÖPNV in Frankfurt (Oder)

In den zurückliegenden Jahren hat sich darüber ein erstaunlich breites und differenziertes Aufgabenspektrum des LBV ergeben: Wir wickeln die gesamte Städtebauförderung des Landes ab, in 2008 z. B. mit einem Volumen von ca. 135 Mio. €, überwiegend Bundes- und Landesmitteln, aber auch Mittel des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), wir legen das statistische und wissenschaftliche Fundament für die Raumordnung, vollziehen die Förde-

rung und Finanzierung des ÖPNV im Lande in einer aktuellen Höhe von 106,53 Mio. €. Die Verkehrsabteilung er- teilt im Jahr über 4.500 Bescheide in den unterschiedlichsten Rechtsberei- chen, wir sind zuständig für den gewerb- lichen Güterkraftverkehr ebenso wie für den Schiffsverkehr auf Landeswasser- straßen, wir überwachen Prüfstützpunk- te für LKW und Pkw, führen Anhörungen für Planfeststellungen für Straßen und Flughäfen durch, erkennen Prüfingenie- ure an, nehmen Prüfungen für Fahrlehr- er und Privatpiloten ab, sind für Luftsi- cherheit und Luftaufsicht in Berlin und Brandenburg verantwortlich, erteilen in diesem Zusammenhang ca. 1.700 Be- scheide. Von all diesen Aufgaben zeu- gen – um bei den Fakten zu bleiben – auch 21 Beiträge des LBV in den ersten drei MIR AKTUELL Heften des Jahres 2008.

All diese Aufgaben tagtäglich zu meis- tern und die positiven Entwicklungen und Ergebnisse zu erreichen, wäre ohne die Einsatzbereitschaft und Flexibilität unse- rer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht möglich gewesen. Bei einem Rückblick auf die Geschichte unseres Amtes ge- hört deshalb neben der Darstellung der Aufgaben immer auch der Leistung der Kolleginnen und Kollegen des LBV Dank und Anerkennung.

Ein Blick zurück

Wer kann sich heute noch an die Begrif- fe „Aufbaustäbe und Aufbauhelfer“, „Vorschaltgesetz“ und „Warteschleife“ erinnern? Wer kennt die Kürzel der heute im LBV vereinten Institutionen? „BLVS“ (Brandenburgisches Landesamt für Verkehr und Straßenbau), „LBBW“ (Landesamt für Bauen, Bautechnik und Wohnen), „ISW“ (Institut für Stadtent- wicklung und Wohnen), „LUA/Z9“ (die Bezeichnung der Raumbeobachtung im Landesumweltamt), „LBVS“ (Landes- amt für Bauen, Verkehr und Straßenwe- sen).

Neben dem kontinuierlichen institutionel- len Wandel gab es fachliche Verände- rungen in den letzten 18 Jahren. Lesen Sie in den folgenden Kästen, welche Wandlungen für die Abteilungen des LBV wichtig waren:



Bahnhof in Fürstenwalde (Spree)



Verkehr

Räumliche Mobilität der Menschen am Wohn- und Arbeitsort ist ab 1990 mehr denn je gefragt. Es ist notwendig, den gesamten übrigen ÖPNV am Personenbeförderungsrecht der Bundesrepublik auszurichten. Für die Verwaltung bedeutet das die genehmigungsrechtliche Mitwirkung an der Kommunalisierung der Verkehrsbetriebe und die erstmalige Vergabe von Linienkonzessionen und Betriebsgenehmigungen nach neuem Recht. Zu den vielfältigen Verkehrsaufgaben gehören außerdem die Erteilung von Ausnahme-genehmigungen für die Zulassung von Verkehrsmitteln, die Genehmigung von Verkehrsanlagen nicht-bundeseigener Eisenbahnen und die Prüfung von Schiffsführern. Mit Genehmigungen von Beförderungsbestimmungen im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr, von Tarifen auf der Schiene und der Hafenordnung auf dem Wasser aber auch den Erlaubnissen für Luftfahrtveranstaltungen werden durch die Verkehrsbehörde geordnete Verkehrsabläufe geschaffen.

Organisatorisch wird diese breite Aufgabenpalette durch gleichartige Tätigkeiten zunächst in regionalen Zuständigkeiten bewältigt. Im November 2000 wird landesweit eine fachliche „Sortierung“ der Dezernate in Verkehrsarten vorgenommen. Mit dieser Neuorganisation ist auch eine räumliche Konzentration in Hoppegarten verbunden. Damit ist im Wesentlichen die Grundstruktur für die heutige Verkehrsabteilung gelegt. Diese trennt im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zwendungsrechtliche Aufgaben von den genehmigungsrechtlichen. Darüber hinaus gibt es die Dezernate Güterkraftverkehr sowie Binnenschiffahrt und Straßenverkehrsrecht; die Luftfahrt wurde bereits 2006 eigenständig. Heute besteht das Alltags-handeln der Verkehrsabteilung vor allem aus dem Erteilen von Genehmigungen und Lizenzen, dem Bewilligen von Fördermitteln, Aufsichts- und Ordnungsaufgaben. Stellung-

nahmen als Träger öffentlicher Belange, die Bildung von Prüfungsausschüssen und die Sicherstellung der ÖPNV-Finanzierung runden die typischen Verwaltungsaufgaben ab. Mit der permanenten Verlagerung von nichtministeriellen Aufgaben vom MIR auf das LBV ist die Verkehrsabteilung zukunftssicher aufgestellt.

Städtebauförderung

Zu Beginn der 90er Jahre wird schnell die erhaltende Sanierung der Stadt- und Ortszentren als vordringliche gemeinsame Aufgabe von Land, Städten und Gemeinden erkannt. Doch wie kann eine geordnete Entwicklung vorstatten gehen? Städte und Land nähern sich der Aufgabe in einem gemeinsamen Lernprozess, ein „learning-by-doing“, begleitet von qualifizierten Helfern und Partnern.

Zum ersten Alltagsgeschäft gehören noch die sich permanent ändernden Prioritätenlisten der Städte (Liste zur chronologischen Umsetzung der Vorhaben). Viele Hemmnisse in der Umsetzung der Vorhaben führen zu Änderungen dieser Listen.

Bei der Modernisierung und Instandsetzung von Wohnraum, zu Beginn der 1990er Jahre herrscht im Land Brandenburg Wohnungsnot, und städtebaulich wichtigen Gebäuden „fehlt“ z. B. mal der Eigentümer, liegen Restitutionsansprüche auf den Gebäuden oder können die Eigentümer den Eigenanteil der Finanzierung nicht aufbringen. Bei der Sanierung des öffentlichen Raums sind die unterirdischen Infrastrukturen mit den Ver- und Entsorgungsträgern der Höhe (Investitionssummen) und der Reihenfolge nach abzustimmen, damit die neuen Straßen und Plätze nicht nach wenigen Jahren wieder aufgerissen werden müssen.

Mit der erwarteten Endlichkeit einiger Förderprogramme werden im November 2000 die Entwicklungslinien für die Sanierungsgebiete geschärft und der Sanierungsplan als



Hoppegarten



Cottbus



Schönefeld



Frankfurt (Oder)



Potsdam



Tegel



konkrete städtebauliche mittelfristige Planung eingeführt. Zusätzlich wird ein kartographisches Monitoring über die umgesetzten Vorhaben eingesetzt. All das ist heute selbstverständliche Arbeitsgrundlage.

Beginnend im Jahr 2002 wird den Stadterneuerungsprogrammen eine wichtige Säule hinzu gefügt – das Stadtumbauprogramm. Aufgrund der demographischen Entwicklung, der notwendigen Unterstützung der besonders betroffenen Wohnungsunternehmen (Rückbau und Altschuldenentlastung) und zur Stabilisierung des Wohnungsmarktes werden Städtebaufördermittel zum Rückbau nicht mehr benötigter Wohnungen ausgereicht und der Strukturwandel erfolgreich unterstützt. Die in gleicher Höhe eingesetzten Aufwertungsmittel konzentrieren sich ergänzend zunehmend auf die Funktionsstärkung der Innenstädte.

Das gestellte Ziel der Sanierung der Innenstädte ist zu ca. zwei Dritteln erreicht. Die Innenstädte haben deutlich an Attraktivität gewonnen, ihre Funktionen wurden neu belebt. Leben, Arbeiten und Wohnen im Zentrum ist wieder nachgefragt.

Die im Jahr 2007 auf der Grundlage des „Masterplans Stadtbau“ des MIR durch viele Städte aufgestellten „Integrierten Stadtentwicklungskonzepte“ zeigen den für die nächsten Jahre bestehenden Handlungsbedarf auf.

Luftfahrt

Zur Jahreswende 1991/92 nehmen vier Beschäftigte am Agrarfluggebäude Schönefeld ihre Arbeit auf. Nach der staatlichen „Bestimmung“ der Luftfahrt in der DDR durch ein Unternehmen betritt die Verwaltung auch in diesem Bereich Neuland. Genehmigungen für privat betriebene Landeplätze und Segelfluggelände, Luftfahrtunternehmen sowie Luftsportvereine sind die Boten der neuen Zeit in der Luftfahrtverwaltung. Hinzu kommt der für Jeden mögliche Er-

werb eines Luftfahrerscheines, der nach der theoretischen und fliegerisch-praktischen Prüfung durch die Luftfahrtbehörde erteilt wird.

Es beginnt ein kontinuierlicher Entwicklungsprozess, der mit personeller und fachlicher Stärkung, Übernahme von Vollzugsaufgaben in eigener Verantwortung und einem Umzug nach Hoppegarten verbunden ist.

Letzter bedeutender Meilenstein ist die Gründung der „Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg“ im August 2006. Aufgaben für die Länder Berlin und Brandenburg werden wahrgenommen. Standort dieser Behörde ist wieder Schönefeld, Ort des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI). BBI wird die künftigen Aufgaben stark prägen. Neu hinzugekommen ist in 2006 das Aufgabengebiet „Luftsicherheit“, das die Zuverlässigkeitsüberprüfung, Inspektionen und Tests an den Flughäfen beinhaltet. Die geplante Übertragung aller Vollzugsaufgaben der Luftfahrt beider Länder soll den betroffenen Bürgern und Unternehmen der Branche in der gesamten Region qualitativ hochwertigen Service aus einer Hand bieten. Damit werden die Fachaufsicht führenden obersten Behörden vom alltäglichen Verwaltungsgeschäft entlastet.

Das Landesamt für Bauen und Verkehr heute und morgen

Organisatorisch ist das LBV in vier Abteilungen gegliedert. Neben einer Abteilung, die zentrale Aufgaben wahrnimmt, gibt es die Abteilungen Verkehr, Städtebau und Bautechnik sowie die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg/LuBB. In dieser Struktur arbeiten heute gut 210 Mitarbeiter in Hoppegarten, Cottbus, Schönefeld, Frankfurt und Potsdam sowie in Berlin-Tegel. Dank der Kompetenz, Erfahrung, Verlässlichkeit der Beschäftigten und einer guten und vertrauensvollen Zusammenarbeit mit dem Ministerium ist es stets gelungen, trotz ständiger Personalreduzierungen und Aufgabenverdichtun-

gen die Fülle der Aufgaben reibungslos abzuwickeln.

Die Zukunft hält jedoch weitere Herausforderungen für das LBV bereit: Stelleneinsparvorgaben und altersbedingte Personalverluste werden uns weiter beschäftigen, die Serviceansprüche der Abnehmer unserer Leistungen werden weiter zunehmen und zusätzliche Aufgabenübertragungen vom Ministerium sind zu erwarten.

Um unter diesen Bedingungen auch in Zukunft erfolgreich zu sein, muss sich das LBV zukunftssicher aufstellen. Dazu bedarf es klarer, mittel- und langfristig orientierender Leitlinien, an denen sich die Entwicklung des Amtes, aber auch das tägliche Handeln der Führungskräfte und der Mitarbeiter orientieren kann. Diese hat sich das LBV mit folgenden „**Strategischen Zielen**“ bis 2015 gegeben:

1. Positive Wahrnehmung erzeugen: **Das LBV als professionellen Dienstleister nach innen und außen profilieren**
 - Bekanntheitsgrad über das Leistungsspektrum des LBV verbessern („Dienstleister des Landes für die Bereiche Stadtentwicklung, Luftfahrt und Verkehr“)
 - Positives LBV-Image entwickeln (CI: „wirtschaftlich, fachkompetent, kundenorientiert“)
 - Kundenorientierung in den Kontakten nach außen optimieren („adressatengerechter Umgang mit den Kunden unserer Leistungen“)
2. Zukunftssicher bleiben: **Personalveränderung vorausschauend und aufgabenbezogen managen**
 - Aufgabenentwicklung vorausschätzen
 - Strategisches Personalmanagement etablieren
 - Personalentwicklung langfristig anlegen
3. Betriebliche Effizienz steigern: **Aufbau- und Ablauforganisation optimieren**



- Arbeitsprozesse analysieren und optimieren
 - IT-Lösungen gezielt ausbauen
 - Aufbauorganisation laufend an neue Anforderungen anpassen
 - Kommunikation und Zusammenarbeit mit dem MIR optimieren
4. Arbeitszufriedenheit und -effizienz steigern: **Führungskompetenz stärken**
- Führungsanforderungen an die Amtsleitung sowie Abteilungs- und Dezernatsleitungen definieren
 - Führungsinstrumente gezielt einsetzen
 - Transparenz und Partizipation stärken

Diese Ziele werden kontinuierlich mit konkreten Maßnahmen und Leben erfüllt: Sie wurden von den Abteilungen und Dezernaten operativ untersetzt. Zusätzlich laufen über 20 zentrale Einzelprojekte, die zum Teil auch zum Gegenstand von Zielvereinbarungen mit dem Ministerium gemacht wurden. Einige konnten bereits erfolgreich zu Zwischenergebnissen oder zum Abschluss gebracht werden. Diese konnten nur im fairen, sachlichen Miteinander der zwei „ungleichen Partner“ durch die konstruktive Suche nach gemeinsamen Lösungen errungen werden.

Kann der „Juniorpartner“ Wünsche äußern, so lassen sich diese am ehesten damit skizzieren, dass wir uns neben der professionellen Fach- und Dienstaufsicht eine weiterhin partnerschaftli-

che Zusammenarbeit in komplementären Aufgabenfeldern wünschen. Wir „bieten“ dafür eine professionelle Dienstleistungsmentalität, kompakte, aufgaben- und zielorientierte Zuarbeiten und Loyalität.

Mit dieser der Zukunft zugewandten Strategie, mit unseren täglichen Leistungen für die Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und Institutionen des Landes und natürlich für das Ministerium, wegen unserer immer wieder bewiesenen Flexibilität, vor allem aber wegen der leistungsfähigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBV können wir nach 18 Jahren sagen: **Wir haben guten Grund, mit Stolz zurück und voller Optimismus nach vorn zu schauen!** ■

Vom Oderhochwasser zu Regionalen Wachstumskernen

Annegret Höing

Das Oder-Hochwasser im Sommer 1997 löste nach dem ersten Schrecken schnell zahlreiche Aktivitäten aus, auch das MSWV aktuell Heft 3-1997 berichtete darüber (Artikel des damaligen Minister Hartmut Meyer). Neben umfangreichen Spenden und Sofortmaßnahmen wurde kurzfristig auch ein Oder-Programm unter Federführung des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (heute Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung) erarbeitet. Für eine infrastrukturelle und wirtschaftliche Entwicklung des Gesamttraums wurde die alleinige Wiederherstellung der Oderdeiche als nicht ausreichend angesehen.



Das Programm „Sicherheit und Zukunft für die Oderregion“ trat mit dem Anspruch an, mittel- und langfristige Perspektiven und Planungssicherheit bis 2010 für den Oderraum zu entwickeln. Die vorhandenen Mittel und bestehenden Maßnahmen sollten in einen übergreifenden Zusammenhang gebracht, die vorhandenen Mittel gezielt gesteuert, geplante Maßnahmen vorgezogen und nur in wichtigen Fällen einzelne Maßnahmen

ergänzt werden. Das Oderprogramm in seiner Gesamtheit sollte mehr sein als die Summe seiner Einzelmaßnahmen. Die zur Koordination eingesetzte Projektgruppe „Oderhochwasser“ hatte die Aufgabe, in kurzer Zeit ein integratives Konzept mit sieben Schwerpunktbereichen zu erarbeiten. Dies geschah zwar gemeinsam mit den Ressorts, aber die Bereiche waren nicht nach Ressortzuständigkeiten strukturiert: Hochwasser-

schutz, Wirtschaft und Arbeitsplätze, technische Infrastruktur, Stadt- und Dorfentwicklung, Lebensqualität, Natur und Landschaft, länderübergreifende und internationale Zusammenarbeit.

Um der Region Sicherheit und Zukunft geben zu können, stand an oberster Stelle natürlich der Hochwasserschutz. Die baulichen Maßnahmen an den Deichen wurden durch weitere mittel- und langfris-



tige Maßnahmen zum Hochwasserschutz, wie Fertigstellung eines Generalplans Hochwasser, Verbesserung der Hochwasservorhersage, des Messsystems sowie der Verkehrserschließung der Deiche ergänzt.

Der grenzübergreifende Hochwasserschutz wurde in dem europäischen Projekt „OderRegio“ konzeptionell entwickelt und in ein transnationales Handlungsprogramm zum vorsorgenden raumordnerischen Hochwasserschutz im Einzugsgebiet der Oder gemeinsam von Brandenburg, Polen und Tschechien

zusammengeführt. Die zentrale Aufgabe ist, über die Risiken am Fluss zu informieren und das Problembewusstsein bei den Akteuren zu schärfen. Das Handlungsprogramm enthält den planungsrechtlichen Rahmen, Entscheidungsgrundlagen und Hochwasserschutzmaßnahmen. In einem Oder-Atlas werden die Gefährdungspotenziale dargestellt.

Die damalige Bezeichnung „Jahrhunderthochwasser“ hat sich in den nachfolgenden Jahren z. B. durch die Elbe-Hochwasser 2002 und 2006 relativiert. Für die Elbe gibt es ähnliche europäische Projekte wie für die Oder: „ELLA – Vorsorgende Hochwasserschutzmaßnahmen durch transnationale Raumplanung“ und die Fortsetzung „LABEL – Entwicklung transnationaler Strategien und Anpassungsmaßnahmen an das Elbe-Risiko“.

Die Oderregion gehörte 1997 zur Außengrenze der Europäischen Union mit

den damit verbundenen infra- und wirtschaftsstrukturellen Defiziten. Die drei großen Städte im Geltungsbereich des damaligen Oderprogramms Schwedt, Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt standen aufgrund ihrer notwendigen Anpassungs- und Umstrukturierungsprozesse in der Wirtschaft und der Infrastrukturentwicklung auch schon vor dem Hochwasser im Fokus der Landesregierung. Mit dem EU-Beitritt Polens 2004 sind sie nicht nur deutlich in die Mitte der EU gerückt, sondern sie gehören inzwischen zu den Regionalen Wachstumskernen (RWK's) und den INSEK-Städten (von der EU geförderte integrierte Stadtentwicklung) des Landes. Ihre insgesamt positive wirtschaftliche Entwicklung ist zwar auch durch die Auswirkungen der globalen Finanzkrise getrübt, aber die Standortpotenziale gilt es weiter zu nutzen. Dazu zählen auch die positiven Impulse durch die EU-Osterweiterung und die einjährige Zugehörigkeit Polens zum Schengen-Raum mit dem freien Güter- und Personenverkehr. ■

Verwaltungsvereinbarung Oderprogramm Hochwasser 1999 – aus Sicht der Stadtentwicklung und Stadterneuerung

Anne-Katrin Offergeld

Die Sicherheit und Zukunft der Oderregion ist nicht allein abhängig von zukünftigen Hochwassern, sondern es besteht nach wie vor die Gefahr einer wirtschaftlichen und Bevölkerungsstrukturellen Auszehrung.

Aus diesem Grund wurde im Jahr 1999 ergänzend zum Programm „Oderhochwasser 1997“ die „Verwaltungsvereinbarung (VV) Oderprogramm Hochwasser 1999“ zwischen dem Bund und dem Land Brandenburg abgeschlossen. Die Finanzhilfe des Bundes betrug insgesamt rd. 20 Mio. € und die Finanzhilfe des Landes nach Programmabschluss rd. 10 Mio. €. Für die Gemeinden waren die Förderkonditionen sehr attraktiv, da sie nur einen Eigenanteil von 10 % leisten mussten.

Die „VV Oderprogramm Hochwasser 1999“ diente vorrangig der Hochwasserprävention, dem Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft gemäß Artikel 104 a Absatz 4 des Grundgesetzes sowie der Verbesserung der Infrastruktur in den vom Hochwasser betroffenen oder gefährdeten Gebieten entlang der Oder. Es wurden viele kleinere Gemeinden gefördert. Dort hatte infolge des Hochwassers insbesondere die verkehrliche Infrastruktur durch Absackplätze und Schwerlastverkehr gelitten.

Das Gesamtprogramm umfasste 42 Gesamtvorhaben, von denen 38 realisiert wurden. Die realisierten Maßnahmen haben die Schäden des Oderhochwassers von 1997 gemildert, die betroffenen Gemeinden wirtschaftlich gestärkt und die

Hochwasserprävention in der gefährdeten Oderregion des Landes Brandenburg vorangebracht. Gleichzeitig konnten weniger wirtschaftsstarke Gemeinden und Städte (z. B. Gartz, Seelow, Neuzelle, Oderberg, Lebus, Ziltendorf, Brieskow-Finkenherd) wichtige Infrastrukturvorhaben mit einem kommunalen Eigenanteil von max. 10 % auf den Weg bringen.

Die „VV Oderprogramm Hochwasser 1999“ war eine sinnvolle Ergänzung des Oderprogrammes 1997. Als kleines, attraktives und erfolgreiches Förderprogramm hat die VV zur Stärkung der Oderregion einen bestmöglichen Beitrag geleistet. ■



Entwicklungspolitik entwickelt sich – von der „dezentralen Konzentration“ zum „Stärken stärken“

Dr. Andrea Feth

Der Gesamttraum Berlin-Brandenburg lässt sich durch den Gegensatz zwischen der hoch verdichteten Kernstadt Berlin in der Mitte und dem sie umgebenden, größtenteils ländlich geprägten und dünn besiedelten Raum charakterisieren. Zwischen ihnen hat sich seit den 1990er Jahren eine Suburbanisierungszone entwickelt. Seit 1990 ist die Zahl der Einwohner des Landes Brandenburg zwar etwa konstant (Einwohner: 1990: 2,58 Mio.; 2004: 2,57 Mio.). Die hohe Abwanderung und der Sterbeüberschuss konnte noch weitgehend durch Nettozuwanderung kompensiert werden. Aber dies gilt für die Zukunft nicht mehr. Mit dem prognostizierten Rückgang der Bevölkerung von rd. 2,6 Mio. auf gut 2,4 Mio. bis zum Jahr 2020 wird auch eine deutliche Verschiebung der Altersstruktur der Bevölkerung einhergehen. Im Jahr 2020 werden im Land voraussichtlich 610.000 Menschen leben, die über 65 Jahre alt sind, davon jeder zweite über 75 Jahre. Diese Entwicklung verläuft zeitlich und regional unterschiedlich. Aufgrund der dynamischeren Entwicklung, der höheren Wirtschaftskraft und der höheren Bevölkerungsdichte werden die berlinnahe Räume teilweise sogar ein geringes Wachstum erleben, während die berlinfernen, ländlichen Räume stark schrumpfen werden.

Brandenburgs Landesentwicklung stand seit den frühen 1990er Jahren unter dem Leitbild der Dezentralen Konzentration. Für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse und den gesamtäumlichen Ausgleich sollten die Wachstumskräfte Berlins umgelenkt werden auf die Regionalen Entwicklungszentren des Städtetranzes, die wiederum in die ländlichen Räume ausstrahlen bzw. als deren Kristallisationskerne wirken sollten. Die Ausgangsannahme, Berlin und sein Umland würden starke Wachstumsüberschüsse erzielen, auf die das Leitbild beruhte, hat sich jedoch nicht erfüllt. Auch priva-

te Ansiedlungsinteressen konnten nicht durch öffentliche Anreize gelenkt werden.

Das Land hat deshalb seine Förderstrategie zur „Stärkung der Wachstumskräfte durch räumliche und sektorale Fokussierung von Landesmitteln“ neu ausgerichtet, um durch Konzentration der Förderung auf Regionale Wachstumskerne das Wirtschaftswachstum zu steigern, Arbeitsplätze zu schaffen und damit die Abwanderung zu verringern. Die Politik aller Ressorts konzentriert sich verstärkt auf 15 Regionale Wachstumskerne, die aus einer oder mehreren Städten bestehen, sich durch überdurchschnittliches wirtschaftliches und/oder wissenschaftliches Potenzial und eine Mindesteinwohnerzahl von über 20.000 auszeichnen.

Zugleich hat die Landesregierung Brandenburg seit 2004 mit dem Ersten Demografiebericht der Landesregierung Bewusstsein für den demografischen Wandel als Grundmotiv bei allen politischen Entscheidungen i. S. von „Gegensteuern“ und „Anpassen“ quer durch alle Politik- und Gesellschaftsbereiche geweckt.

Seit der 1996 gescheiterten Länderfusion verstärken die Länder Berlin und Bran-

denburg als „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ ihre Zusammenarbeit in vielen Bereichen, wie z. B. der Landesplanung, bilden gemeinsame Behörden und haben sich 2004 ein gemeinsames Leitbild gegeben.

Das MIR ist mit seinen Politikfeldern sehr stark vom demografischen und wirtschaftlichen Wandel betroffen. Ein „Demografiecheck“ ist deshalb für alle Maßnahmen des MIR obligatorisch. Dabei kann das MIR im Gegensatz zu anderen Ressorts teilweise auch auf die Entwicklungen selbst einwirken (i. S. von „Gegensteuern“). Die Situation der Städte und die verkehrliche Anbindung prägen unmittelbar die Lebensqualität eines Großteils der brandenburgischen Bevölkerung. Die Landesplanung definiert darüber hinaus wichtige raumbezogene Eckpunkte für die siedlungsstrukturelle Entwicklung und die Daseinsvorsorge.

Das MIR verbessert mit seiner Arbeit die Wettbewerbsbedingungen des Landes Brandenburg. Dies gilt sowohl für die harten Faktoren (z. B. Erreichbarkeit) als auch die weichen Faktoren (z. B. sanierte Altstädte). Diese Faktoren wirken aber nicht direkt, sondern nur in



Fotos: Reuter Kommunikation



Verbindung mit Arbeit und langfristigen Entwicklungschancen im Land. Menschen wandern der Arbeit hinterher.

Die Landesplanung hat als Reaktion auf die veränderten raumstrukturellen Rahmenbedingungen angepasste räumliche Entwicklungsstrategien gesucht. Dem entwicklungspolitischen Prinzip des „Stärken stärken“ Rechnung tragend, wird die gemeinsame Landesplanung vom „Interessenausgleichsinstrument“ zu einer „Grundlage für Wachstumsförderung und Infrastrukturentwicklung“ weiterentwickelt. Durch räumliche Organisation der Daseinsvorsorge über das Zentrale-Orte-System (ZOS) wird ein auch langfristig gleichwertiger Zugang zu öffentlichen Daseinsvorsorgeleistungen angestrebt. Aus der Rechtsverordnung „LEP B-B“ sind die Ressorts in ihren daseinsvorsorgebezogenen Förder- und Standortentscheidungen an das ZOS gebunden, außerdem dient es privaten Dienstleistern als räumliche Orientierung.

Mit dem „Masterplan Stadtumbau“ von Januar 2006 hat das MIR die Ziele einer integrierten und nachhaltigen Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik festgelegt, nämlich die Stärkung der Innenstädte, konsequente Fortführung des Stadtumbaus, Förderung familien- und altersgerechten Wohnens, integrative Infrastrukturausstattung im Rahmen der Stadtentwicklung und Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements und lokaler Netzwerke. Die Infrastrukturaus-

stattung und Wohnraumversorgung in allen Landesteilen muss in erster Linie über die Städte als „Anker“ gesichert werden. Besonders im dünn besiedelten ländlichen Raum sollten Investitionen so gesteuert werden, dass in Schwerpunkorten Zentren des altersgerechten Wohnens und der Versorgung und Betreuung angesiedelt sind, von denen aus die Versorgung und Betreuung für das Umland organisiert wird. Vordringlich ist dabei, die Verflechtungen zwischen den Zentralen Orten und ihre Verbindungen untereinander zu verbessern und damit gleichzeitig die Ausstrahlung in das Umland zu verstärken.

Die demografische Entwicklung verlangt eine ständige nachfrageorientierte Anpassung des Verkehrsangebotes. Insbesondere die stark rückläufige Bevölkerungsdichte in den ohnehin bereits dünn besiedelten peripheren Landesteilen erfordert eine Anpassung des klassischen öffentlichen Verkehrs sowie neue Überlegungen und Angebote mit dem Ziel, die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft in allen Landesteilen nachhaltig und wirtschaftlich tragbar zu sichern. Wo die Fahrgastzahlen die Bereitstellung von Leistungen im ÖPNV nicht mehr ermöglichen, müssen andere Angebote ggf. auch unter Nutzung bürgerschaftlichen Engagements entwickelt werden. Die den Straßenverkehrsplanungen von Bund und Land zu Grunde gelegten Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Verkehrsprognosen müssen aufgrund des aktuellen

wirtschaftlichen und demografischen Strukturwandels angepasst und unter Beachtung der Überarbeitung landesplanerischer Instrumentarien aktualisiert werden. Die Reduzierung des Verkehrsangebots im öffentlichen Nahverkehr wird sich auch in einer verstärkten Nutzung des Individualverkehrs niederschlagen. Das vorhandene Straßennetz kann diese neuen Mobilitätsanforderungen grundsätzlich absichern. Die Vorhaltung eines qualitativ gleichwertigen Zustandes aller Netzteile ist aus finanziellen Gründen jedoch nicht möglich. Ziel der Fortschreibung des hierarchisch gegliederten Straßennetzkonzeptes ist deshalb die Festlegung von Prioritäten für Neubau und Erhaltung sowie eine bedarfsgerechte und netzbezogene Anpassung von Ausbaustandards im Bundes- und Landesstraßennetz unter Beachtung der überregionalen und regionalen Verkehrsentwicklung.

Das MIR leistet einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Landes und zur Sicherung der Daseinsvorsorge durch spezifische Anpassungs- und Gegensteuerungsstrategien für wachsende und schrumpfende Regionen. Damit ist das MIR ein Schlüsselressort, wenn es darum geht, über die Landespolitik die Standortqualitäten des Landes zu verbessern. Dies ist auch im bisherigen Verfahren zu „Aufbau Ost“ sehr deutlich geworden (das „Standortverbesserungsressort“).



Integrierte Stadtentwicklungsplanung – der Weg zum Masterplan „Starke Städte – Stadtumbau“

Jürgen Schweinberger

Die Aufgaben der Stadtentwicklung im Land Brandenburg haben sich seit 1990 kontinuierlich weiterentwickelt. Die Schwerpunkte haben sich dabei von aktuellen thematischen Aufgabenstellungen hin zu komplexen und integrierten Ansätzen verlagert. Endpunkt dieser Entwicklung war 2006 der Masterplan „Starke

Städte – Stadtumbau“, der derzeit umgesetzt wird.

Unmittelbar nach der Wende waren erste planerische Grundlagen zu erarbeiten, die auch über ein eigens hierfür aufgelegtes Landesprogramm gefördert wurden. Ziel war u. a. die Schaffung von

Planungsrecht zunächst für gewerbliche und industrielle Ansiedlungen, da bereits sehr deutlich die Folgen des Wechsels des plan- in ein marktwirtschaftliches Wirtschaftssystem erkennbar wurden. In dieser Zeit setzte auch die Rettung der historischen Bausubstanz der Innenstädte durch die ersten



Stadterneuerungs- und Modellstadtprogramme ein.

Parallel hierzu wurden auch Instrumente zur Entwicklung von städtebaulich relevanten Brachflächen entwickelt – dies zum einen für gewerblich-industrielle Altstandorte, zum anderen für die in dieser Größenordnung in Deutschland einzigartige Konversion ehemals militärisch genutzter Flächen, die vielfach auch bebaut und innerstädtisch gelegen waren.

Ab etwa Mitte der 90er Jahre gewannen zunehmend Fragen der Wohnbaulandentwicklung, des Wohnungsneubaus und der Modernisierung und Instandsetzung des Wohnungsbestandes an Bedeutung. Hintergrund war ein noch immer vorhandener Nachholbedarf sowohl quantitativ als auch hinsichtlich des Sanierungszustands vorhandener Wohnungen und Gebäude. Treibende Kraft dabei war aber auch die bis 1997 befristete Sonderabschreibungsmöglichkeit für Investitionen u. a. in den Wohnungsbau in Ostdeutschland, die in Teilen auch zu nicht bedarfsgerechtem Wohnungsbau geführt hat.

Der Bericht der sog. „Lehmann-Grube-Kommission“ rückte 1999 die Fragen des demografischen Wandels und als dessen offensichtlichste Folge die des Wohnungsleerstands und des Stadtumbaus in den Fokus. So haben durch Abwanderung und Geburteneinbruch viele Städte insbesondere in den berlinfernen Regionen des Landes z. T. bis 20 oder 30 % ihrer Einwohner verloren und standen vor der Aufgabe, Stadt und Wohnungsmarkt daran anzupassen. Mit dem Programm Stadtumbau Ost wurde erstmals in der jüngeren Stadtentwicklungsgeschichte nicht weiteres Wachstum unterstützt, sondern das Schrumpfen von Städten begleitet. Auf der Grundlage von wohnungswirtschaftlichen Konzepten und integrierten gesamtstädtischen Stadtumbaukonzepten ist es gelungen, den Wohnungsleerstand deutlich zu senken, den Abriss von außen nach innen vorzunehmen und die Innenstädte aufzuwerten. Wachsende Einwohnerzahlen in den Innenstädten entgegen dem allgemeinen Bevölkerungstrend in den betroffenen Städten bestätigen die Richtigkeit dieses Vorgehens.

Der demografische Wandel ist neben der sich weiter verschlechternden finanziellen Situation der öffentlichen Hand und der anhaltenden wirtschaftlichen Schwäche in Ostdeutschland der Hauptgrund für die seit Mitte dieser Dekade einsetzende Umsteuerung der Landespolitik. Ziele dabei waren gleichermaßen

- Kontinuität und Verlässlichkeit gegenüber den sich häufig in langfristigen Umbauprozessen befindlichen Städten zu gewährleisten durch Fortführen von erfolgreichen und fachlich begründeten Instrumenten
- das Erhöhen der „Treffsicherheit“ und Effizienz von Förderungen des Landes sowie
- deren Konzentration auf räumliche und fachliche Schwerpunkte („Stärken stärken“ insbesondere regionaler Wachstumskerne, zentraler Orte und Stadtumbaustädte sowie der Vorrang von Maßnahmen zur Unterstützung der Wirtschaftsentwicklung, des Bildungs- und Forschungsbereichs).

Der Masterplan bildet für die Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik den konzeptionellen Rahmen für dieses Umsteuern. Er fasst in zehn Punkten die wesentlichen inhaltlichen Schwerpunkte der zukünftigen Stadtentwicklungs- und Stadtumbaupolitik zusammen (siehe Kasten). Auf der Grundlage integrierter Stadtentwicklungskonzepte wird der Bewilligungsbehörde weg von Einzelfallentscheidungen eher eine Gesamtsteuerung ermöglicht.

Neben der konsequenten Orientierung auf die Entwicklung der Innenstädte wer-

den die Städte insbesondere als Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorte gestärkt, der Stadtumbau wird konsequent fortgeführt und die Wohnungspolitik zielgerichtet auf familiengerechtes Wohnen und Wohnen im Alter ausgerichtet.

Entsprechend den Querschnittszielen der EU, die sich im Operationellen Programm wieder finden, werden v. a. integrierte Konzepte und Vorhaben in das EU-Programm „Nachhaltige Stadtentwicklung“ aufgenommen. Der räumliche Schwerpunkt liegt dabei auf den regionalen Wachstumskernen. Gleichzeitig wird durch die Förderung aus den nationalen Programmen der Stadterneuerung und der Wohnraumförderung ein Beitrag geleistet, dass auch die Ankerstädte ihre Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge erfüllen können. Die Wohnraumförderung wird neben dem Bezug auf Zielgruppen an vorhandene Förderkullissen der Städtebauförderung und des Stadtumbaus gekoppelt und unterstützt damit die Stärkung der Innenstädte und den Stadtumbau.

Der Masterplan wurde 2006 vom Kabinett bestätigt. Derzeit werden die Förderverfahren und Richtlinien in diesem Sinne angepasst. Auch die Anfang 2009 in Kraft getretene neue Struktur der Abteilung Stadtentwicklung und Wohnungswesen des MIR, u. a. mit der Bündelung aller Förderprogramme in einem Referat, soll diesen integrierten Ansatz unterstreichen.

Fazit:

Die bisherige Stadtentwicklungs-, Stadtumbau- und Wohnungspolitik des MIR

10-Punkte-Programm zur zukünftigen Politik für die Städte

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



hat wesentlich dazu beigetragen, den Sanierungsstau in den Städten abzubauen, Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen, die Wohnraumversorgung zu verbessern und den Folgen des demografischen und wirt-

schaftsstrukturellen Wandels entgegenzuwirken.

Veränderte finanzielle und weiterhin schlechte demografische Bedingungen erfordern eine stärkere Konzentration der

Mittel und eine höhere Effizienz des Mitteleinsatzes. Der vom Kabinett bestätigte Masterplan „Starke Städte – Stadtbau“ fasst hierfür die inhaltlichen und verfahrensmäßigen Grundlagen zusammen. ■

15 Jahre Städtebau- und Wohneigentumsförderung – Vorrang für Innenstädte und Wohnen

Anne-Katrin Offergeld, Horst Bußmann

Allgemeines

Seit 1990 unterstützt das MIR die Städte bei der Schaffung planungsrechtlicher Grundlagen und konzeptioneller Entwicklungsplanungen, bei der Beseitigung städtebaulicher Missstände und dem Abbau des überkommenen Sanierungs- und Instandhaltungsrückstands, bei der Stadtentwicklung und der Erneuerung innerstädtischer Erschließungssysteme sowie und bei der Sicherstellung einer adäquaten Wohnraumversorgung.

In den vergangenen 15 Jahren war die Städtebauförderung in Brandenburg auch häufiger Thema im MIR AKTUELL. Es gab zahlreiche Artikel über die positiven Effekte, die mit Hilfe der Städtebauförderung in den Städten Brandenburgs erreicht wurden. In fast allen Innenstädten hat die Städtebauförderung dazu beigetragen, dass der öffentliche Raum verbessert wurde und den heutigen Anforderungen entsprechen kann.

Ausgehend von den umfangreichen Instandhaltungsdefiziten wurden zu Beginn der 90er Jahre in den geförderten

Städten umfangreiche Sanierungsgebiete mit dem vorrangigen Ziel geschaffen, die erheblichen Instandhaltungsdefizite an der innerstädtischen Altbausubstanz soweit wie möglich abzubauen.

Dazu wurden in der Vergangenheit auf der Grundlage der dezentralen Konzentration so gut wie alle Städte mit einer zentralörtlichen Funktion in differenzierter Höhe gefördert. Damit sollte der drohende quartierweise Abriss ganzer Altstadtbereiche verhindert werden. Die Förderentscheidungen wurden in nahezu allen Innenstädten vorrangig unter dem Aspekt der dringend erforderlichen Substanzschwächenanierung getroffen.

Die Ergebnisse dieser Politik sind in den Städten deutlich sichtbar: So konnten im Rahmen der Stadterneuerung vorrangig die nach der Wende bestehenden Instandhaltungsdefizite in den Innenstädten und Quartieren zumindest soweit abgebaut werden, dass die städtebaulichen und historischen Strukturen gesichert und nicht mehr grundsätzlich in Frage zu stellen sind.

Demgegenüber hat die Städtebauförderung selber in diesem Zeitraum nur wenig Veränderungen erfahren und war von der erforderlichen Kontinuität für solche langfristigen Prozesse geprägt. Seit Beginn der Städtebauförderung hat es lediglich vier Förderrichtlinien zur Stadterneuerung gegeben.

Nach den vorläufigen Richtlinien 1991 begleitete die Förderrichtlinie zur Stadt-

erneuerung 1992 das Verwaltungshandeln bis 1996. Die Ausrichtung dieser Richtlinie war sehr stark auf die unmittelbare Umsetzung investiver Vorhaben ausgereicht, um so die dringendsten Instandsetzungs- und Erhaltungsanstrengungen im Bereich der Stadterneuerung und des städtebaulichen Denkmalschutzes mit einem organisatorischen Rahmen zu versehen.

Mit der Förderrichtlinie 1996 wurde den Gemeinden eine zusätzliche Orientierungshilfe gegeben, um die Städtebauförderung noch stärker in den Kontext der Gesamtmaßnahme zu stellen: ein deutlicher Vorteil gegenüber den sonstigen Förderprogrammen, die wesentlich stärker auf die Förderung und Bewilligung von Einzelvorhaben ausgerichtet sind. Denn nur die auf ein bestimmtes Gebiet begrenzte städtebauliche Gesamtmaßnahme ermöglicht eine einheitliche Vorbereitung, eine flächendeckende und zeitlich geschlossene Planungskonzeption, die zielgerichtete Koordinierung und Abstimmung von Einzelmaßnahmen und den konzentrierten Einsatz von öffentlichen und privaten Finanzmitteln.

Derzeit befindet sich die Förderrichtlinie 99 zur Stadterneuerung in Überarbeitung mit dem Ziel, das Verfahren weiter zu vereinfachen, die Möglichkeiten der Programmbündelung für die Städte und Gemeinden anwendungsfreundlich zu gestalten und die Struktur an die Musterrichtlinie der Arbeitsgemeinschaft der für das Bauwesen zuständigen Minister (ARGEBAU) anzupassen.



Rheinsberg, Königstraße 10 – 13



Bedeutung des Bund-Länder-Programms „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“

Mit dem Start dieses Förderprogramms erhielten die Städte und Gemeinden des Landes Brandenburg erstmalig die Möglichkeit einer umfassenden Stadt- bzw. Ortserneuerung. Das Programm zielt insbesondere auf die Beseitigung städtebaulicher Missstände in den Städten und Gemeinden. Es war das erste Förderprogramm von Bund und Land zur Durchführung einer Ortskernsanierung mit langfristig angelegten Förderstrategien. Erste Städte und Gemeinden wurden bereits im Jahr 1991 in dieses Programm aufgenommen. Nach rund zwanzig Jahren Sanierung laufen derzeit die Fördermaßnahmen der Anfangsphase aus. Mit Erfolg – wie beispielsweise in Finowfurt und Kleinmachnow, wo das Sanierungsverfahren abgeschlossen ist. Streckenweise befanden sich rd. 120 Städte und Gemeinden gleichzeitig in diesem Programm.

Zwischenzeitlich ist in zahlreichen damals festgesetzten Sanierungsgebieten des S+E-Programms ein guter Erneuerungs- und Instandhaltungszustand erreicht, der vor dem Hintergrund der damaligen Absicht, möglichst großflächig die innerstädtische Substanzschwäche zu beheben oder zumindest abmildern zu können, eine mittelfristige Abkehr von der bisher sinnvollen Strategie relativ großer Sanierungsgebiete sinnvoll und möglich erscheinen lässt.

Gleichzeitig wird aber in konkret erkennbaren Situationen vor Ort auch deutlich, dass landesseitig eine weitere Unterstützung der Innenstadtstärkung weiterhin erforderlich ist. Diese muss über die bloße Instandsetzung der Infrastruktur und der Bausubstanz deutlich hinausgehen, um die Städte bei der Bewältigung des schnell fortschreitenden Wandels der Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur zu unterstützen.

Nach Auswertung des erreichten Verfahrensstandes und auch unter dem Gesichtspunkt der rechtlichen Verpflichtung zu einer zügigen Sanierungsdurchführung scheint es unter Berücksichtigung der aktuellen Erfordernisse für die Zukunft sinnvoller, die Städte in kleineren

Gesamtmaßnahmen zielgerichtet bei ihren Schwerpunktaufgaben, die sich aus dem wirtschaftlich-demografischen Wandel ergeben und bei der erforderlichen Neupositionierung ihrer Innenstädte, zu unterstützen.

Zukünftig wird vorrangig eine konzentrierte Unterstützung der Städte bei der Wahrnehmung ihrer nachhaltig zu erfüllenden Funktion erforderlich sein – sei es als Schrittmacherstadt mit besonderem Entwicklungspotenzial oder sei es als Ankerstadt mit zunehmend zentralisierten Versorgungsfunktionen für die umgebende Region. Bereits in den letzten Jahren erfolgte neben der vorherigen Fokussierung auf die Behebung von städtebaulichen Mängeln und Missständen, eine stärkere Ausrichtung auf solche Vorhaben, die zusätzliche ökonomische oder touristische Potenziale und die Belange der infrastrukturellen Versorgung ansprechen und auch den Versorgungsaspekt für das Umland der Stadt mit einbeziehen. Vorrangig wird es hier um eine konzentrierte Beseitigung derjenigen Defizite gehen, die diese Städte an der optimalen Nutzung ihrer Potenziale hindern.

Auch bei der landespolitischen Schwerpunktsetzung zugunsten einer Innenstadtstärkung kann dies zur Ausweisung neuer, kleiner Sanierungsgebiete und Gesamtmaßnahmen führen, die die Optimierung innenstadtnaher Standorte zu konkreten Nutzungszwecken zum Ziel haben. Aktuell erlangt die Beseitigung von vorhandenen Funktionsschwächen in den Innenstädten durch den forcierten wirtschaftlich-demografischen Strukturwandel insofern eine neue Dimension, als es entsprechend dem gesetzlichen Auftrag bei der Sanierung in den Innenstädten nunmehr nicht allein um den Abbau vorhandener Defizite im Hinblick auf die Erfüllung jetzt obliegender Aufgaben geht, sondern darüber hinaus durch zahlreiche Innenstädte zukünftig zusätzliche Aufgaben übernommen werden müssen, die sich aus einer langfristigen landesweiten Konzentration der Siedlungs- und Versorgungsstrukturen ergeben. Hierin besteht für zahlreiche Städte eine zusätzliche Chance zu Vitalisierung und Qualifizierung ihrer Innenstädte.



Lübben, Markt, Ecke Poststraße

Bedeutung des Bund-Länder Programms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ für das Land Brandenburg

Dieses Förderprogramm war und ist der Wegbereiter für die Erhaltung und Sanierung der historischen Stadtkerne im Land Brandenburg. Bund und Land haben mit dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ die Städtebauförderung zu einem Grundpfeiler der Strukturpolitik gemacht. „...Mit seinem beträchtlichen finanziellen Volumen und den besonders günstigen Fördersätzen ist es das „Paradeferd“ unter den seit 1991 aufgelegten Förderprogrammen.“¹ Der Verfall in den historischen Innenstädten konnte aufgehalten und umgekehrt werden – ein gelungenes Ergebnis des gemeinsamen Engagements von Bund, Land und Gemeinden. Die historischen Innenstädte konnten sich erfolgreich wieder zu lebendigen Zentren mit vielfältigen Nutzungen entwickeln – Orte mit Zukunft. Aktuell werden in diesem Programm 30 Städte gefördert. Nicht nur große Städte wie Brandenburg und Potsdam konnten bisher sehr wirkungsvoll die Programm Mittel umsetzen, insbesondere auch die Klein- und Landstädte haben sichtbar davon profitiert. Die Sanierung der unter Denkmalschutz stehenden Bausubstanz wurde von den Kommunen in enger Abstimmung mit den Denkmalbehörden durchgeführt, wäre aber ohne die Fördermittel von Bund und Land nicht durchführbar gewesen. Denkmalpflege und Stadterneuerung sind deshalb für die Städte zur

1 Zitat aus dem Vorwort der Broschüre „Städtebaulicher Denkmalschutz“ des Landes Brandenburg



Brandenburg an der Havel, Altstädter Rathaus

Durchführung ihrer Bauaufgaben auch noch in Zukunft ein wichtiges und erfolgreiches Duo. Und dem Betrachter ist der Anblick der wiederhergestellten historischen Bausubstanz eine wirkliche Freude.

Eines der im Förderprozess der städtebaulichen Denkmalpflege relativ früh abgeschlossenen Vorhaben war die Fertigstellung des Luckauer Rathauses. Dieses Förderobjekt ist ein Beispiel unter Vielen für die gelungene Zusammenarbeit zwischen Stadt, Landkreis, Denkmalbehörden und Städtebauförderung. Im Heft 4-1997 des MSWV aktuell, S. 21 wurde der Fertigstellung im Jahr 1997 ein Artikel gewidmet. Die Instandsetzung der Gebäudehülle wurde mit Städtebaufördermitteln (Städtebaulicher Denkmalschutz) ermöglicht, die Restaurierung des spätmittelalterlichen Bürgermeisterzimmers wurde von Seiten der Deutschen Stiftung Denkmalschutz und des Landkreises Dahme-Spreewald finanziell unterstützt.

Dass zu diesen Bauaufgaben auch die Infrastruktur und der öffentliche Raum gehören, ist selbstverständlich. Über die Erhaltung und Umgestaltung historischer Stadtbefestigungsanlagen wurde im MSWV aktuell Heft 2-2004, S. 12-13 berichtet.

Zu den Möglichkeiten der Gestaltung historischer Straßen, Wege und Plätze gab es in der Vergangenheit ein „Forum Natursteinpflaster“. MIR AKTUELL informierte im Heft 3-2007 zur Überdeckung von Sanierungsmaßnahmen und Denkmalbereichen als optische und bauliche Herausforderung. „Der Stellenwert des Natursteinpflasters aus Sicht der Städtebauförderung“.

Bund-Länder-Programm „Stadtumbau Ost“

Durch dieses Förderprogramm werden die Städte seit rund sechs Jahren bei der Bewältigung des demografischen Strukturwandels unterstützt. Wesentliches Ziel dieses Programms war die Lösung des Problems des Wohnungsleerstandes in den Kommunen des Landes, welches aufgrund der allgemein rückläufigen Bevölkerungsentwicklung akut bestand und noch besteht. Bisheriger Anknüpfungspunkt des Programms war und ist hierbei die parallel durch den Bund gewährte Entlastung der Wohnungsunternehmen von Altschulden für die abgerissenen Wohnungen. Zukünftig setzt sich Brandenburg an dieser Stelle besonders für die Wiedereinführung von Investitionszulagen für den Wohnungsbau und ergänzende Instrumente wie z. B. die Einbindung von Privateigentümern in den Stadtumbau ein. Der energetische Umbau der Städte ist eine ganz neue und zukunftssträchtige Aufgabe des Stadtumbaus.

Dem Thema „Stadtumbau Ost – Für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen“ wurden sehr ausführlich Artikel insbesondere in den Heften MSWV aktuell 1/2-2003, 1-2004 und 3-2008 gewidmet.

Öffnung der Wohneigentumsförderung: Kumulation mit der Städtebauförderung im Jahr 2003

In den Zeiten knapper werdender finanzieller Mittel war auch für die Wohneigentumsförderung eine Neuerung der Fördermöglichkeiten notwendig, denn die innerstädtische Wohneigentumsbildung spielt eine wichtige Rolle für die Stabilisierung der Innenstädte. Im Jahr 2003 wurden deshalb erste Möglichkeiten geschaffen, die Wohneigentumsbildung mit der Städtebauförderung zu kombinieren. Im Ergebnis sollte ein abgestimmter Einsatz von Wohnungs- und Städtebauförderungsmitteln einen wichtigen Beitrag zur Belebung der Innenstädte und zur Erhaltung der innerstädtischen Bestände leisten. Eine Investition in die Zukunft für alle Beteiligten. Diese ersten Neuregelungen wurden im Artikel „Öffnung des Wohneigentumsprogramms 2003“ im MSWV aktuell 1/2-2003, S. 28-29 vorgestellt.

Die Möglichkeiten der Verzahnung von Wohnraum- und Städtebauförderung wurden 2007 im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung selbst genutzten Wohneigentums in Innenstädten (WohneigentumsInnenstadtR)“ ausgeweitet und verfahrenstechnisch vereinfacht. Für Maßnahmen innerhalb eines förmlich festgelegten Sanierungsgebietes können durch die Gemeinden zusätzlich Fördermittel für Kleinteilige Einzelvorhaben zur Verbesserung des Stadt- und Ortsbildes beantragt und gewährt werden – auf Grundlage der Förderrichtlinie zur Stadterneuerung in der jeweils geltenden Fassung. Im Artikel „Wohneigentumsförderung in der Innenstadt“ im MIR AKTUELL Heft 2-2007, S. 21-22 wurden die erweiterten Möglichkeiten ausführlich dargestellt.

Mit diesem Fördermodell wurde eine zukunftsfähige Struktur geschaffen, die eine Bündelung von Fördermitteln mit unterschiedlichen Hauptzielrichtungen erreicht, die städtebauliche und wohnungswirtschaftliche Aspekte im Sinne einer zukunftsorientierten, nachhaltigen Gesamtstadtentwicklung zusammenführt.

Starke Innenstädte

Die stetige Unterstützung aus der Städtebauförderung hat es den Städten ermöglicht, Wege aus der Strukturkrise zu finden, die in den 1990er Jahren mit dem demografischen und wirtschaftlichen Wandel einsetzte. Die Programme des Landes im Bereich der Städtebauförderung werden zu etwa zwei Dritteln zugunsten der Innenstädte eingesetzt.

Für die Zukunftsfähigkeit der Städte und Gemeinden ist die Stärkung und Weiterentwicklung ihrer Zentren von entscheidender Bedeutung. Das MIR hat bereits in der Vergangenheit die Fördermittel stärker in den Innenstädten konzentriert: Mit dem Beitrag „Brandenburger Innenstadtwettbewerb 2006 – Attraktive Innenstädte brauchen gute Vorbilder als Impulse für ihre Zukunft“ im MIR AKTUELL Heft 3-2006, S. 68-69 wurde diese Zielrichtung schon einmal näher vorgestellt. Derzeit und auch künftig müssen die



„klassischen“ Programme der Städtebauförderung (Stadtsanierung, Städtebaulicher Denkmalschutz, Stadtumbau-Aufwertung) und der Wohnraumförderung die Hauptlast der Innenstadtstärkung tragen. Mit den neuen Programmen „Nachhaltige Stadtentwicklung“ und „Aktive Stadtzentren“ stehen den Städten ab 2008 weitergehende Möglichkeiten der gezielten Unterstützung

zur Verfügung. Zukünftig werden gerade die neuen Förderprogramme ein starker Eckpfeiler der Strukturpolitik zur Zentrenstärkung sein.

Die Bündelung unterschiedlicher Teilprojekte unter dem Label „Leben findet Innen Statt“ als hervorragende „Strategie zur Stärkung von Innenstädten“ wurde in Beeskow bereits prämiert.

Ein zusätzliches, attraktives Instrument zur Innenstadtstärkung des MIR ist der Innenstadtwettbewerb. Schon zweimal hat der Innenstadtwettbewerb im Land Brandenburg geholfen, lokale Initiativen und innovative Beispielmaßnahmen bekannt zu machen, und die besten Ansätze und Projekte zu prämiieren. Gerade wurde der dritte Innenstadtwettbewerb ausgelobt.

Programme der integrierten Stadtentwicklung

Thomas Henke

Stadtentwicklung und die sie steuernde Stadtplanung, so eine Position der Fachleute, seien per se schon immer integriert gewesen. Das stimmt, wenn ich nur den theoretischen Anspruch der Stadtentwicklung betrachte. Die Praxis zeigt jedoch, dass es eine Fülle von sektoral vorangetriebenen Planungen gibt. Die Abstimmung und Berücksichtigung der Positionen aller das jeweilige Quartier oder Wohngebiet betreffenden Akteure und Belange ist in der Stadtentwicklung immer noch eher die Ausnahme als die Regel.

In Brandenburg verfolgt die Landesregierung in der Stadtentwicklung den integrierten Ansatz nunmehr seit vielen Jahren und beteiligte sich auch früh an entsprechenden Programmen der europäischen Union.

Die Stadt Brandenburg war erste UBAN-Stadt von 1994 bis 1999. Von den ersten Erfahrungen der Stadt Brandenburg mit dem integrierten Ansatz von Urban I profitierte dann nicht nur die Stadt Luckenwalde mit Urban II von 2000 bis 2006, sondern parallel kamen in der selben Strukturfondsperiode 16 weitere Städte in den Genuss des Programms Zukunft im Stadtteil, die ebenfalls erfolgreich mit Hilfe integrativer Strategien EU-Mittel in der Stadtentwicklung einsetzten. Viele weitere Kommunen entwickelten mit Unterstützung des nationalen Programms „Soziale Stadt“ lokal integrierte Strategien für Quartiere mit besonderem Entwicklungsbedarf. Aktuell läuft die EU-Förderperiode 2007 bis 2013. Dort, ist der integrierte Ansatz längst im „Mainstream“ der Förderung angelangt. Von



Blumenpflanzaktion

der Förderung profitieren im Land insgesamt 15 Städte. Der integrierte Ansatz wurde aber auch inhaltlich weiter entwickelt. Er bezieht nicht nur die verschiedenen Fachpolitiken mit ein, sondern richtet den Fokus auch auf unterschiedliche Adressaten aus. Im EFRE ist es z. B. die Berücksichtigung der unterschiedlichen Belange von Männern und Frauen (Gender Mainstreaming) oder der Belange von Familien mit Kindern. So wird integrierte Stadtentwicklung inzwischen konsequent auch auf Chancengleichheit, Generationengerechtigkeit und Demografiefestigkeit ausgerichtet.

Die Erfahrungen und vorliegenden Ergebnisse der Programme der integrierten Stadtteilentwicklung in Brandenburg zeigen, dass ein integriertes Planen und Handeln, welches alle fachlichen, räumlichen, zeitlichen und finanziellen Aspekte umfasst, möglich ist. Auch der schwierige Transformationsprozess im



Senftenberg, Grabeland



Brandenburg a. d. H., Bürgerzentrum Hohenstücken

Stadtumbau kann, so ist inzwischen die einhellige Auffassung, nur so gelingen.

Als Bilanz ist festzuhalten:

Der integrative Ansatz zwingt alle beteiligten Akteure zu einem umsetzungsorientierten, politischen und fachpolitischen Interessenausgleich – und das auf Augenhöhe – bei dem es angesichts der knapper werdenden Ressourcen zeitlich und finanziell begrenzter Förderprogramme gilt, zu bündeln, Prioritäten zu setzen und Projekte auch umzusetzen.

Der Mehrwert des integrativen Ansatzes besteht folglich in erster Linie darin, dass am Ende nur solche Projekte realisiert werden, die sowohl den allgemeinen Grundsätzen der Stadtentwicklung als auch den Bedürfnissen der Bewohner vor Ort entsprechen. Im Ergebnis können die knappen Mittel nachhaltiger und bedarfsgerechter eingesetzt werden.

Die bisher im Rahmen integrierter Programme umgesetzten Projekte heben sich dadurch hervor, dass sich die politischen Entscheidungsträger bei deren Ausführung im Einklang mit den Interessen und Initiativen der Bewohnerschaft wussten. Der Prozess der Projektentwicklung stellte dabei die Innovation dar, die man den Projekten jedoch nicht zwangsläufig ansieht. Integrierte Stadtteilentwicklung bedeutet daher weit mehr, als die bloße Bündelung verschiedener Finanzierungsquellen mit dem Ziel, mit möglichst wenigen kommunalen

Mitteln ein Maximum an Fördermitteln einzuwerben – wenngleich dies angesichts der dramatischen Lage der kommunalen Haushalte ein durchaus positiver Zusatzeffekt ist.

Durch den hier beschriebenen Integrationsprozess wurden das Gegenstromprinzip und die aktive Mitwirkung der Bewohner fest in der Planungs- und Umsetzungspraxis verankert und blieben auch über die Laufzeit der integrierten Programme hinaus wirksam. Auf diese Weise entfaltet integrierte Stadtteilentwicklung eine Hebelwirkung, die weit über die rein finanzielle Ausstattung und über den lokalen Wirkungskreis hinausgeht, indem sich eine neue Planungskultur auf allen politischen Ebenen entwickelte.

Angesichts dieser weitreichenden Veränderungen in der Organisation von stadtentwicklungspolitischen Entscheidungsprozessen und deren Umsetzung wird jedoch eines deutlich, integrierte Stadtteilentwicklung braucht Zeit und Mut, sich auf Prozesse mit offenem Ausgang einzulassen. Um die Städte in diesem Prozess zu begleiten und zu bestärken, unterstützte das MIR den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Städten mit dem Netzwerk integrierter Programme und Projekte. Wie groß das Bedürfnis nach Kommunikation und Austausch war, bestätigte die rege Teilnahme an den Netzwerktreffen und der häufige Zugriff auf die Homepage des Netzwerks. Auch in der aktuellen Förderperiode wird das MIR den Netzwerk-Gedanken weiterhin unterstützen.

Die Anstrengungen, dem hohen Anspruch der integrierten Stadtteilentwicklung gerecht zu werden, zeitigen erste Ergebnisse und Erfolge, nicht nur in den abgeschlossenen Programmen, sondern auch in der laufenden Strukturfondsperiode: In den meisten Städten wurden in der Vergangenheit tragfähige Managementstrukturen geschaffen. Für alle Städte in der Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung liegen jetzt integrierte Stadtentwicklungskonzepte vor, die sowohl mit den Zielen der Landesentwicklung, als auch mit den gesamtstädtischen Entwicklungszielen übereinstimmen. Bedeutsam für die



Luckenwalde, Kanufahrt auf der neu gestalteten Nuthe



unmittelbare Zukunft ist auch die Initiierung von Schlüsselprojekten, die weitere öffentliche und nicht-öffentliche Aktivitäten in den Städten anstoßen und die Identifikation der Bewohner mit ihrer Stadt stärken.

Welcher weitere Ausblick kann nun gegeben werden? Es reicht nicht aus, an den Symptomen zu kurieren. Um alle relevanten Ursachen problematischer Entwicklungen zu erfassen und ihnen wirksam entgegensteuern zu können, bedarf es des integrativen Ansatzes. Die Frage, ob man es sich angesichts der komplexen Problemlagen einerseits und der leeren Kassen andererseits überhaupt leisten kann, die Kräfte nicht zu bündeln

und Stadtteilentwicklung nicht integriert zu betreiben, bleibt insofern eine rhetorische. Der integrative Ansatz wird deshalb strategisches Grundprinzip zukünftiger Stadtentwicklungspolitik sein. Und das nicht nur, weil dies von der EU verlangt wird, wenn es etwa heißt, die Städte sollen Strategien zur Behebung ihrer demografischen, ökologischen, ökonomischen und sozialen Probleme entwerfen. Die integrierten Programme sind weiterzuführen und zu verstetigen, um nachhaltig positive Wirkung entfalten zu können.

Im Interesse einer Effizienzsteigerung der integrierten Stadtentwicklung und aller zu ihrer Umsetzung verfügbaren Programme sind schlanke und transparente

Verwaltungsstrukturen unerlässlich. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung unterstützt diesen Prozess in den Städten und leistet damit gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur kommunalen Selbstverwaltung.

Integrierte Stadtentwicklung ist ein langfristiger Prozess mit offenem Ausgang. Die Umsetzung integrativer Ansätze ist kein Selbstläufer. Die bisherige Praxis zeigt mit ihren Beispielen: Ganzheitliches (Um-) Denken und partnerschaftliches Handeln lohnen sich. In der Veränderung liegt die Chance.

Kommunale Planung im Land Brandenburg – Wandel des Aufgabenverständnisses und die Rolle der Landesunterstützung

Jörg Finkeldei, Stephan Kathke, Hans-Joachim Stricker

1990er Jahre: Neustart in die kommunale Planung

Rund 1500 Städte und Gemeinden im Land Brandenburg waren bis in die Mitte der 90er Jahre mit einem enormen Planungsbedarf konfrontiert. Für die Stadt- und Gemeindegebiete, Innenstädte und Zentren, brach fallende Industrie- und Militärfächen, aber auch für Ackerfluren in Sichtweite der Kirchtürme bestand „Planungsbedarf“ im rechtlichen, im Investitions- und bisweilen auch im Verwertungssinne. Gefordert waren einerseits strategische Konzepte, aber zugleich auch investitionsvorbereitende und regelnde Bauleitpläne und Satzungen. Euphorische Wachstumsprognosen für Berlin und Brandenburg und ein durch hohe Investitionsförderungen und Sonderabschreibungsmöglichkeiten verstärkter Investitionsdruck führten vielfach zu sehr optimistischen Annahmen der Einwohner-, Gewerbe- und Einzelhandelsentwicklung. Gerade kleinere Städte und Gemeinden in Berlinnähe waren mit dem Spagat des kommunalen

Planungsanspruch zwischen nachhaltig ausgerichteteter strategischer und umsetzungsbezogener Planung schlichtweg überfordert. Eine Vielzahl von zumeist mit externer Hilfe erstellten Konzepten und Plänen mussten gesteuert, abgestimmt und der Öffentlichkeit „vermittelt“ werden.

Nicht jede in dieser Phase geplante oder „zugelassene“ Außen- oder Einzelhandelsentwicklung hält einer späteren kritischen Planungsevaluierung stand. Einige der von unbändigem Wachstumsglauben oder ambitionierten Planungsidealen geprägten bunten Pläne haben die Schubladen nie mehr verlassen. Diese Praxis der kommunalen Planungshoheit musste in dieser Phase aber kommunalpolitisch und verwaltungsbezogen erprobt und „erlernt“ werden.

Planungsförderung des Landes als Anschubhilfe

Im Rahmen der Landesprogramme der Städtebauförderung bestand bereits seit Beginn der 90er Jahre ein Instrument

des MSWV/MIR zur Unterstützung der Städte und Gemeinden bei ihren städtebaulichen Planungen. In diesem Programm wurden im Zeitraum 1991 bis 2003 insgesamt rund 77 Mio. € für kommunale Planungsmaßnahmen bereitgestellt. Das Förderspektrum reichte dabei von gemeindeübergreifenden Entwicklungsplanungen über Bauleitpläne bis hin zu kleinteiligen städtebaulichen Rahmenplänen zur Gestaltung wichtiger Stadträume, etwa von Bahnhofsvorplätzen.

Das Landesprogramm „Planungsförderung“ zeichnete sich dabei in den ersten Jahren durch einen ausgesprochen flächenorientierten Ansatz aus, griff auch in kleineren Gemeinden und half damit, die notwendigen förmlichen Grundlagenplanungen für die kommunale Entwicklung zu schaffen. Dies gilt zumindest für die „erste große Welle“ der kommunalen Planung in den 1990er Jahren. Die mit der Gemeindegebietsreform ausgelöste „zweite große Welle“ konnte mit dem Landesprogramm nicht mehr unterstützt



werden, da die Haushaltseckwerte des MIR einen schrittweisen Rückzug aus den reinen Landesprogrammen erforderten und ab 2003 eine Beschränkung auf die Kofinanzierung der Bund-Länder-Förderprogramme.

Zeitgleich mit dem Landesprogramm Planungsförderung standen weitere Fördermöglichkeiten für kommunale Planungen zur Verfügung, die speziellen Aufgaben zugeordnet waren, etwa der Erschließung von Wohngebieten, der Reaktivierung von Brachflächen oder in der schon genannten, fortdauernden Bund-Länder-Städtebauförderung der gebietsbezogenen Stadterneuerung und dem Stadtumbau. Diese kulissen- und maßnahmegebundenen Förderhilfen spielten als eine Säule der Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen weiter eine wichtige Rolle und können von den Städten flexibel genutzt werden. Die entsprechenden Möglichkeiten werden auch im Rahmen der neuen Förderrichtlinie erhalten bleiben.

Neue Gemeindestrukturen – neue Aufgaben für die kommunale Planung

Die Umsetzung der Gemeindestrukturreform 2003/2004 im Land Brandenburg hat erhebliche Auswirkungen auf den Stand der Flächennutzungsplanung in den Kommunen gehabt. In den neu konstituierten Städten und Gemeinden bestanden Unsicherheiten darüber, wie mit den wirksamen und nach der Gebietsreform – oft nur für Teile der neuen Gemeinde – fortgeltenden Flächennutzungsplänen umzugehen ist. Ist eine Neuaufstellung erforderlich? Sind Änderungen oder Ergänzungen dieser Pläne zulässig, wenn das Erfordernis dafür besteht? Und wenn ja, in welchem Umfang kann dies geschehen, um eine kostenintensivere Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für das gesamte neu zugeschnittene Gemeindegebiet zu vermeiden. Rund 79 % der Städte und Gemeinden mussten sich mit diesen Fragen auseinandersetzen. Nur für 21 % der Gemeinden stellten sie sich nicht, da sie über einen wirksamen Flächennutzungsplan für das gesamte

Gemeindegebiet verfügten. Das MIR hat insbesondere im Jahr 2004 Beratungen und Seminare genutzt, um auf die rechtlichen Möglichkeiten der Anpassung der Flächennutzungspläne hinzuweisen.

Veränderte rechtliche Anforderungen an die kommunale Planung und neue Instrumente

Die kommunale Neugliederung war 2004 nicht die einzige Herausforderung für Brandenburger Kommunen, die sich im Rahmen ihrer Bauleitplanung zu stellen hatten:

1. Die Einführung der allgemeinen Umweltprüfung (UP) führte zu weiteren neuen und anspruchsvollen Anforderungen an die kommunale Bauleitplanung. Durch die generelle formalisierte Umweltprüfung wurde das Bauleitplanverfahren umfangreicher. Die Umweltbelange bekamen ein stärkeres Gewicht, weil sich ein Großteil der kommunalen Planungstätigkeit auf die Abarbeitung der Umweltanforderungen erstreckte. Viele Gemeinden versuchten diesen Anforderungen dadurch zu entgehen, indem sie bemüht waren, bis zum 20.07.2006 ihre Bauleitverfahren abzuschließen, da diese dann noch nicht der allgemeinen Umweltprüfung unterfielen. Dies gelang nicht allen. Es kam zu einer regelrechten Fertigstellungsrallye.
2. Der Wegfall der Anzeigepflicht für Bebauungspläne zum 31.12.2004 führte dann zu einer noch stärkeren Verantwortung der Kommunen für die Rechtmäßigkeit ihrer Bebauungspläne.

Zum 1.1.2007 stand dann schon die nächste Novelle des BauGB an, hier ist insbesondere die Einführung des beschleunigten Verfahrens für Bebauungspläne der Innenentwicklung durch § 13a BauGB zu nennen. Für Bebauungspläne für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder anderen Maßnahmen der Innenentwicklung wurde ein beschleunigtes Verfahren eingeführt. Diese Bebauungspläne bedürfen bei Beachtung bestimmter Anforder-

ungen keiner förmlichen Umweltprüfung mehr. Ein solcher Bebauungsplan kann auch aufgestellt, geändert oder ergänzt werden, bevor der Flächennutzungsplan geändert oder ergänzt ist. Dies erleichtert die Arbeit der Kommunen gerade im Hinblick auf die Erarbeitung von Flächennutzungsplänen (s. o.).

Ebenfalls 2007 wurde der Bebauungsplan zum Schutz und zur Sicherung zentraler Versorgungsbereiche durch § 9 Absatz 2a BauGB eingeführt, bei diesem steht der Aspekt der verbrauchernahen Versorgung und Zentrenstärkung im Vordergrund. Mit dieser Regelung wurden die Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen zur Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche weiter erhöht und Vollzugsdefizite im unbeplanten Innenbereich abgebaut. Insbesondere die Möglichkeiten der Gemeinden, lenkend auf die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben einzuwirken, wurden dadurch deutlich gestärkt. Das MIR hat dieser Rechtsentwicklung mit der Novellierung des Brandenburger Einzelhandelserlasses im Jahr 2007 Rechnung getragen und die Durchführung von Seminaren zu diesem Thema Ende 2008 weiter vertieft.

Insbesondere durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und (in dessen Folge) durch die Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes haben die Belange des Artenschutzes 2007 in der Bauleitplanung an Bedeutung gewonnen. Um den planenden Kommunen die rechtssichere Bewältigung des Artenschutzes in der Bebauungsplanung zu erleichtern, wurde die Arbeitshilfe „Artenschutz in der Bebauungsplanung“ erstellt. Diese erläutert das System des gesetzlichen Artenschutzes differenziert nach national und europäisch geschützten Arten, geht auf potenzielle Konfliktslagen mit artenschutzrechtlichen Verboten und auf Möglichkeiten der Ausnahme oder Befreiung ein. Die Arbeitshilfe wurde in zwei Workshops im November und Dezember 2008 vorgestellt.

Seit Ende 2005 erscheint die „Arbeitshilfe Bebauungsplanung“ und wird regelmäßig fortgeschrieben. Mit ihr will das MIR Städte und Gemeinden bei der Bearbeitung von Bebauungsplänen unterstützen. 2006 erhielten alle Städte,



amtsfreien Gemeinden und Ämter die ergänzte Version als CD-ROM. Es handelt sich um eine Sammlung praktischer Hinweise zur zeichnerischen und textlichen Bearbeitung von Bebauungsplänen. Ziel ist eine sachgerechte und künftig noch rechtssichere Handhabung des Planungsinstrumentes für alle Beteiligten zu gewährleisten. Die Arbeitshilfe soll Planungsfehler vermeiden helfen. Sie soll die planungsrechtliche Beratungsarbeit des Ministeriums unterstützen und optimieren. In Form ihrer nunmehr schon 3. Ergänzung ist sie auch über die Internetseite des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung abrufbar: http://www.mir.brandenburg.de/cms/detail.php?id=100763&_siteid=23

Aufgabenwandel hin zur integrierten Stadtentwicklungsplanung

Die Kommunale Gebietsreform und die Weiterentwicklung des Planungsrechts sind wichtige Impulsgeber für die kommunale Planungspraxis gewesen. Auch mit der sich durchsetzenden Akzeptanz des demografischen Wandels werden die Entwicklungspfade der Städte und Gemeinden zu Beginn des 21. Jahrhunderts vielfach klarer. Die „Planungskonsolidierung“ führt zu realistischeren Prognosefächern der FNP, Stadtentwicklungs- und Stadtumbaukonzepten. Die Fokussierung auf die weitere bauliche und insbesondere funktionale Inwertsetzung der Innenstädte gewinnt an Priorität. Zurückgehende Einwohnerzahlen, schwache wirtschaftliche Dynamik und abschmelzende Förderung lassen aber die Konkurrenzen von Stadtteilen, Wohngebieten, Brach- und Bauflächen untereinander weiter anwachsen. Die Anforderungen an die „Pläne“ und die Akteure in den Stadtplanungsgremien ha-

ben sich verändert. Entwicklungschancen und -risiken mussten „empfängergerecht“ vermittelt werden. Die integrierte Stadtentwicklungsplanung gewann zwangsläufig weiter an Bedeutung: Demografische Effekte und der haushalterische Konsolidierungsdruck erfordern ressortübergreifende Strategien zwischen lokaler Wirtschafts-, Bildungs-, Wohnungs- und Sozialpolitik.

Die Einführung der Integrierten Stadtentwicklungskonzepte (INSEK) als zentrale Grundlage für die Stadtentwicklungs- und Wohnungsförderung war insofern folgerichtig. Ende 2008 sind die INSEK als zentrales strategisches Dachkonzept zwar vielfach anerkannt. Die kommunale Planungsvielfalt ist aber vielfach immer noch zu komplex und intransparent, was auch auf die vielfältigen förderbezogenen „Planungsanforderungen“ für die verschiedenen Programme aller Landesressorts zurückzuführen ist. Immerhin verfügen viele Städte mit den INSEK heute bereits über längerfristig ausgerichtete Leitvorstellungen und darauf ausgerichtete Umsetzungsstrategien.

Der mit den INSEK eingeschlagene Weg der integrierten Stadtentwicklungsplanung wird in einen Prozess überführt werden müssen, in dem auch die in vielen Städten im Zuge der INSEK-Erstellung aufgebauten offenen Partizipationsstrukturen weiter auszubauen sind. Die künftige kommunalpolitische Akzeptanz der INSEK wird stark davon abhängen, inwieweit die noch vorhandene Planungsvielfalt weiter wirksam „eingedampft“ werden kann.

Perspektiven: Planung und Städtebauförderung als Teile eines Gesamtansatzes

Der Qualitäts- und Integritätsanspruch in der kommunalen Planung nimmt eher noch zu. Die europarechtlichen Anforderungen werden sich auch zukünftig unmittelbar auf das Baurecht und damit auf die Rechtsanwendung durch die Gemeinden auswirken. Ein nächster großer Themenkomplex wird der Klimaschutz in der Bauleitplanung sein. Hier wird aller Voraussicht den Kommunen ein weiterer Regelungsbereich zugewiesen werden.

Das MIR wird diesen Prozess in den Beratungen von Bund und Ländern begleiten und die Kommunen durch Schulungen und Arbeitshilfen im Hinblick auf diese neuen Aufgaben unterstützen und vorbereiten, um bisher kaum berücksichtigte Themen wie die energetische Stadterneuerung zu implementieren.

Im Zusammenhang mit dem Ziel der In-nenstadtstärkung ist offensichtlich, dass kommunale Investitions- und Entwicklungsziele nur erfolgreich durchgeführt und gegen konkurrierende Entwicklungen gesichert werden können, wenn auch die verfügbaren planungsrechtlichen Instrumente konsequent angewandt werden. Vor diesem Hintergrund wird die Bereitstellung von Städtebaufördermitteln durch das MIR künftig noch stärker daran gebunden werden, dass die Gemeinden ihre Entwicklungsziele in Einzelhandels- und Zentrenkonzepten inhaltlich und räumlich festlegen und in städtebauliche Planungen für die Stärkung der Innenstädte umsetzen.



Planungsanlass Stadtbau
(Foto: MIR-Archiv)

Die Städte erwarten im weiteren INSEK-Prozess aber auch eine deutliche Verschlankung der Förderprozesse in der Stadtentwicklungs- und Wohnungsförderung. Integrierte Ziele und Projekte der Städte können vielfach nur programm- oder ressortübergreifend gefördert und umgesetzt werden. Die Regelungsdichte sollte auch aus Subsidiaritätsgründen weiter reduziert werden. Kommunale Planung wird künftig noch stärker als bisher von den Städten und Gemeinden eigenverantwortlich und eigenfinanziert betrieben werden. Dies



Planungsanlass Zentrenentwicklung (Foto: MIR-Archiv)

kann eine Belastung sein, ist zugleich aber als Chance zu sehen, die kommunalen Entwicklungsziele selbstbewusst zu formulieren und konsequent in die Stadtpolitik umzusetzen. Dafür steht Landesunterstützung weiter zur Verfügung.

Last but not least – die Besonderheiten des Flächenlandes Brandenburg, schrumpfende Städte und ein zunehmender Wettbewerb der Regionen, er-

fordern künftig eine weit stärkere regionale Ausrichtung der Städte und Gemeinden. Die Bedeutung der gemeinsamen kommunalen Planung und Vermarktung von Städten und Gemeinden wird wohl weiter wachsen, auch unabhängig vom Zeitpunkt der nächsten Gebietsreform ...

Die Entwicklung der AG „Städte mit historischen Stadtkernen“ als Interessenvertretung und Plattform der Städte sowie als Partner des MIR

Michael Knappe, Hathumar Drost

Die Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ des Landes Brandenburg wurde bereits 1992 nach dem Vorbild der bis heute bestehenden Arbeitsgemeinschaft des Landes Nordrhein-Westfalen gegründet. Bürgermeister und Verantwortliche aus den Baureisorten der Städte aus dem westlichen Bundesland standen damals mit fachlicher und organisatorischer Unterstützung als Paten zur Verfügung. Nachdem sich anfangs 20 Städte den anspruchsvollen Kriterien der Arbeitsgemeinschaft unterzogen haben, wuchs die Anzahl der Mitglieder mit der Aufnahme Wusterhausens im Jahr 2002 und der Aufnahme der Städte Doberlug-Kirchhain und Lübbenau/Spreewald im Januar 2007, auf heute 31 Städte an.



Auszeichnung „Denkmal des Monats Dezember 2008“ in Doberlug-Kirchhain, Foto: complan Kommunalberatung

Das 1992 im Land Brandenburg für die Stadterneuerung zuständige Ministerium war das noch junge MSWV (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr), das mit seinem Minister die Schirmherrschaft übernahm. Damit war von der ersten Stunde an die enge Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Landesverwaltungen und der Arbeitsgemeinschaft gesetzt. Frühzeitig entwickelte sich ein enger fachlicher Austausch mit dem damaligen Institut für Stadtentwicklung und Wohnen (ISW) und dem zuständigen Landesamt. In den ersten Jahren standen die Städte vor der Herausforderung die wertvolle historische Bausubstanz vor dem Verfall zu retten. Maßnahmen der Gebäude-sicherung standen im Vordergrund, parallel galt es zum Teil komplizierte Eigentumsverhältnisse zu klären und Einzeleigentümer für eine umfassende Erneuerung ihrer Gebäude zu gewinnen. Die Erneuerung des öffentlichen Raumes wurde von den Experten aus den alten Ländern angemahnt, um Anreize für private Investitionen zu geben. Doch zunächst galt es straßen- und abschnittsweise die Stadttechnik auf zeitgemäße Standards zu bringen. Die Investitionen unter der Erde hatten einen erheblichen Umfang und benötig-

ten Zeit. Sie waren die zentrale Voraussetzung für die sichtbaren Investitionen in Straßen, Plätze, öffentliche und private Gebäude.

Frühzeitig wurde die Rettung bedrohter Einzeldenkmale und der historischen Stadtkerne als denkmalwerte Ensembles in den Mittelpunkt der Aktivitäten gerückt. Damit setzte ein intensiver Dialog mit den Denkmalbehörden ein. Fachliche Differenzen standen sich immer wieder scheinbar unauflösbar gegenüber. Die Abteilung Stadtentwicklung, später Abteilung Stadtentwicklung und Wohnen des Ministeriums hat diese Diskussionen stets aktiv begleitet, die Städte in Einzelfällen unterstützt und mit den Denkmalbehörden und dem zuständigen Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur praxisnahe Lösungen entwickelt. So ist heute beispielsweise der Umgang mit archäologischen Erfordernissen in der Sanierungspraxis in den Städten klar geregelt. Damit können die Interessen des Denkmalschutzes und der Stadtentwicklung zumeist rasch in Übereinstimmung gebracht werden.

Wertvolle fachliche Unterstützung erhielt die Arbeitsgemeinschaft durch das ISW,



das später in das Landesamt für Bauen und Verkehr integriert wurde und das zuständige Fachreferat im heutigen MIR. Barbara Neumann und Hans-Joachim Stricker sind namentlich als Fachpartner der Arbeitsgemeinschaft besonders hervorzuheben. Die jeweiligen Abteilungsleiter – über lange Jahre Klaus Eichler – und später Jürgen Schweinberger, der zuvor als Referatsleiter für den Städtebaulichen Denkmalschutz zuständig war, haben sich stets für die Belange der Arbeitsgemeinschaft eingesetzt, Arbeitsbeziehungen zu benachbarten Ressorts hergestellt und gemeinsam mit Bürgermeistern für die Sicherung von Förderung und Finanzierung gestritten. Ebenso haben die jeweiligen Minister ihre Funktion als Schirmherren verantwortlich ausgefüllt und sind innerhalb der Landesregierung und in der Landespolitik für die Erhaltung und Entwicklung des baukulturellen Erbes eingetreten. Mit besonderer Leidenschaft begleitet der derzeitige Minister Reinhold Dellmann die Arbeitsgemeinschaft. Die Beteiligungen der historischen Stadtkerne an den Themenjahren von Kulturland Brandenburg, die enge Zusammenarbeit mit Prof. Dr. Gottfried Kiesow von der Deutschen Stiftung Denkmalschutz mit der Aktion „Bürger retten ihre Denkmale“, die Sicherung eines hohen Niveaus der



Blick auf das Rathaus in Dahme/Mark, Foto: Jürgen Hohmuth/zeitort.de

Städtebauförderung und der ständige Dialog sind ihm offensichtlich eine Herzensangelegenheit.

Die Erneuerung der historischen Stadtkerne und ihre Entwicklung zu lebendigen, kulturhistorisch wertvollen Mittelpunkten der 31 Mitgliedsstädte wären ohne das erfolgreiche Zusammenwirken der kommunalen Ebene mit dem Land nicht möglich gewesen. Das bisher Erreichte muss nun dauerhaft gesichert werden, wichtige Einzelobjekte warten auf eine Belebung und abseits der Marktplätze stehen noch wichtige Stadterneuerungsaufgaben an. Für die Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaft ist es gut zu

wissen, dass das MIR dabei ein verlässlicher Partner und das MIR AKTUELL ein kontinuierlicher Berichterstatter ist.



Das Gebäudeensemble der Großstraße 1 in Treuenbrietzen, Foto: Jürgen Hohmuth/zeitort.de



Gemeinsamkeiten verbinden – Gemeinschaft stärkt

Gerald Zahn



Mit diesem Motto ist die Arbeit der im Jahr 1995 gegründeten interkommunalen Arbeitsgemeinschaft StädteKranz Berlin-Brandenburg (vormals Arbeitsgemeinschaft Regionale Entwicklungszentren des StädteKranz im Land Brandenburg – kurz ARGE REZ) überschrieben. Es könnte ebenso auch für die Zusammenarbeit zwischen dem MIR/MSWV und dem StädteKranz Berlin-Brandenburg stehen. Die Städte und ihr „Städtebauministerium“ verbindet das gemeinsame Streben nach einer Stärkung und Steigerung der Attraktivität der Städte. Hierbei hat sich die enge Zusammenarbeit zwischen dem Ministerium und dem StädteKranz als ausgesprochen nützlich bewährt. Heute zählt der StädteKranz, dessen Schirmherrschaft stets der MIR/MSWV-Minister inne hatte, zu den wichtigsten kommunalen Partnern des MIR im Bereich Städtebau.

Die Unterstützung durch das Städtebauministerium hat wesentlich dazu beigetragen, dass die Bilanz der seit 1995 andauernden interkommunalen Zusammenarbeit heute so erfolgreich ausfällt. Nachstehende Ziele bestimmten die Gründung der Arbeitsgemeinschaft im Jahr 1995 und wurden in den Jahren ihres Bestehens auch konsequent verfolgt:

Förderung des fachlichen Erfahrungsaustauschs

zwischen den Städten (im StädteKranz um die Metropole Berlin) zur effizienteren und effektiveren Gestaltung des eigenen Verwaltungshandelns.

Der Erfahrungsaustausch zu allen wichtigen Fragen der Stadtentwicklung getreu

dem Motto „Wissen schafft Vorsprung“ wurde und wird von den Akteurinnen und Akteuren in den Städten sehr geschätzt. Die Mitglieder des StädteKranz Berlin-Brandenburg werden über den neuesten Stand der fachpolitischen Diskussion auf Bundes- und Landesebene informiert und zudem über innovative Lösungsansätze für Stadttumbau- und/oder Stadterneuerungsprobleme in Kenntnis gesetzt. Da das MIR und das LBV in den Projektgruppen des StädteKranz vertreten sind, wird ein direkter Austausch zwischen kommunaler und Landesebene gewährleistet. Von 1995 bis 1999 wurde die von der Ernst Basler + Partner GmbH nach öffentlicher Ausschreibung wahrgenommene Moderations- und Geschäftsstellentätigkeit durch das MSWV zu 80 % finanziell gefördert, wodurch der Weg zum selbstständigen Agieren und zur Etablierung als interkommunale Kooperation gewährleistet wurde.

Gemeinsame Interessenvertretung

durch die ähnliche raumstrukturelle Lage bei unterschiedlichen Stadtgrößen und Stadtentwicklungsaufgaben.

Mit einer mittlerweile großen Anzahl gemeinsamer Erklärungen hat der StädteKranz die fachlich begründeten Positionen seiner Mitgliedsstädte immer wieder in die aktuellen fachpolitischen Diskussionen eingebracht. Er war und ist dabei sicher nicht immer ein bequemer Partner des MIR, da mitunter auch durchaus kritische Positionen gegenüber dem Schirmherrn vertreten werden. Entscheidend ist jedoch das Ergebnis. Der StädteKranz leistet heute wirkungsvolle

Beiträge zur anforderungsgerechten Ausrichtung der Infrastruktur- und Stadtentwicklungspolitik der Landesregierung und unterstützt das Ministerium in seinem Bestreben zur programmatischen Verankerung ostdeutscher und brandenburgischer Positionen in der Bundespolitik.

Gemeinsame Durchführung von Projekten,

die entweder allen beteiligten Städten gleichermaßen zum Vorteil gereichen oder durch eine Stadt allein nicht zu „stemmen“ wären.

Zahlreiche Projekte des StädteKranz Berlin-Brandenburg wurden durch das MIR/MSWV unterstützt. Beispiele hierfür sind:

- Die in den Jahren 1996 bis 1999 im Auftrag des StädteKranz erstellte „Wohnungsnachfrageprognose“ hinterfragte die durch die „Wendeeuphorie“ beeinflussten Stadtentwicklungsszenarien der frühen 90er Jahre. Es wurde deutlich, was auf die Städte in den dann 2002 gestarteten Stadttumbauprozessen zukommen wird. Auch im MSWV/MIR wurden die Ergebnisse der „Wohnungsnachfrageprognose“ in die Stadtentwicklungspolitik einbezogen.
- Die Beteiligung des StädteKranz an der Weltausstellung EXPO 2000 ermöglichte den Städten aber auch dem Land Brandenburg, die Dimensionen einer zivilen Nachnutzung militärischer Hinterlassenschaften der nationalen und internationalen Öffentlichkeit bekannt zu machen. Im Mittelpunkt standen innovative und nachhaltige Lösungsansätze, die für das Land Brandenburg entwickelt worden waren. Die Ausstel-



lung „Alte Kasernen für neues Leben“ zählte seinerzeit weit mehr als 30.000 Besucher.

- Im Rahmen des INTERREG-Projektes „Metropolitan Areas“ wurden zum einen kommunale Schlüsselvorhaben wie beispielsweise der Nuthepark in Luckenwalde und das Kulturquartier „Mönchenkirche“ in Jüterbog initiiert. Zum anderen wurden auch internationale Arbeitskontakte zu Stadt- und Regionalplanern in den Metropolregionen Oslo, Stockholm und Vilnius ermöglicht, die bis heute Bestand haben.

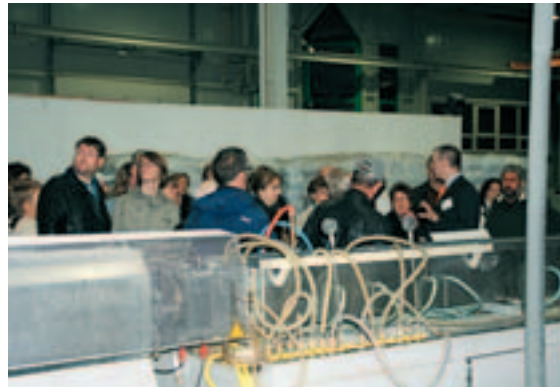
Jüngstes Beispiel einer für alle Seiten ergebnisreichen Zusammenarbeit ist die Durchführung einer „**Langen Nacht der Wirtschaft**“ in den Mitgliedsstädten des Städtekranzes. Nicht zuletzt durch die finanzielle Unterstützung des MIR und weiterer Ressorts der Landesregierung wurde das Gemeinschaftsprojekt ein großer Erfolg. Über 70 Unternehmen öffneten am 18. Oktober 2008 ihre Tore, wobei die Resonanz überwältigend war. Nahezu 23.000 Besucherinnen und Besucher nahmen an den Firmenpräsentationen in Cottbus, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Luckenwalde und Neuruppin teil. Darunter waren auch Herr Minister Dellmann in Eberswalde und Herr Minister Junghanns in Frankfurt (Oder). Jugendliche hatten die Möglichkeit, sich über etablierte und neue Berufsbilder und mögliche Entwicklungschancen zu informieren. Aber auch ganze Familien zeigten ihr Interesse am Innenleben der Unternehmen und waren teilweise überrascht von den modernen Betriebsabläufen, innovativen Produkten und die internationalen Absatzmärkte der Firmen in ihrer Heimatstadt.

Auch die beteiligten Unternehmen betonten die Bedeutung derartiger Aktionen. Gerade in vielen innovativen und technologieorientierten Betrieben suche man immer noch händierend nach Fachkräften. Die „Lange Nacht der Wirtschaft“ war demnach eine gute Gelegenheit für die Unternehmen, sich den zahlreichen jungen Besucherinnen und Besuchern vorzustellen und manch eine oder einen für eine berufliche Laufbahn in einem Betrieb in seinem Heimatort zu begeistern. Einige hatten ihre Bewerbungsmappe sogar mitgebracht und

konnten wichtige Kontakte knüpfen. Am Ende waren sich Akteure und Gäste darin einig, dass es eine Wiederholung der Veranstaltung geben soll – aller Voraussicht nach im Jahr 2010!

Der Blick nach vorn

Der Städtekranz wird weiterhin im Dreiklang von Erfahrungsaustausch, Interessensvertretung und Projekten agieren und dabei natürlich auch bestrebt sein, die Partnerschaft mit dem MIR weiter auszubauen. Der Bedarf an Erfahrungsaustausch zwischen den Städten in den Bereichen Stadtentwicklung und Stadtumbau und dem fachpolitischen Dialog mit dem MIR nimmt in den nächsten Jahren eher noch zu. Gleichzeitig sind die personellen Ressourcen bei den Städten wie auch beim MIR begrenzt. Was liegt näher, als langjährig erprobte und etablierte Arbeitsgremien wie die des Städtekranzes noch stärker als bisher für den Erfahrungsaustausch zu strategischen und fachlichen Fragen der Stadtentwicklung und des Stadtumbau zu nutzen?



Lange Nacht der Wirtschaft 2008, Fotos: Städtekranz



Wohnungsmarkt und Wohnraumförderung

Christian Kuenzer

Nach der Wende herrschte auf dem Wohnungsmarkt ein enormer politischer Handlungsdruck. Das Ankurbeln von Wohnungsbau und Wohnraummodernisierung war eine der zentralen Aufgaben des MIR.

Seit Anfang der 70er Jahre verfolgte die DDR die Programmatik, bis 1990 die Wohnungsversorgung als soziales Problem gelöst zu haben. Obwohl zahlreiche neue Wohnungen entstanden, reichten die Anstrengungen nicht aus, den Wohnungsmangel zu beseitigen und den gesellschaftlichen Wohnbedürfnissen gerecht zu werden. Die Wohnungsbaupolitik der DDR, mit einer Mittelkonzentration auf den industriellen Wohnungsbau zumeist am Stadtrand, vernachlässigte die Altbausubstanz in den Innenstädten. Rechnerisch stieg die Zahl der Wohnungen durch den Neubau am Rande der Städte zwar an. Doch vor dem Hintergrund, dass immer mehr ältere Wohnungen infolge baulicher Mängel oder ungenügender Qualität nur noch schwer oder gar nicht mehr bewohnbar waren, nahm der Wohnungsmangel dennoch zu. In erster Linie fehlten große, moderne Wohnungen, Einfamilienhäuser und Altbauwohnungen mit modernem Komfort.

Nach der Wende wurde deutlich, dass selbst unter optimistischen Annahmen

über die zukünftige, wirtschaftliche Entwicklung der neuen Länder, die benötigten Investitionen in die Bestandssanierung und den Neubau nicht aus den Einnahmepotenzialen der Nettomieten erwirtschaftet werden können und erhebliche öffentliche Subventionen erforderlich sind. Bund und Länder haben mit einer Vielzahl von Fördermaßnahmen reagiert, um die Investitionen in den Wohnungsmarkt zu fördern. Die wesentlichen Förderinstrumente waren neben der Förderung durch das Land Brandenburg die Abschreibungsmöglichkeiten über die Sonder-AfA Ost (nach dem EinkommensteuerG), die Investitionszulage, die KfW-Programme und die Eigenheimzulage. Die Städtebauförderung wirkte flankierend zur sozialen Wohnraumförderung. Im Ergebnis führten diese Anreize zu einem historisch einmaligen Investitionsboom auf dem Wohnungsmarkt.

Die Phase nach der Wiedervereinigung bis 1994: Wohnungsmangel, hoher Handlungsdruck

Die Ausgangslage auf dem Wohnungsmarkt war im Land Brandenburg nicht anders als in den anderen neuen Bundesländern. In praktisch allen Kommunen signalisierte die Zahl der Wohnungssuchenden und der Antragsteller für Wohnberechtigungsscheine einen hohen Wohnraumbedarf. Es gab ein Wohnungsdefizit in einer nicht quantifizierbaren Größenordnung. Der Wohnungsbestand, insbesondere die Altbauten, waren zumeist in einem qualitativ schlechten bis sehr schlechten Zustand. Der dritte Bauschadensbericht der Bundesregierung bezifferte einen Instandsetzungsbedarf des Wohnungsbestandes in den neuen Ländern zum Stand von 1993 in Höhe von rd. 60 Mrd. €. Im Jahr 1995, der ersten Gebäude- und Wohnungszählung in den neuen Ländern, lagen rd. 72 % der Wohnungen in Brandenburg in Gebäuden mit Schäden. Vor diesem Hintergrund for-

mulierte die Landesregierung den Wohnungsbau als einen besonderen Schwerpunkt ihres Handelns. Ziel war, dass Wohnen in Brandenburg „gut, sicher und bezahlbar“ ist. Zur Umsetzung dieser Zielsetzungen hat das Land – unter Einbeziehung von Bundesfinanzhilfen – seit 1991 eine Reihe von Förderprogrammen aufgelegt, von denen die Modernisierungs- und Instandsetzungsförderung von Mietwohnungen, die Förderung des Mietwohnungsneubaus und die Förderung selbstgenutzten Wohneigentums die wichtigsten waren. Priorität hatte dabei die Erfüllung der im II. WoBauG formulierten sozialpolitischen Aufgabe, die Wohnraumversorgung für breite Schichten der Bevölkerung sicherzustellen.

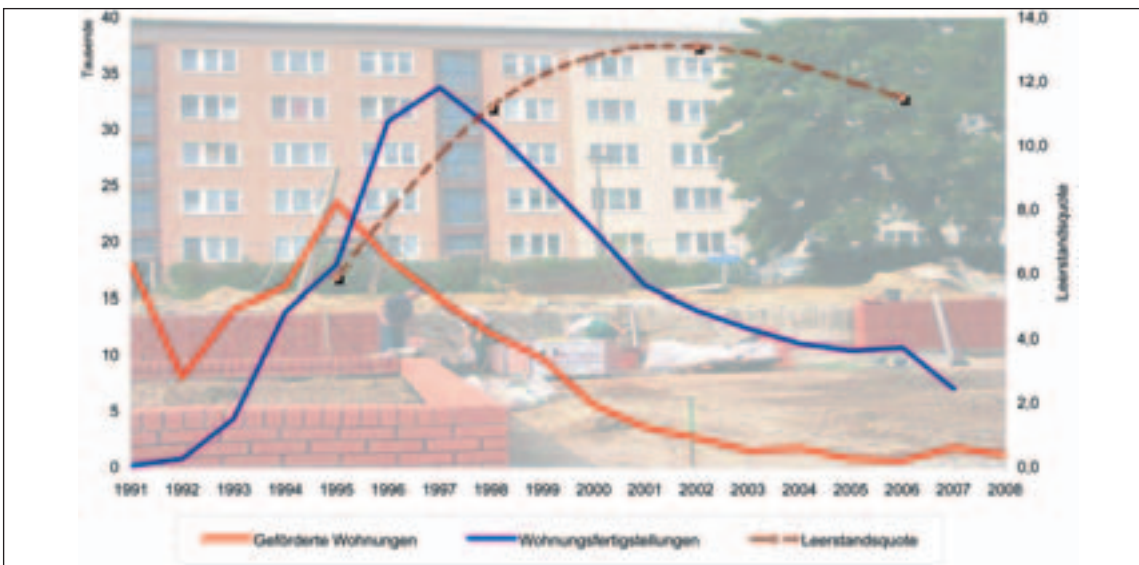
Als besonderes Problem in den ersten beiden Jahren nach der Wiedervereinigung erwiesen sich die Vielzahl nicht gekläarter offener Vermögensfragen, die fehlenden Bauleitplanungen und fehlenden Erfahrungen von Bauträgern und Investoren. Der Neubau von Wohnungen brach daher in den ersten beiden Jahren nach der Wiedervereinigung praktisch komplett ein. Unter dem enormen politischen Handlungsdruck wurden jedoch innerhalb von drei Jahren mehr als 420 Mio. € für die Bestandssanierung von Mietwohnungen im Land bewilligt. Im Vergleichszeitraum wurde über KfW-Mittel ungefähr das 5-fache an Fördermitteln für die Wohnraummodernisierung ausgereicht.

Die Entwicklung im Zeichen wachsender Wohnungsüberschüsse von 1995 bis 1999

In der zweiten Legislaturperiode konkretisierte die Landesregierung die politischen Zielsetzungen. Schwerpunkte der Wohnungspolitik waren noch immer der geförderte Neubau von Wohnungen – Ziel war die Fertigstellung von 15.000 Wohnungen im Land p. a., von denen die



Cottbus, Sachsen-Anhalt, Stadtviellen mit Hochhaus 2003, Foto: Stadtbüro Hunger



Fertiggestellte Wohnungen in neuen und bestehenden Wohngebäuden / geförderte Wohnungen insgesamt (Wohneigentum / Mod.-Inst / Mietwohnungsbau)

Quelle: Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik Brandenburg, MIR Wohnungswirtschaftliches Informationssystem, eigene Darstellung in Anlehnung an empirica, Grafik: Offergeld 12/2008

Hälfte gefördert sein sollte – sowie die Modernisierung und Instandsetzung von Wohnraum. Noch stärker als bisher bekannte sich die Politik zu einer räumlich konzentrierten Förderung auf die Innenstädte und auf die Gebiete des komplexen Wohnungsbaus.

In der Phase zwischen 1995 bis Ende 1999 war der Wohnungsmarkt gekennzeichnet von einer hohen – vor allem steuerlich induzierten – Angebotsausweitung bei gleichzeitigem Anstieg der Überschussbestände. Die Zahl der Fertigstellungen im Land erreichte 1997 mit rd. 34.000 Wohnungen ihren Höchstwert. Das entspricht mehr als dem Doppelten der von der Landesregierung vorgegebenen Zielstellung. Im gleichen Zuge stiegen in den Wohnungsbeständen und im Neubau. Die Wohnungswirtschaft meldete 1995 eine Leerstandsquote von 4,2 %, die bis zum Ende des Jahrzehnts auf über 10 % wuchs. Vor allem im äußeren Entwicklungsraum nahmen die Leerstände rapide zu. Die Quote betrug Ende 1999 17,7 %. Das wahre Ausmaß über die Höhe und Struktur der Leerstände über den Gesamtbestand lieferte erstmals die Zusatzhebung im Rahmen des Mikrozensus von 1998. Demnach standen im Land Brandenburg 11,2 % des Wohnungsbestandes leer. Die großen Programme der Wohnungsbauförderung wurden zwar

fortgesetzt, allerdings reduzierten sich die bewilligten Mittel drastisch von 805 Mio. € im Jahr 1995 auf 339 Mio. € im Jahr 1999. Während die Mittel für die soziale Wohnraumförderung des Landes in diesem Zeitraum sukzessive reduziert wurden, blieb die Bundes- und KfW-Förderung auf hohem Niveau. In diese Phase fällt auch der Beginn des Wohneigentumsprogramms der KfW. Die KfW bewilligte dafür zwischen 1997 und 1999 Fördermittel von über 100 Mio. €.

Im Jahr 1996 wurde die Sonder-AfA für Neubauten modifiziert verlängert und lief erst 1998 aus. Deren Wirkung bestand jedoch auf Grund verschiedener steuerrechtlicher Konstruktionen in Teilen noch einige Jahre weiter. Unter Berücksichtigung der hohen Bewilligungen im Wohnungsneubau 1995 war klar, dass der Wohnungsbedarf gedeckt war und das, abgesehen von einigen wenigen Standorten im Umland von Berlin, sich ein wachsender Leerstand entwickelte.

Umsteuerung im Jahr 2000

Angesichts der zum Teil ernüchternden Ergebnisse kam es im Land Brandenburg ab Ende der 90er Jahre zu einer radikalen Umsteuerung in der Wohnraumförderung. Der geförderte Mietwohnungsneubau, der gemessen an der Zahl der geförderten Wohnungen praktisch

schon seit 1998 kaum noch von Bedeutung war, lief im Jahr 2001 vollständig aus. Seit Mitte der 90er Jahre wurde die Bestandssanierung auf innerstädtische Siedlungen und Werkssiedlungen konzentriert. Nachdem im Wohneigentumsprogramm bereits seit 2000 die Förderung von Wohneigentum auf der grünen Wiese ausgeschlossen war, erfolgte beginnend mit dem Jahr 2002 auch die Förderung für die Instandsetzung und Modernisierung von Mietwohnraum sukzessive nur noch in Gebietskulissen, wie den Sanierungsgebieten, den innerörtlichen Entwicklungsbereichen, den Kerngebieten, den Stadtumbaugebieten etc.. Mit der neuen Richtlinie Wohneigentum-StadtumbauR des Jahres 2002 wurde über die Subventionierung der Wohneigentumsbildung insbesondere der Stadtumbau unterstützt.

Mit dem Auslaufen der Sonder-AfA gingen auch die Wohnungsfertigstellungen deutlich zurück. Sie halbierten sich im Zeitraum zwischen 2000 und 2004 von rd. 21.000 auf 11.000 Wohnungen. Trotzdem erhöhten sich die Wohnungsüberschüsse weiter. Nach dem Mikrozensus ging die Leerstandsquote von neu gebauten Geschosswohnungen zwischen 1998 bis 2002 zwar von 22,5 % auf 10,5 % zurück. Dagegen erhöhten sich jedoch die Leerstände in den Plattenbauten von 8,5 % auf 16,2 %, in den



... Brandenburg an der Havel, Domlinden, vor und nach Beendigung der Sanierung, K. Schulz MIR, Ref. 21

innerstädtischen Geschosswohnungen von 27,9 % auf 30,9 %. Von den hohen Wohnungsüberschüssen ist insbesondere der äußere Entwicklungsraum Brandenburgs betroffen. Die Leerstandsquote stieg in diesem Raum bis 2002 auf 18,2 %. Die gesunkenen Neubauvolumen sowie der Wohnungsrückbau im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtumbau Ost“ führten dann ab dem Jahr 2002 (landesweiter Leerstand 13,1 %) zu einem erfolgversprechenden Rückgang auf 11,5 % in 2006.

Das Jahr 2000 kann als Zäsur der sozialen Wohnraumförderung im Land Brandenburg angesehen werden und dies nicht, weil die bewilligten Mittel der sozialen Wohnraumförderung weiter rückläufig waren, sondern weil es eine grundlegende Umsteuerung in der Förderung gab.

Weiterentwicklung der Programme seit der Föderalismusreform

Mit der Föderalismusreform wurde die Zuständigkeit der Gesetzgebung zur Wohnraumförderung auf die Länder übertragen. Dies bot die Chance ab 2007, die Programme neu aufzustellen und konsequent an den landespolitischen Erfordernissen auszurichten. Erreicht wurde eine Schwerpunktsetzung für Familien und alte Menschen sowie eine noch stärkere Fokussierung auf innerstädtische Standorte. Neuer, stark nachgefragter Förderbaustein ist die Nachrüstung der Wohngebäude mit Fahrstühlen (in 2007 mit 117 geförderten Aufzügen und 1.707 erschlossenen Wohneinheiten). Seit 2007 konnten insgesamt 2.000 WE mit einem Volumen von 19,5 Mio. € bewilligt werden. Der Bedarf an der Aufzugsförderung bleibt weiter auf hohem Niveau und auch der Wille zur generationsgerechten Modernisierung und Instandsetzung von Mietwohnungen hat stark zugenommen.

Die neue Wohneigentumsförderung wurde ebenfalls gut angenommen. So wurden in 2007 in 42 Brandenburger Innenstädten 367 Wohnungen gefördert. Für 158 Wohnungen wurden 3,5 Mio. € als Zuschüsse an Einzelantragsteller bewilligt. Darüber hinaus erhielten Bauträger für 209 Wohnungen ca. 7,2 Mio. € als Darlehen im Rahmen der Anschubfinanzierung.

Auch 2009 wird dieser Weg fortgesetzt. Es gilt jedoch zukünftig noch stärker zu berücksichtigen, dass Brandenburg hinsichtlich der Wohnungsmarktentwicklung ein „gespaltenes“ Land ist. Es sind unterschiedliche Strategien für das Berliner Umland und den äußeren Entwicklungsraum erforderlich. Um den mittel-

und langfristigen Bedarf bei gleichzeitig zurückgehenden finanziellen Ressourcen für die Förderung weiter Rechnung tragen zu können, sind in den nächsten Jahren laufend die Konditionen und Finanzierungsalternativen zu prüfen. Als Querschnittsziel soll die Reduzierung des Energieverbrauchs in allen Förderbereichen weiterhin besondere Beachtung finden.

Fazit

Zu den Erfolgen der sozialen Wohnraumförderung gehören ohne Zweifel die wesentliche Verbesserung der qualitativen und quantitativen Wohnraumversorgung und die weitgehende Angleichung an westdeutsche Niveaus innerhalb eines Zeitraums von gut zehn Jahren. Die Verbesserung der Wohnverhältnisse hat dazu beigetragen, die Bindung der Bewohner an die jeweiligen Orte zu stärken. Ohne die massive Aufwertung der Wohnungsbestände wäre die Abwanderung noch höher ausgefallen. Solche indirekten Nebenwirkungen lassen sich allerdings nicht quantifizieren. Darüber hinaus hat die soziale Wohnraumförderung durch die programmatischen Umsteuerungen seit 1997 einen zunehmenden Beitrag zu den Zielen der brandenburgischen Stadtentwicklungspolitik geleistet. Die Förderung hat sich von einer normativen Bedarfsförderung zu einer sozial und städtebaulich ausgerichteten Strukturförderung gewandelt. ■



Wittstock, Am Markt



Politikfeld Baukultur – Wegmarken 1994 bis 2008 im Spiegel von MSWV / MIR AKTUELL

Dr. Renate Fritz-Haendeler

Kaum zu glauben. Mit 15 Jahresringen hat es die Fachzeitschrift des Infrastrukturministeriums inzwischen auf fast ein Zehntel der Jahresringe der beiden Eichen im Hof des MIR gebracht. Herzlichen Glückwunsch!

Die Rückblende auf die Schrittmacher des Politikfeldes nach der Wende und die Schrittfolge für gutes nachhaltiges Planen und Bauen im Land zu sensibilisieren, ist eine Bildergeschichte.

Fachpolitische Grundierung „Lebenswerte Orte schaffen“ – 11 Leitsätze zur integrierten Stadtentwicklung in Brandenburg

Schon in der ersten Ausgabe von MSWV aktuell wurde das Fundament für das Politikfeld Baukultur gelegt. Zur politischen Orientierung stellte das neue Ministerium mit 11 Leitsätzen ein komplexes Zielsystem zur Stadtentwicklung vor sowie die Bandbreite der Handlungsfelder und ihr Zusammenwirken. Im Grundsatz ist es heute noch relevant, wengleich zeitbedingt mit Gewichtsverlagerungen. Statt Wachstumssteuerung durch dezentrale Konzentration setzt die Landesregierung heute auf die Stärkung der Stärken des Landes in der gemeinsamen Hauptstadtregion. Baukulturfragen, d. h. Fragen nach dem Umgang mit dem historischen Erbe verbunden mit neuen Gestaltungsfragen von Stadt, Landschaft und öffentlichen Räumen stellen sich zwangsläufig, wenn man über Abbruch, Umbau und neuer Inwertsetzung von baulichen Anlagen und Freiräumen entscheidet.

Der baukulturpolitische Auftrag der Daseinsfürsorge, Lebensqualität durch Stadtbild-, Denkmalpflege und eine kooperative Kulturlandschaftsgestaltung einzulösen, wurde damals im 2. bis 4. und im 8. Leitsatz besonders herausgestellt. Mit diesen Maximen im Kopf moti-

vierte das Ministerium 1995 z. B. die zehn Anliegergemeinden der Insel Potsdam, sich zu einem **Forum Potsdamer Kulturlandschaft** zu verbünden. Triebkraft war eine Verbändeinitiative von Stadtplanern, Architekten und Landschaftsarchitekten, die sich im Frühjahr 1994 bundesweit für eine zukunftsbedachte Erhaltung und Entwicklung des inzwischen als einmaliges Welterbe anerkannten Landschaftsraumes starkgemacht hatten. Das Forum wirkte als Vorreiter für andere Netzwerke, z. B. die Regionalparkinitiativen im engeren Verflechtungsraum.

Zur grundlegenden Strategieberatung berief das Ministerium in der ersten Legislaturperiode einen **Beirat für Stadtentwicklung und Baukultur**. Dieser Beirat befasste sich zuerst mit den 11 Leitsätzen des Ministeriums und beschloss sie nach eingehender Diskussion mit Änderungen und Ergänzungen als seine erste Empfehlung an das Städtebauministerium. Er setzte auf dieser Basis seine Arbeit bis 1998 fort mit weiteren raumbezogenen Empfehlungen für eine nachhaltige integrative Stadtentwicklung, u. a. zu den kleinen Städten und den Regionalen Entwicklungszentren.

Baukulturvermittlung durch Arbeitshilfen

Flankierend zur Fachzeitschrift veröffentlichte das Ministerium eine Reihe von Arbeitshilfen für die Kommunen. So gaben eine Entwurfs- und Planungshilfe über „Städtebauliche Qualitäten im Wohnungsneubau“ (Heft 18, Dez. 1995) sowie eine Arbeitshilfe zum „Städtebaulichen Wettbewerb – Planen in Alternativen“ (Heft 19, Jan. 1997) praktische Denkanstöße zum guten Planen und Bauen.

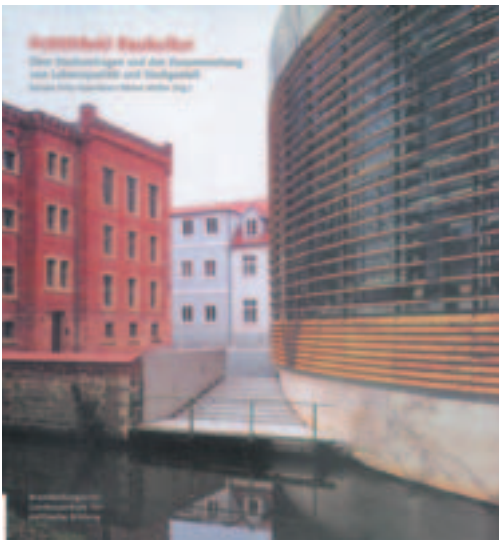
Seit Ende der 90er Jahre forderte die sichtbare Bevölkerungsentwicklung in

Brandenburg, überlagert von den ökonomischen und sozialen Strukturbrüchen zu einer strategischen Kurskorrektur. Städtebau und Wohnungspolitik begannen, sich verstärkt auf die Innenstadtentwicklung zu konzentrieren. Das Thema wurde in einem ersten Schwerpunktheft zur Baukultur aufgegriffen, verbunden mit grundlegenden Fragen zum Funktionsverlust der Stadt und neuen Perspektiven als Lebensstützpunkt in einer mobilen Gesellschaft (**MSWV-aktuell Heft 3-2002**, R. Fritz-Haendeler: Ein Haus in der Stadt? – Die Stadt als Lebensstützpunkt, S. 10-12)

Durch gebaute Beispiele überzeugen – Wettbewerbsförderung im Bauwesen unter der Schirmherrschaft des Ministers

Baukulturpolitik lebt von der Anschaulichkeit. Deshalb hat das Ministerium von Anbeginn die Landeswettbewerbe der Architekten- und der Ingenieurkammer gefördert.

Der Brandenburgische Architekturpreis (seit 1995) im zweijährigen Wechsel mit dem Brandenburgischen Ingenieurpreis (seit 2000) gaben mit der Prämierung gebauter Beispiele sichtbar einen Ansporn für die Bau- und Planungskultur in Brandenburg. (siehe auch Beitrag der BBAK). Mit zwei landesweiten Bauherrenwettbewerben im fünfjährigen Turnus (1995 und 2000) wurden auch bemerkenswerte Beispiele der privaten und öffentlichen Wohnungsbauträger herausgestellt. Der Brandenburgische Architekturführer Neues Brandenburg (Danuta Schmidt Berlin 2006), ein gemeinsames Projekt der Brandenburgischen Architektenkammer und des Infrastrukturministeriums, gibt seit 2006 nicht zuletzt einen guten Überblick über neue Merkmale der Baukultur in Stadt und Landschaft mit hohem Gestaltungsanspruch.



Ein Brandenburger Politikfeld Baukultur profilieren

Im Dezember 2001 regte die erste Konferenz der Bundesinitiative Baukultur in Köln mit ihrem Statusbericht zur Baukultur in Deutschland auch das Brandenburger Städtebauministerium dazu an, sich aus Landessicht mit Umgangsformen und Qualitätsfragen beim Stadtumbau als Querschnittspolitik zu befassen.

Im Winterhalbjahr 2002/2003 initiierte und konzipierte das Städtebauministerium eine fünfteilige Veranstaltungsreihe zum Politikfeld Baukultur gemeinsam mit der Brandenburgischen Landeszentrale für Politische Bildung (BLzpB). Sie befasste sich mit Brandenburger Stadtumbaufragen und dem Zusammenhang von Lebensqualität und Stadtgestalt. Es gelang, den Problemkomplex offen anzusprechen und kontrovers mit namhaften Fachleuten aus der Bundesrepublik zu diskutieren. Die Fachvorträge wurden in einer anschaulichen Dokumentation gemeinsam vom MIR und der BLzpB im Jahr 2003 veröffentlicht.

Junge Leute für Stadtumbauthemen in Brandenburg gewinnen.

Seit Mitte der 90er Jahre unterstützt das Städtebauministerium bewusst bundes- und europaweite Wettbewerbe für junge Leute wie den jährlichen traditionsreichen Schinkelpreis des Architekten- und Ingenieurverbandes zu Berlin oder den zweijährig ausgelobten EUROPAN Wettbewerb zum europäischen Erfahrungsaustausch. Die Wettbewerbsstandorte in

Brandenburg machten das Land, seine Städte und seine komplexen Umbauforderungen über die Landesgrenzen hinweg bekannt. Mit kontinuierlichen Veröffentlichungen der Preisträger und ihrer ausgezeichneten Arbeiten regt MIR AKTUELL dazu an, sich vor Ort mit neuen Ideen, ungewöhnlichen Lösungen und Sichtweisen zu befassen.

Der Bundeswettbewerb zum Stadtumbau im Jahr 2003 veranlasste das MSWV parallel dazu einen Schülerwettbewerb für die 11./12.Klassen der Oberschulen und Gymnasien im Land zum Thema BauStadtUm auszuloben mit tatkräftiger Unterstützung des brandenburgischen Bildungsministeriums. Er sollte die jungen potenziellen Nestflüchter auf den Schrumpfungsprozess aufmerksam machen und zur Beschäftigung mit dem Problem anregen. Das Wettbewerbsergebnis war so begeistert, dass das Ministerium im Jahr 2005 einen 2. Schülerwettbewerb für die gleiche Zielgruppe auslobte. Ansichtssache Stadt lautete das Thema mit dem Ziel, Stadtentwicklung als einen dynamischen Prozess zu begreifen. Die Lesezeichen der Stadt im Wandel, typische

Stadtstrukturen, einmalige historische Wahrzeichen, raumwirksame Merkzeichen und umstrittene Zeitzeichen sollten erkundet werden.

Auf Landesebene kooperieren – gemeinsame Förderung der Brandenburger Kulturlandkampagnen

Eine Bestandsaufnahme der zahlreichen von der Bundesinitiative Baukultur ausgelösten Länderinitiativen veranlasste die Stabstelle Baukultur Ende 2004 im Auftrag des Ministers ein Modell für eine Brandenburger Landesinitiative Baukultur mit einer breiten Trägerstruktur zu entwickeln. Die Brandenburgische Architekten- wie die Ingenieurkammer zeigten sich offen und gesprächsbereit.

Seit Ende der 90er Jahre hatte sich inzwischen Kulturland Brandenburg e. V. mit seinen jährlichen Kampagnen unter der Schirmherrschaft des Kulturministeriums einen guten Namen gemacht durch kreative Programmatik, erfolgreiche Medienarbeit und Projektförderung mit vielen Schnittstellen zum Geschäftsbereich des Infrastrukturministeriums. Deshalb machte es Sinn, die Synergien zu nut-



Schinkelpreis Städtebau 2006: „Oderzeichen“ (Bastian Krahl, Ingmar Pohlmann)



EUROPAN 7 Senftenberg: 1. Preis SEE-stadt Senftenberg „2. Frühling“ (zinnober Architekten: Tobias Hoyer, Hendrik Just, Peter Ille)

zen durch kooperative Vorbereitung, Förderung und gemeinsame Schirmherrschaft der beiden Minister, beginnend mit der Kulturlandkampagne 2006 zum Thema Baukultur.

Die jährlichen Kulturlandkampagnen werden vom Infrastrukturministerium in Themenschwerpunktheften von MIR AKTUELL vorgestellt und zusätzlich durch eigene Projektinitiativen flankiert. Im Kulturlandjahr 2007 Wasser initiierte das Ministerium beispielsweise zusammen mit der Stadt Fürstenwalde eine gemeinsame Fachtagung zum Thema Wasser in der Stadt – Strategien und Beispiele. Die Nachlese zur Kulturlandkampagne 2008 Provinz und Metropole <> Metropole und Provinz und ihrer Widerspiegelung im Politikfeld Baukultur ist derzeit als neues Themenschwerpunktheft 1-2009 in Vorbereitung.

„Ein Gebrauchsfähiges Nützliches Zweckmäßiges schön machen ist die Aufgabe der Architektur“ (K. F. Schinkel um 1825) – zur erfolgreichen

Bewerbung der Stadt Potsdam um den Sitz der Bundesstiftung Baukultur auf dem Gelände Schiffbauergasse

Die Potsdamer Kulturlandschaft ist durch das großartige Zusammenspiel von Architekten, Landschaftsarchitekten und Ingenieuren im Verlauf von gut 300 Jahren Hohenzollerndynastie zu einem Synonym für Baukultur geworden. Heute, in einer demokratischen Gesellschaft, muss sich Baukulturpolitik im Land Brandenburg, das den demografischen Wandel durch Stärkung seiner Stärken gestalten will, mit drei Problemkomplexen zugleich auseinandersetzen:

- dem kulturellen Erbe – wie viel Herkunft braucht Zukunft?
- dem Eigensinn einer pluralistischen Gesellschaft – wie viel Regulierung ist nötig?
- nachhaltigen Rückbaustrategien – wie lassen sich Strukturbruch und demografische Entwicklung sozial vermitteln?

Deshalb war die Bewerbung der Stadt Potsdam um den Sitz der öffentlich-rechtlichen Bundesstiftung im Wettbewerb mit sieben anderen Standorten in der Bundesrepublik folgerichtig und der Standort Schiffbauergasse eine Versuchsanordnung mit Zukunftsversprechen.

Aufgabe der Bundesstiftung ist es einmal, den internationalen Erfahrungsaustausch zu fördern und auf nationaler Ebene als Kommunikationsplattform für

gutes Planen und Bauen zu wirken. Eine Bundesstiftung Baukultur mit internationalem Blick könnte auch für das Land Brandenburg als Baukultur-Katalysator dienen und zur attraktiven Entwicklung der Hauptstadtregion beitragen. Deshalb haben der Ministerpräsident des Landes Brandenburg zusammen mit dem Regierenden Bürgermeister des Landes Berlin die Bewerbung der Landeshauptstadt Potsdam erfolgreich unterstützt. Seit Frühjahr 2008 hat die Bundesstiftung Baukultur ein Übergangsquartier in der Schiffbauergasse bezogen. Die Stiftung wird, nach dem über einen Wettbewerb qualifizierten Umbau der Kommandantur, ihr Domizil gegenüber dem Waschhaus beziehen.

Wanderausstellung „Das neue Brandenburg – Bauaufgaben 1996-2006“

Der Architekturführer zum Neuen Brandenburg gab 2007 den Ausschlag für eine Wanderausstellung des MIR, bemerkenswerte Beispiele der Baukultur der letzten zehn Jahre als Zeichenträger für den gesellschaftlichen Wandel und neue Umbauaufgaben herauszustellen. Die Ausstellung wurde von Prof. Dr. Simone Hain, Technische Universität Graz kuratiert. In sieben Modulen werden die veränderten Bauaufgaben beispielhaft für das Land präsentiert und in weiteren vier Modulen stadtbezogen integrative Stadtentwicklungsstrategien vorgestellt. Die Ausstellung zum Gründungskonvent der Bundesstiftung Baukultur in Potsdam am 21.9.2007 eröffnet, ging danach



Wanderausstellung „Das neue Brandenburg“ in der Viadrina, Foto: Schuster FF (O)



Umbau Tuchfabrik zur Stadtverwaltung Wittstock Innenstadt (Fotos: Arch. Kannenberg + Kannenberg Wittstock)

auf Wanderschaft in fünf Hochschulstädte des Landes und wurde in der Marienkirche in Prenzlau gezeigt. Bis zum 8.1.2009 war sie in Neuruppin im Stadtmuseum zu sehen. Im Februar / März 2009 macht sie Station in Guben im neuen Stadtzentrum. Die aktuellen Termine, Öffnungszeiten und Dauer sind unter www.mir.brandenburg.de zu finden.

Überlegungen zum Ausblick

Eine nachhaltige Stadtentwicklungspolitik vermittelt sich nicht zuletzt über Schlüsselprojekte und Mut machende Bilder vom neuen Brandenburg. Anschauliche Medien, wie die Fachzeitschrift MIR AKTUELL, als Chronograf des Wandels sind

deshalb beim landesweiten Umbau der Städte und der Kulturlandschaften notwendig und werden es sicher bleiben. Eine neue Landesinitiative Baukultur hätte gute aktive Partner zur Seite, die Bundesstiftung Baukultur mit Sitz in Potsdam als neue Kommunikationsplattform mit Überblick, Kulturland Brandenburg e. V. als Impulsgeber und kreatives Netzwerk für neue Ideen und Initiativen, sowie das Engagement der beiden Landeskammern. Unterstützt von kraftvollen Städtebündnissen mit Bodenhaftung wie die AG Historische Stadtkerne und das Innenstadtforum – gemeinsam müsste der Aufbruch in ein neues Brandenburg gelingen.

Zurzeit tut sich Baukultur als Alltagsbe-

griff zwar noch schwer. Es geht um vorurteilsfreie, gewinnende Strategien und neue Vermittlungsformen, trotz alledem. Baukultur ist ein öffentlicher Belang und damit eine Abwägungsfrage, eine Bildungsfrage und eine Haltungsfrage, das Welterbe, die prägenden historischen Wahrzeichen und neue Merkmale der Architektur nicht als Widerstand sondern geistesgegenwärtig als Möglichkeitsform einer nachhaltigen Landesentwicklung zu verstehen. „Es ist der Geist, der sich den Körper schafft“ (Friedrich Schiller, nach Lewan Latchenian, Intendant Neue Bühne Senftenberg, Wortbeitrag zum 5. BDA Gespräch am 19.11.2008 zur „Metropole im Kopf“ IKMZ, BTU Cottbus).



Die Neuorientierung der Gemeinsamen Landesplanung Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg: Seit Herbst 2004 im MIR

Gerhard Steintjes, Peter Schirmer

Raumordnung, die überörtliche und zusammenfassende räumliche Planung ist in Deutschland vor weitaus mehr als einem Jahrhundert im Berlin-Brandenburger Raum entstanden. In ihrer wechselvollen Geschichte hat sie sich gänzlich unterschiedlichen Herausforderungen gegenüber gesehen, denen sie sich auch

in unterschiedlichen Organisationsformen stellte.

Die weitaus intensivste und inzwischen auch am längsten währende Zusammenarbeit auf diesem Gebiet leisten die Länder Berlin und Brandenburg seit mehr als zwölf Jahren erfolgreich in

der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung.

Zu Beginn der vierten Wahlperiode im Jahr 2004 wuchs dem brandenburgischen Bau- und Verkehrsministerium ein neues und wichtiges Politikfeld zu. Aus dem vormaligen Landwirtschafts- und



Potsdam/Berlin, 27.06.2005

Festlegungen zur „Überarbeitung der gemeinsamen Landesplanung“

Perspektiven für eine gemeinsame Entwicklung im Gesamtraum Berlin – Brandenburg

Ausgangslage

Die Situation in den Ländern Berlin und Brandenburg ist ambivalent. Einerseits ist Berlin bei moderatem Bevölkerungswachstum und einer dramatisch beschleunigten Transformation und Modernisierung der Wirtschaft Deutschlands attraktivste Stadt für Jugend, Wissenschaft, Kultur und neue Medien. Die am Rande Berlins gelegenen Gebiete des sog. „jüngeren Verflechtungsraumes“ mit der Landeshauptstadt Potsdam nehmen an Einwohnern und Bedeutung ebenfalls erheblich zu. Die Metropolregion rechnet mit dem neuen Flughafen Berlin Brandenburg International am stadtnahen Standort südöstlich von Berlin (Schönefeld) als Impulsgeber für wirtschaftliches Wachstum. Zusammen genommen befinden sich andererseits die beiden Länder in einer wirtschaftspolitisch schwierigen Situation, die gekennzeichnet ist durch überdurchschnittlich hohe Arbeitslosigkeit, schrumpfende Städte, Wohnungsleerstand in den Großsiedlungen.

Stagnation und Bedeutungsverlust in der Konkurrenz im internationalen Maßstab

Vor dem Hintergrund der andauernden Diskussion um stagnierende Wirtschaftsentwicklung, hohe Arbeitslosigkeit und langfristig schrumpfende Bevölkerung und deren Überalterung konzentriert sich die Politik sowie die darauf ausgerichteten landes- und regionalplanerischen Konzeptionen bisher überwiegend auf Vorschläge stabilisierender oder kompensatorischer Strategien. Diese Art der Reflexion der Transformations- und Schrumpfungsprozesse ist weder ausreichend noch zukunftsorientiert. Sie verdeckt den realen

1

Bedeutungsverlust der Metropolregion Berlin-Brandenburg im europäischen und internationalen Maßstab.

Innovatives Klima für den Strukturwandel

Traditioneller, Industriegesellschaftlich begründeter Inhalt sowie die damit verbundenen Bevölkerungsveränderungen sind für die Länder Berlin und Brandenburg von besonderer Relevanz. Eine nüchterne Reflexion des aktuellen Transformationsprozesses bietet gleichzeitig enorme Chancen zur Neuausrichtung, die sich viele Unternehmen auf europäischer und auf internationaler Ebene neu organisieren. Um den internationalen Bedeutungsverlust zu begegnen, braucht Berlin und Brandenburg in allen Bereichen und Politikfeldern ein innovatives Klima und ein aufgeschlossenes, urbanes großstädtisches Milieu für den notwendigen Strukturwandel. Um ein solches innovatives Klima zu erzeugen, müssen die Wachstumspotenziale jenseits der industriellen Perspektiven auf eine auf Qualität und Nachhaltigkeit ausgerichtete Perspektive umgestellt werden. Dabei geht es um das Begreifen des umfassenden Transformations- und Erneuerungsprozesses und darauf eingestellte Politikkonzepte mit dem Ziel, die Stadt und ihre Region als Innovationslandschaft zu profilieren. Ziel ist die internationale Attraktivität zu steigern und gleichzeitig die Lebensqualität für die Bewohner spürbar zu verbessern.

Berlin und Brandenburg im internationalen Wettbewerb

Der internationale Wettbewerb der großen Metropolregionen lässt sich angesichts der dramatischen Überlegenheit europäischer und internationaler Metropolregionen nur in der Gesamtverantwortung einer gemeinsamen Region ohne den Partikularismus der beiden Länder und zahlreicher selbstständiger Bezirke und Gemeinden bestehen.

Dazu müssen die bisherigen auf traditionelles Wachstum angelegten politischen Strategien und Pläne kritisch überarbeitet und vereinfacht werden. Die bisherigen Leitbilder und Planungen der dezentralen Konzentration

2

des Landesentwicklungsprogramms, des Landesentwicklungsplans für den engeren Verflechtungsraum und des Landesentwicklungsplans FS resp. GR werden den Ansprüchen und Problemen der faktisch bestehenden Metropolregion Berlin – Brandenburg nicht gerecht.

Komparative Stärken herausarbeiten

Bei der Definition der Funktionen und Räume in den Ländern Berlin und Brandenburg, der europäischen Metropolregion Berlin-Brandenburg geht es nicht um eine Gleichgewichtigkeit der Lebensverhältnisse, sondern um eine der jeweiligen Situation und den Stärken der Landesstelle entsprechenden Qualifizierung.

Festlegungen:

1. Beide Länder sind sich einig, die gemeinsame Landesplanung vom „Interessenausgleichsinstrument“ zu einer Grundlage für die Wachstumsförderung und Infrastrukturentwicklung für den gemeinsamen Raum umzugestalten. Dazu wird das Leitbild der Dezentralen Konzentration abgelöst.

2. Es wird ein neues Leitbild für die Entwicklung des Gesamttraumes, der europäischen Metropolregion Berlin-Brandenburg festgelegt mit dem Ziel, ihre Wettbewerbsfähigkeit im nationalen und europäischen Kontext zu stärken. Derzeitige planerische oder administrative Vorgaben sind dabei kritisch zu überprüfen und weiter zu entwickeln.

3. Zur Konkretisierung des Leitbildes in der gemeinsamen Landesplanung wird ein neues Landesentwicklungsprogramm parallel zur Leitbildentwicklung erarbeitet und von den Regierungen und Parlamenten bis Ende 2007 beschlossen.

4. Es wird vereinbart, einen integrierten Gesamtplan für den Gesamtraum der europäischen Metropolregion Berlin-Brandenburg zu erarbeiten, der die Inhalte des LEP eV, des LEP GR und des LEP ZOS zusammenführt. Dieser Ansatz ist geeignet, die Entwicklungschancen

3

aller Teilräume gleichberechtigt zu behandeln. Erforderliche Regelungen des bisherigen LEP eV, die auf Grund des Maßstabes des neuen Gesamtplanes nicht darstellbar sind, werden für Berlinnahe Gebiete in einer Teilkarte in einem größeren Maßstab dargestellt.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung ist aufgefordert, eine Projektplanung für die Erarbeitung des integrierten Gesamtplanes mit den Aspekten Budget, Personal und Zeitplan zu erstellen.

5. Das System der Planwerke wird entflochten. Dazu werden Mehrfachregelungen gleichen Inhalts in verschiedenen Plänen abgeschafft. Gleichzeitig werden die Planungsinhalte auf das erforderliche Maß reduziert. Verbindliche Regelungen (Ziele) sollen nur noch auf einer Planungsebene (Landesentwicklungspläne) festgelegt werden. Damit wird die Rechtssicherheit und die Verständlichkeit der Planung erhöht. Die notwendigen Änderungen des Landesplanungsvertrages (LPV) werden eingeleitet.

6. Die Erarbeitung des Leitbildes und die Überarbeitung der Landesplanung erfolgt in einem breiten öffentlichen Diskurs unter Einbeziehung aller gesellschaftlichen Kräfte.

Frank Szymanski
Minister für Infrastruktur
und Raumordnung

Ingeborg Junge-Röver
Senatorin für Stadtentwicklung

4



Leitbild-Wegweiser

Umweltministerium wurde die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (GL) herausgelöst und in das neu organisierte Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung integriert.

Vor dem Hintergrund sich abzeichnender Entwicklungen in der Bevölkerungsstruktur und der Finanzkraft der öffentlichen Haushalte hat die Brandenburger Landesregierung selbstbewusst die damit vorhandenen Herausforderungen

angenommen und die Ziele ihrer Förder- und Landesentwicklungspolitik neu formuliert.

Im Ergebnis dieses fachübergreifenden Ansatzes vereinbarten Brandenburgs Ministerpräsident Matthias Platzeck und Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit gemeinsam mit ihren für Raumordnung und für Wirtschaft zuständigen Ressortchefs eine umfassende Überarbeitung der gemeinsamen Landesplanung.

Das so genannte **6-Punkte-Papier** vom Juni 2005 sah eine vollständige Neuorientierung des Strategieansatzes für die Landesentwicklungspolitik in der Metropolregion Berlin-Brandenburg vor.

Im Wesentlichen bestand der Arbeitsauftrag der Landesregierungen an die GL darin, ein Leitbild für die Entwicklung der gemeinsamen Hauptstadtregion zu erarbeiten, ein neues Landesentwicklungsprogramm zu entwickeln und die einzelnen bestehenden Landesentwicklungspläne zu einem integrierten Landesentwicklungsplan zusammenzuführen. Der Arbeitsauftrag beinhaltete einen außerordentlich anspruchsvollen Zeitplan. Nunmehr, nach fast vier Jahren überaus intensiver Arbeit kann die Gemeinsame Landesplanungsabteilung darauf verweisen, dass sie diese Aufgabe termingerecht und in hoher Qualität erfüllt hat.

Grundansatz der Neuausrichtung ist, dass die gemeinsame Landesplanung stärker als bisher eine Grundlage für die Wachstumsförderung und die Infrastrukturentwicklung bilden soll. Weniger der Interessensausgleich zwischen den Teilräumen, als vielmehr die Unterstützung des Wachstums im Gesamttraum steht im Vordergrund. Damit wird die Landesplanung enger mit der Wirtschafts- und Strukturpolitik der beiden Länder verknüpft.

Mit dem Ziel, ihre Wettbewerbsfähigkeit im nationalen und europäischen Kontext zu stärken, ist unter Federführung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung zunächst ein **neues Leitbild für die Hauptstadtregion** erarbeitet worden. Im August 2006 haben die beiden Landesregierungen dieses Leitbild beschlossen und zum Orientierungsrahmen ihres Handelns in den nächsten anderthalb Jahrzehnten erklärt.

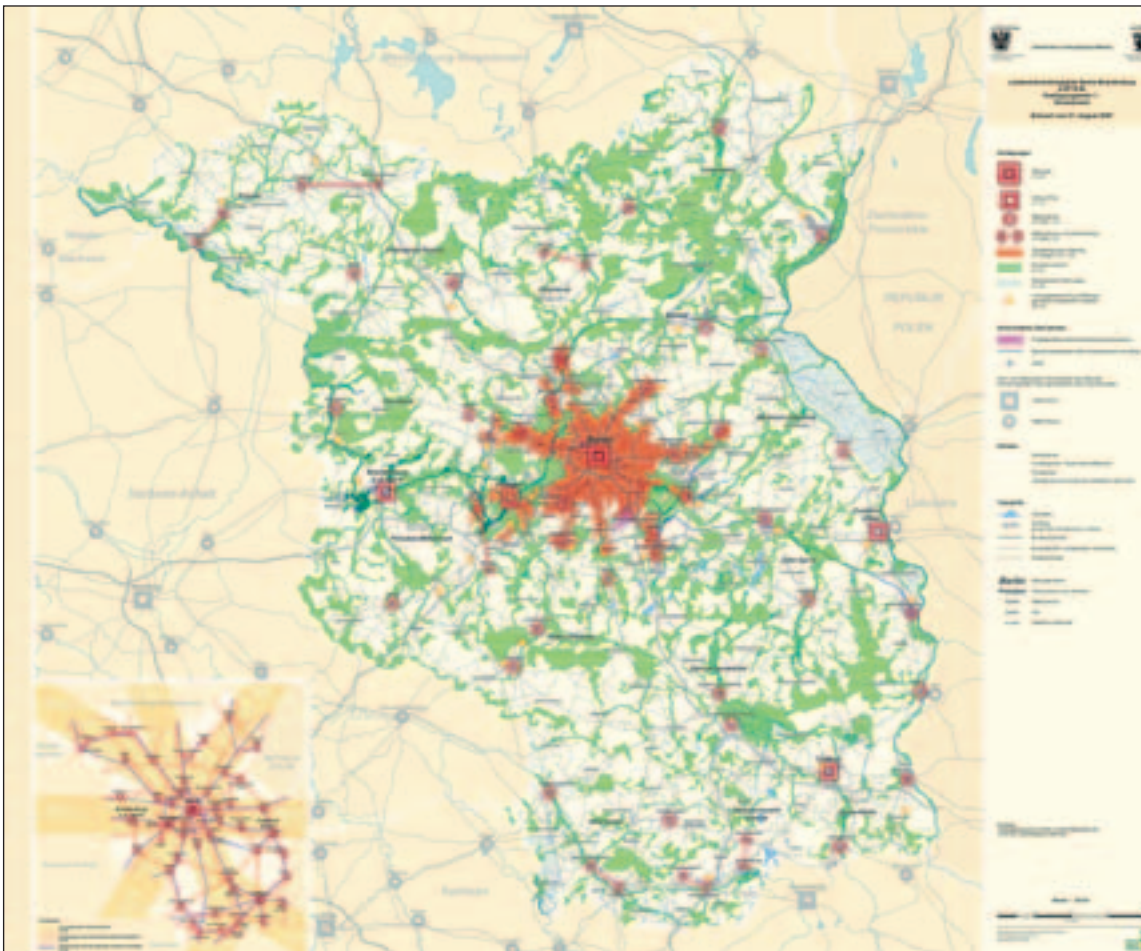
Unter dem Motto „Stärken stärken“ setzt die Brandenburger Landesentwicklungspolitik darauf, die vorhandenen Potenziale in allen Teilen des Gesamttraumes für die nachhaltige Entwicklung der Region zu aktivieren. Die besonderen Qualitäten sollen gezielt gefördert und ausgebaut werden. Berlin und der berlinnahe Raum sollen dabei als Wachstumsmotor die Entwicklung der gesamten Region im Wettbewerb mit anderen Regionen unterstützen.

Diesen Intentionen folgt konsequenterweise auch das neue **Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)**. Das bisherige Leitbild der „Dezentralen Konzentration“ wird abgelöst und durch deutlich entwicklungsorientierte Grundsätze der Raumordnung für den Gesamttraum ersetzt. Es bildet den übergeordneten Rahmen für die gemeinsame Landesplanung, so auch für den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg.

Dabei wurde das Landesentwicklungsprogramm inhaltlich auf das raumordnerisch Regelungsnotwendige beschränkt und zugleich im Umfang deutlich reduziert. Dies macht sich auch in der Tatsache bemerkbar, dass es mit nur noch



LEPro-Titelblatt



LEP B-B Karte

acht Paragraphen auskommt, (gegenüber 37 Paragraphen im vorherigen). Wichtig ist auch, dass erstmals ein Umweltbericht in das Landesentwicklungsprogramm integriert wurde.

Das Landesentwicklungsprogramm trifft Aussagen zu den räumlichen Rahmenbedingungen der wirtschaftlichen Entwicklung, zu den Zentralen Orten, zur Kulturlandschaft sowie zur Siedlungs-,

Freiraum- und Verkehrsentwicklung. Das Landesentwicklungsprogramm zeigt neue Formen der interkommunalen und regionalen, auch länderübergreifenden Zusammenarbeit auf.



Organigramm der GL



Das Landesentwicklungsprogramm ist im Dezember 2007 als Staatsvertrag in Berlin und Brandenburg in Kraft getreten.

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) wird die Inhalte der bisherigen Landesentwicklungspläne LEP I (Zentralörtliche Gliederung), Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV) und Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum (LEP GR) zusammenführen. Er wird inhaltlich auf das notwendige Maß reduziert. Entwicklungen sollen insbesondere dort ermöglicht werden, wo Verkehrsgunst, wirtschaftliche Dynamik und Bevölkerungskonzentration gute Voraussetzungen bilden.

Damit wird der LEP B-B, für den gemäß EU-Vorgaben auch ein Umweltbericht

erstellt wurde, mit dazu beitragen, die Entwicklung des Gesamttraums auch vor dem Hintergrund zurückgehender Haushaltsmittel und des demografischen Wandels zu unterstützen und die Daseinsvorsorge für die Bevölkerung dauerhaft sicherzustellen.

Der Landesentwicklungsplan konkretisiert die Aussagen des Landesentwicklungsprogramms und leistet damit einen Beitrag der Raumordnung zur Entwicklung des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg. Er folgt den Leitvorstellungen einer nachhaltigen Raumentwicklung und steckt den übergeordneten Rahmen für künftige räumliche Entwicklungen ab.

Die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg werden Anfang 2009 Beschlüsse zur Beendigung des Beteili-

gungsverfahrens treffen. Nach der Befassung der zuständigen Ausschüsse von Landtag und Abgeordnetenhaus kann dann Anfang 2009 der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg als Rechtsverordnung in Kraft gesetzt werden.

Zeitgleich zur Phase des Hochdrucks der Überarbeitung der Grundlagen der Landesplanung hat sich die Gemeinsame Landesplanungsabteilung einer aufgabenkritischen Umorganisation unterzogen, in deren Ergebnis die Struktur von 9 auf nunmehr 6 Referate gestrafft wurde.

Über den im Herbst 2008 erschienenen dritten Raumordnungsbericht (ROB 2008) haben wir bereits im Heft 3-2008 des MIR AKTUELL berichtet. Inzwischen liegt er in gedruckter Form vor. ■

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)

Dr. Wolfgang Dinkelberg

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung für den Gesamttraum der beiden Länder die raumordnerischen Grundsätze des am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 und setzt damit einen Rahmen für künftige räumliche Entwicklungen in der Hauptstadtregion. Durch die Aufstellung des LEP B-B wird die gemeinsame Landesplanung an die veränderten Rahmenbedingungen in Berlin und Brandenburg angepasst, wobei die raumordnerischen Festlegungen auf das Regelungsnotwendige verdichtet und auf Regelungsredundanzen bisheriger Pläne verzichtet wurde.

Der Planentwurf gestaltet die räumlichen Strukturen in der Hauptstadtregion und trägt damit zur Umsetzung des Leitbildes bei. Er thematisiert die Einbindung der Hauptstadtregion in nationale und internationale Verflechtungen, was die Inten-

sivierung der Verflechtungsbeziehungen zum polnischen Nachbarn und die Nutzung von Lagevorteilen zum osteuropäischen Raum einschließt.

Zur Sicherung und Ordnung der räumlichen Daseinsvorsorge wird im LEP B-B ein Zentrale-Orte-System mit drei Stufen Zentrale Orte, d. h. Metropole, Oberzentren und Mittelzentren abschließend festgelegt. Die Grundversorgung wird innerhalb aller anderen amtsfreien Gemeinden und Ämter im Land Brandenburg abgesichert.

Einen neuen Schwerpunkt bildet die Entwicklung von Kulturlandschaften, die als Handlungsräume für regionale Entwicklungsprozesse zwischen Stadt und Land begriffen werden. Hinsichtlich der Siedlungsentwicklung sieht der LEP B-B Entwicklungsspielräume in geeigneten Standortlagen vor; so eröffnet er in Berlin und Brandenburger Gemeinden des Berliner Umlandes mit leistungsfähiger

Schienanbindung (Gestaltungsraum Siedlung) sowie in den Zentralen Orten außerhalb des Stadt-Umland-Zusammenhangs von Berlin und Potsdam umfassende Entwicklungsmöglichkeiten. Die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen im übrigen Raum wird auf die Innenentwicklung begrenzt, erweitert um eine ggf. zusätzliche Entwicklungsoption.

Der LEP B-B konkretisiert die LEPro-Festlegung der räumlichen Bindung des großflächigen Einzelhandels an Zentrale Orte und führt für zentrenrelevante Sortimente die Bindung an städtische Kernbereiche als Steuerungsinstrument ein.

Im Rahmen der integrierten Freiraumentwicklung werden im LEP B-B raumordnerische Festlegungen zum Schutz der Freiraumfunktionen gegenüber raumbedeutsamer Inanspruchnahme und Zerschneidung getroffen. Zum Schutz und zur Entwicklung besonders hochwertiger Funktionen wird ein Freiraumverbund



festgelegt. Zur Sicherung der übergeordneten Erreichbarkeit der Metropolregion und insbesondere der Zentralen Orte werden transnationale Verkehrskorridore sowie ein Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen festgelegt. Der LEP B-B trifft außerdem Festlegungen zum Verkehrsflughafen BBI.

Im Rahmen des im Herbst 2007 durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) im Auftrag beider Landesregierungen eingeleiteten Beteiligungsverfahrens wurden rund 800 Träger öffentlicher

Belange wie die Regionalen Planungsgemeinschaften, die Landkreise und kreisfreien Städte in Brandenburg, Berliner Bezirke, Ämter und Gemeinden in Brandenburg, Behörden von Land und Bund, Verbände und weitere Institutionen beteiligt. Der Entwurf wurde auch mit den Nachbarbundesländern sowie dem Nachbarstaat Polen abgestimmt.

Außerdem wurde im Rahmen der strategischen Umweltprüfung eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Das Beteiligungsverfahren wird nach Abwägung aller eingegangenen Anregungen

und Bedenken mit Billigung des überarbeiteten Planentwurfs durch das Kabinett in Brandenburg und den Berliner Senat Anfang 2009 abgeschlossen. Nach Unterrichtung der für Raumordnung zuständigen Parlamentsausschüsse beider Länder wird der LEP B-B voraussichtlich im 1. Quartal 2009 in beiden Ländern als Rechtsverordnung in Kraft treten und damit die bisherigen Landesentwicklungspläne LEP eV, LEP GR und LEP I Brandenburg ablösen.

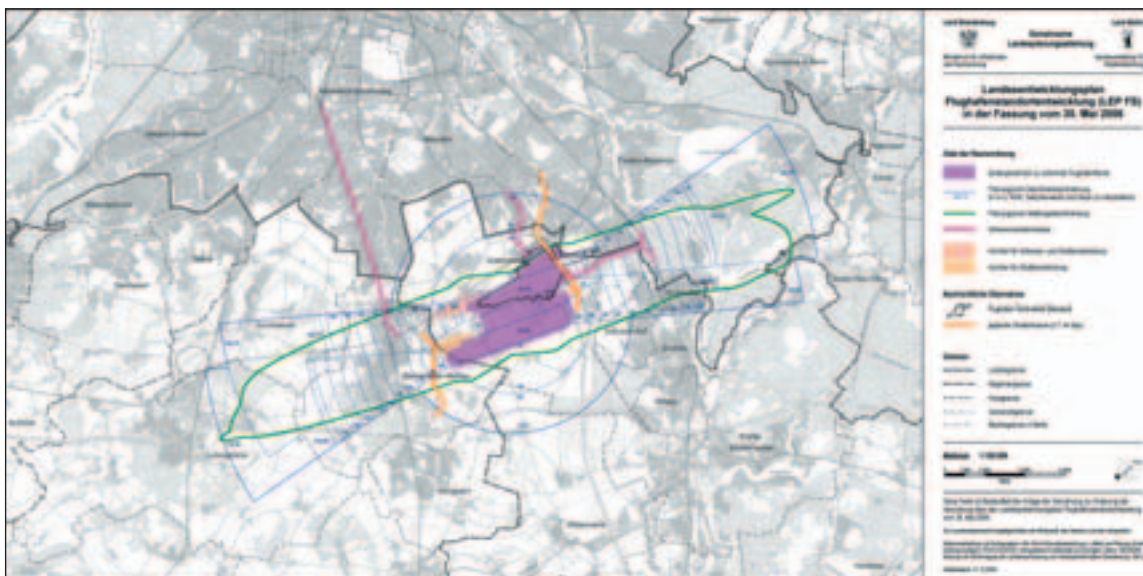
Der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)

Ulrike Groenewald, Matthias Vogel

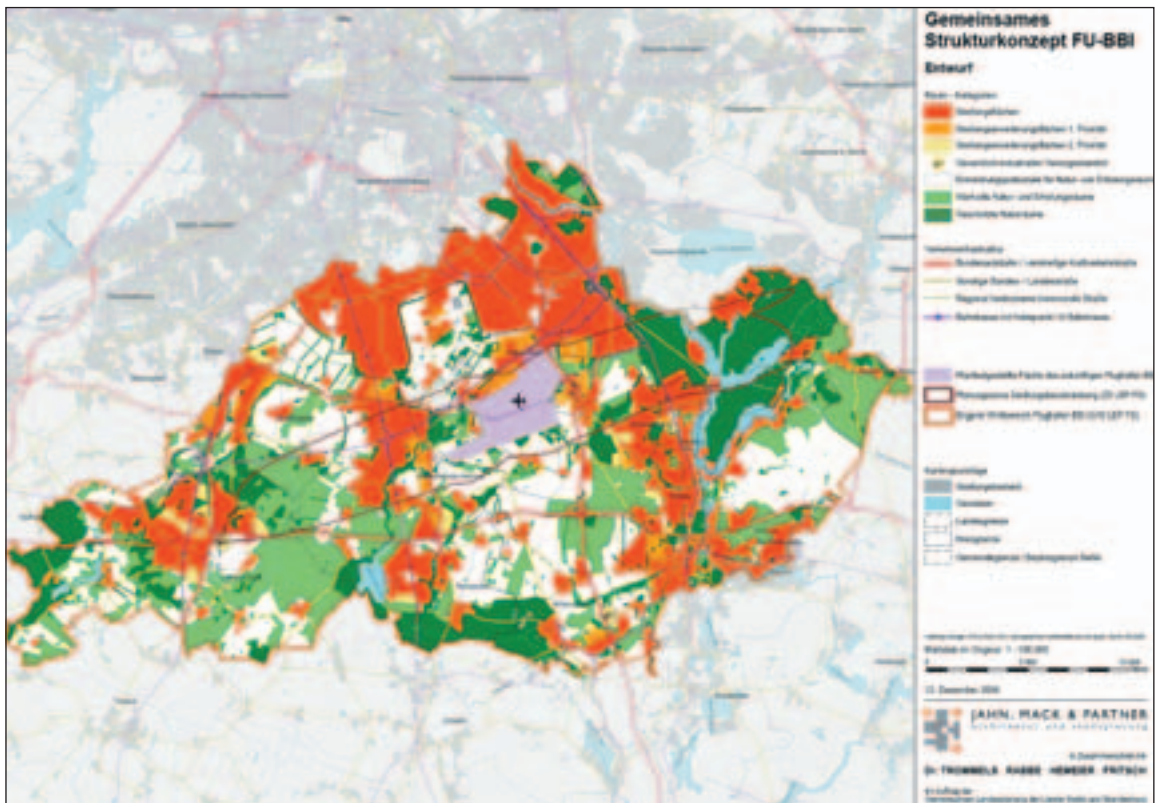
Am 16. März 2006 hat das Bundesverwaltungsgericht die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens Berlin Schönefeld grundsätzlich bestätigt. Diese Entscheidung war ein großer Erfolg für die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, denn das Bundesverwaltungsgericht hat zugleich festgestellt, dass die landesplanerische Entscheidung für den Standort Schönefeld

durch den gemeinsamen Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) und die Bündelung des nationalen und internationalen Luftverkehrs auf den künftigen Flughafen Berlin-Brandenburg International rechtsfehlerfrei sind (siehe auch MIR AKTUELL Heft 4-2006). Damit wurde Planungssicherheit für das derzeit größte Infrastrukturprojekt der Länder Berlin und Brandenburg geschaffen.

Im Rahmen des Dialogprozesses im Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International zwischen den Landesregierungen von Berlin und Brandenburg, den Landkreisen und Gemeinden in Brandenburg, den Bezirken von Berlin und der Flughafengesellschaft ist es gelungen, eine kontinuierliche Zusammenarbeit des Flughafens mit seinen Umlandgemeinden zu initiieren, eine länderübergreifende gemeinsame Ent-



LEP FS



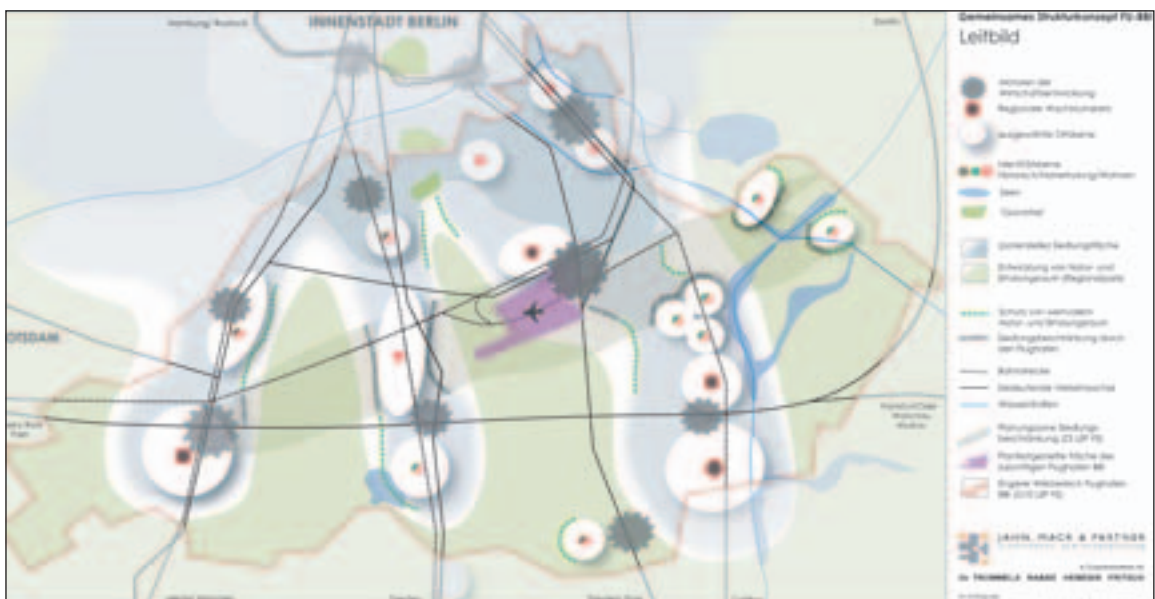
Gemeinsames Strukturkonzept FU-BBI

wicklungsstrategie zu erarbeiten und die interkommunale Konsensfindung für die Entwicklung der Region zu befördern.

Zu den wichtigsten Ergebnissen gehören das „Gemeinsame Strukturkonzept (GSK)“ einschließlich Leitbild als länderübergreifende gemeinsame Entwicklungsstrategie für das Flughafenumfeld

und die Unterzeichnung einer gemeinsamen Erklärung am 24. Mai 2007 durch alle Beteiligten. Im Dialogforum und speziellen Arbeitsgruppen wurde das GSK weiter qualifiziert und es erfolgte eine Verständigung auf prioritäre Maßnahmen, die auch dem Interessenausgleich dienen können. Der gemeinsam von allen Mitgliedern des Dialogforums erar-

beitete „Planungsatlas zum Flughafenumfeld BBI“ wurde auf dem 6. Dialogforum am 16. Oktober 2008 vorgestellt und gemeinsam mit dem Strukturvorschlag für die Weiterführung des Dialogforums in regionaler Verantwortung unter neutraler Moderation bestätigt.



Leitbild für das Flughafenumfeld



Kooperation und Vernetzung im Nordosten – ein Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) der Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern

Frank Segebade

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat im Juni 2006 die „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland“ als Richtschnur für das gemeinsame Handeln der Raumordnung von Bund und Ländern verabschiedet. Mit dem Leitbild 1 „Wachstum und Innovation“ wurden dabei auch große Regionen definiert, mit denen die funktionalen Verflechtungen zwischen Metropolen und den darauf bezogenen, auch dünn besiedelten Räumen deutlich gemacht werden soll. Im Nordosten Deutschlands sieht das Leitbild die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit den mittleren und östlichen Landesteilen Mecklenburg-Vorpommerns in einer sogenannten großräumigen Verantwortungsgemeinschaft.

Um diesen neuen Ansatz der Raumordnung zu konkretisieren, fördert der Bund in den Jahren 2008 und 2009 in sieben ausgewählten Regionen Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) unter der Überschrift „Überregionale Partnerschaften – Innovative Projekte zur stadtregionalen Kooperation, Vernetzung und gemeinsamen großräumigen Verantwortung“.

Zur Teilnahme an diesem Vorhaben, zu dem sich rund 60 Regionen beworben hatten, wurde auch die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern mit dem Projekt „Kooperation und Vernetzung im Nordosten“ ausgewählt und in die Förderung aufgenommen. Verantwortlicher Ansprechpartner für das



Kooperation von Regionen



Kooperation von Städten



Kooperationsraum Berlin-Brandenburg-Mecklenburg-Vorpommern

Gesamtvorhaben ist die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg.

Das Projekt der drei Länder verfolgt das Ziel, die Teilräume in der Region im Nordosten Deutschlands stärker miteinander zu vernetzen und damit weitere Entwicklungschancen für alle Teilräume zu eröffnen. Dabei sollen auch die sehr unterschiedlichen Stärken und Potenziale, die einerseits in Berlin und andererseits in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern bestehen ausgebaut, ver-



knüpft und bestmöglich zur Geltung gebracht werden.

Der Kooperation mit regionalen Akteuren sowie mit Wirtschaftsverbänden und -unternehmen kommt in dem Projekt große Bedeutung zu. Bei der Erarbeitung des Projektvorschlages wurde daher auf eine Partnerstruktur geachtet, die der wachsenden Bedeutung regionaler Selbstorganisationen („regional governance“), d. h. einer intensiven Vernetzung und Kooperation öffentlicher und privater Handlungsträger, Rechnung trägt. So sind an dem Projekt neben den drei Ländern rund 20 weitere Partner be-

teiligt: Regionen und Kommunen, Wirtschaftsförderungsgesellschaften, IHK's und die Häfen Rostock und Sassnitz.

Das Projekt gliedert sich in vier Module, die aufeinander aufbauen und sich gegenseitig ergänzen. In zwei überregionalen Modulen soll die Kategorie „größräumige Verantwortungsgemeinschaft“ hinsichtlich ihrer Inhalte, Instrumente und Akteure konkretisiert werden sowie für ausgesuchte Branchen die wirtschaftlichen Verflechtungen ausgebaut werden. Die zwei regionalen Module sind umsetzungsorientiert und werden durch die beteiligten Städte und Regionen getra-

gen (siehe Abbildungen). In diesen Modulen sollen insbesondere in den Bereichen Logistik, Wirtschaft und Fachkräfte konkrete Kooperationen auf regionaler und lokaler Ebene unterstützt werden.

Gemeinsam ist allen vier Modulen, dass sie einen Ländergrenzen übergreifenden Ansatz verfolgen. Damit kann die Partnerschaft einen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten, zur Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen und dem demografischen Wandel entgegenwirken.



Europäische Raumordnung, Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor, Transeuropäische Netze

Ulrike Assig

Berlin und Brandenburg bilden gemeinsam eine im europäischen und globalen Maßstab aktive und vielseitige Metropolregion an der Nahtstelle Westeuropas zu den Wachstumsmärkten in Nord-, Mittel- und Osteuropa. Aus dieser zentralen Lage ergeben sich im transnationalen und im transkontinentalen Wettbewerb für die Region besondere Chancen und Herausforderungen.

Europäische Integration und Raumentwicklung

In den Jahren 2004 und 2007 wurde die Staatengemeinschaft der Europäischen Union um 12 Staaten erweitert. Diese Erweiterung nach Osten ist die bislang größte des EU-Raumes. Seit Dezember 2007 sind nach dem Beitritt Polens und anderer Staaten zum Schengen-Abkommen auch die Grenzkontrollen an der brandenburgisch-polnischen Grenze entfallen. Dies sind wichtige Schritte zur endgültigen Überwindung der Teilung Europas und die Metropolregion Berlin-Brandenburg ist endgültig aus einer Randlage in die Mitte Europas gerückt. Dadurch werden Kooperationen

in der Raumentwicklung nicht nur besonders begünstigt, sondern auch erforderlich.

Der Nachholbedarf zur Infrastruktur- und Raumentwicklung an der Nahtstelle zwischen West- und Osteuropa ist immer noch groß. Die EU reagiert darauf mit ihrer Förderpolitik. Neben dem wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt (Kohäsion) wird der räumlichen Kooperation und Koordination in den Jahren 2007 bis 2013 im neuen Ziel 3 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wesentlich mehr Bedeutung zugemessen.

Berlin und Brandenburg haben im Programm INTERREG III B in der Förderperiode 2000 bis 2006 in den beiden transnationalen Kooperationsräumen (Ostseeraum und Südosteuropa) erfolgreich zahlreiche gemeinsame Projekte durchgeführt und dabei mit einer Vielzahl europäischer Partner zusammengearbeitet.

In den Nachfolgeprogrammen können in den kommenden Jahren bis 2013 die

Aufgaben der Raumentwicklung erheblich höher aus EU-Mitteln gefördert werden. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit der Hauptstadtregion im Sinne der Lissabon-Strategie (Beschluss der EU-Regierungschefs vom April 2000) weiter gestärkt werden.

Die Territoriale Agenda der Europäischen Union als ein wichtiges strategisches Papier der für Raumordnung zuständigen Minister der europäischen Staaten räumt erstmals auf hoher europäischer Ebene dem räumlichen Zusammenhalt neben dem wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt den gleichen Stellenwert ein. Damit wird die Raumordnungspolitik auf europäischer, nationaler und regionaler Ebene deutlich gestärkt. Die Ziele der Lissabonstrategie und der Territorialen Agenda der EU prägen die Förderprioritäten der INTERREG-Programme in der Förderperiode 2007 bis 2013

- die Entwicklung eines polyzentrischen Städtesystems und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land



Berliner Erklärung

- der gleichwertige Zugang zu Infrastruktur und Wissen
- die nachhaltige Entwicklung und das intelligente Management sowie den Schutz von Natur und Landschaft.

Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor

Im Mai 2007 haben die für Raumentwicklung zuständigen Minister der ostdeutschen Länder ein Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis im Nord-Süd-Korridor vereinbart, das Polen, Tschechien und weitere mitteleuropäische Staaten sowie Partner aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen integriert. Dieses Bündnis wurde durch den Beschluss der Regionalkonferenz der Regierungschefs der ostdeutschen Länder im Juni 2007 vertieft, der die strategische Bedeutung des Korridors bei einem besonderen Fokus auf verkehrliche Aspekte betont.

Dieser Korridor ist die kürzeste geographische Verbindung von Skandinavien bis zur Adria. Ziel der Initiative ist es deshalb, konkrete Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes sowohl im Korridor als auch seinen Zulaufstrecken (insbesondere aus den ostdeutschen Bundesländern und den polnischen Nachbarwojewodschaften) zu vereinbaren, um ein international kon-

kurrenzfähiges Niveau, die Aufwertung der Standortqualitäten und Regionen entlang des Korridors für Industrie und Dienstleistungen sowie den Ausbau innovativer Wirtschaftszweige zu ermöglichen.

In der Auftaktkonferenz über die zukünftige „Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor“ am 29./30. November 2007 in Berlin ging es darum, die Ziele der Initiative zu verdeutlichen, auf die Bedeutung des Korridors insbesondere auch bei der anstehenden Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze (Korridore 1 und 22) und der Entwicklung eines „Grünen Korridors“ für den europäischen Güterverkehr hinzuweisen. Mit der Berliner Erklärung wurde gleichzeitig ein Grundstein gelegt für konkrete Projekte der transnationalen und interregionalen Kooperation in Europa (INTERREG IV B).

Im Projekt SoNorA arbeitet die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg gemeinsam mit weiteren 24 Projektpartnern und unter Leitung der italienischen Region Veneto an strategischen und Investitionsvorbereitenden Maßnahmen im zentraleuropäischen Kooperationsraum. Im Kooperationsraum Ostsee stellt das Projekt Scandria unter Leitung der Hauptstadtregion und rund 20 Partnern die strategische und infrastrukturelle Verknüpfung in den skandinavischen Raum dar.

Transeuropäische Netze

Transeuropäische Netze (englisch Trans-European Networks; kurz TEN) für Verkehr, Energie und Telekommunikation sind ein wichtiges Instrument der EU zur Umsetzung und Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der Gemeinschaft.

Sie sind ein Orientierungsrahmen für den Auf- und Ausbau der international bedeutsamen Verkehrsinfrastruktur innerhalb der EU und enthalten u. a. erste gemeinschaftliche Leitideen für den Ausbau von ca. 58.000 km Fernstraßen, ca. 70.000 km Schienenstrecken und ca. 12.000 km Binnenwasserstraßen innerhalb eines Zeithorizonts bis 2020. Die EU-Kommission wird regelmäßig über die Umsetzung der Ziele und Prioritäten der TEN-Leitlinien berichten. Die TEN-Leitlinien sind weder ein Bau- noch ein Finanzierungsprogramm.

Die Kosten für eine Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes belaufen sich nach neueren Schätzungen der EG-Kommission bis 2020 auf rd. 600 Mrd. €. Hierin ist auch der Bedarf für den Ausbau in den beigetretenen Staaten enthalten. Die Hauptfinanzierung obliegt den Mitgliedstaaten. Die Mitfinanzierung der Gemeinschaft erfolgt aus folgenden Mitteln:



- EU-Haushaltlinie TEN
- EU-Strukturfonds (insb. Europäischer Fonds für regionale Entwicklung – EFRE)
- Kohäsionsfonds

Darüber hinaus finanzieren internationale Finanzinstitutionen, vor allem die Europäische Investitionsbank (EIB) und der Europäische Investitionsfonds (EIF) in erheblichem Maße über Darlehen bzw. Bürgschaften Verkehrsinfrastrukturen in Europa mit.

Insgesamt wurden 30 vorrangige Maßnahmen bestimmt, deren Realisierung vor 2010 beginnen soll. Diese prioritären Maßnahmen werden überprüft und überarbeitet. Dabei kommt es darauf an, sie auf nationaler und auf europäischer Ebene mit den folgenden wichtigen Einzelmaßnahmen für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor zu ergänzen:

- Verlängerung der vorrangigen Verkehrsachse Nr. 1 (Eisenbahnachse

derzeit von Italien kommend über München, Erfurt, Halle/Leipzig bis Berlin) von Berlin über Rostock nach Skandinavien

- Verlängerung der vorrangigen Verkehrsachse Nr. 22 (Eisenbahnachse derzeit von Athen kommend über Wien und Prag nach Nürnberg und Dresden) bis Berlin unter entsprechender Anbindung des Raumes Halle/Leipzig/Magdeburg



Aktuelle Raumordnungsverfahren im Land Brandenburg

Brigitte Kubica, SybilleTrog

Einführung

Das Raumordnungsverfahren (ROV) ist ein dem Genehmigungsverfahren vorgelegertes Prüf- und Abstimmungsverfahren. Es dient dem Zweck, die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung zu prüfen und raumbedeutsame Vorhaben unter raumordnerischen Gesichtspunkten aufeinander abzustimmen. Vorhaben, für die ein ROV durchgeführt werden soll, sind bundes- und landesrechtlich festgelegt. ROV dienen dazu, bereits in einem frühzeitigen Planungsstadium gegenläufige Interessen zu erkennen, Konflikte zu minimieren und einen Konsens der Beteiligten bzw. der vom Vorhaben Betroffenen zu erreichen. Standort- und Trassenalternativen können vergleichend bewertet und Eingriffe in schützenswerte Bereiche vermieden bzw. minimiert werden. Nachfolgende Genehmigungsverfahren können dadurch erleichtert und beschleunigt werden. Verfahrensführend für ROV ist die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg. Im Folgenden werden Informationen zu drei aktuellen ROV gegeben.

Regionalflughafen Eberswalde-Finow

Im Rahmen des ROV „Regionalflughafen Eberswalde-Finow“ wurde das von der Tower Finow GmbH beantragte Vorhaben einer Raumverträglichkeitsprü-

fung und raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung sowie einer FFH-Vorprüfung unterzogen. Gegenstand des Antrages waren die Erhöhung der zulässigen Höchstabflugmasse (MTOW) auf bis zu 85 t, die baulichen Maßnahmen zur Abwicklung des erweiterten Flugbetriebes des geplanten Regionalflughafens auf dem heutigen Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow sowie Linienflugverkehr und Charterverkehr.

Das ROV wurde am 22. Oktober 2007 eröffnet und am 30. April 2008 abgeschlossen. Im Rahmen des ROV wurden 54 Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit beteiligt. In der landesplanerischen Beurteilung dieses Vorhabens waren sowohl die zu diesem Zeitpunkt verbindlichen Ziele des Gemeinsamen Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) und des Gemeinsamen Landesentwicklungsplanes für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg (LEP GR) zu beachten als auch die bereits in Aufstellung befindlichen Ziele aus dem Entwurf des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg (LEP B-B) zu berücksichtigen.

Im Ergebnis des ROV wurde festgestellt, dass das beantragte Vorhaben (v. a. Erhöhung der MTOW auf 85 t) mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht

vereinbar ist, denn mit dem beantragten Verkehr von Flugzeugen bis zu 85 t und dem vorgesehenen Linien- und Pauschalflugreiseverkehr wäre auch Flugverkehr zur Deckung des nationalen und internationalen Luftverkehrs möglich. Dieser ist nach den gegenwärtigen und künftigen Zielen der Raumordnung ausschließlich auf dem künftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) zu konzentrieren.

Die Landesplanerische Beurteilung weist ausdrücklich auf Nutzungsmöglichkeiten hin, die auch nach Inkrafttreten des LEP B-B bei Erfüllung bestimmter Maßgaben raum- und umweltverträglich sein können. Dies betrifft Linien- und Pauschalflugreiseverkehr mit Flugzeugen bis zu 14 t und Geschäftsfelder, die künftig einer landesplanerischen Beschränkung der zulässigen Höchstabflugmasse nicht unterliegen werden, wie Frachtflugverkehr und Werkverkehr im Nichtlinienverkehr. Mit diesen Geschäftsfeldern wären Chancen für das Wirtschaftswachstum und strukturelle Verbesserungen in der Region um Eberswalde verbunden.

Ostsee-Pipeline-Anbindungs-Leitung (OPAL)

Vielen Lesern wird sicherlich das Gaspipeline-Projekt „North Stream“



bekannt sein (s.g. „Ostseepipeline“). Diese Leitung soll russisches Erdgas von Wyborg (bei Sankt Petersburg) nach Lubmin an der vorpommerschen Ostseeküste transportieren. Die Leitung wird in zwei Strängen mit einem Durchmesser von je 1200 mm auf dem Grund der Ostsee verlegt. Das Gas wird dann an Land in zwei Einzelleitungen weitergeleitet und dient vorrangig der Versorgung von Westeuropa. Die „Ostseepipeline“ – als ein auch politisch viel diskutiertes infrastrukturelles Großprojekt – ist Teil des Transeuropäischen Netzes im Bereich Energie und damit ein Vorhaben von europäischem Rang.

Die OPAL ist ein Projekt der WINGAS GmbH & Co. KG und soll die landesseitige Anbindung der „Ostseepipeline“ in südliche Richtung realisieren. Mit einem Durchmesser von 1.400 mm und einem Betriebsdruck von 100 bar wird das Gas über die neu zu errichtende OPAL auf einer Länge von 470 km durch die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen bis an die tschechische Grenze transportiert. Von dort erfolgt die Weiterleitung durch vorhandene Netze in Richtung Frankreich. Mit einem Anteil von 270 km verläuft der größte Teil der Leitung auf Brandenburger Territorium. Die Einordnung der einzigen Verdichterstation für diese Leitung ist etwa auf der Hälfte der Gesamtstrecke südlich von Berlin geplant. Die Station ist für die Regulierung des Leitungsdrucks notwendig.

Aufgrund der Gesamtlänge im Land Brandenburg wird die Leitungsstrasse in zwei parallelen Raumordnungsverfahren (Abschnitte Nord und Süd) geprüft. Die Verfahren wurden im Juli 2007 eröffnet. Nach der Beteiligung der insgesamt etwa 150 Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit im Juli / August 2007 wurde deutlich, dass für eine fundierte raumordnerische Bewertung des Vorhabens im Teilraum Süd ein weitergehender Informations- und Abstimmungsbedarf bestand und die Verfahrensunterlagen zu ergänzen waren; insbesondere die Einordnung des Standortes für die Verdichterstation bedurfte weiterer Untersuchungen. Das ROV



wurde daher zwischen Januar und Juli 2008 ausgesetzt. Im Zusammenhang mit der Verdichterstation wurden alternative Standorte untersucht und in das Verfahren aufgenommen.

In den gebietlich und fachlich berührten Bereichen wurde von Juli bis September 2008 eine erneute Beteiligung durchgeführt. Diese betraf im Wesentlichen den Raum zwischen Groß Körös und Baruth. Im Laufe des Verfahrens haben sich mehrere Bürgerinitiativen formiert. Hauptprobleme in den mehr als 2400 Bürgereinwendungen sind die verträgliche Einordnung der Verdichterstation, welche als industrielle Anlage mit erheblichen Geräuschemissionen wahrgenommen wird, Sicherheitsbedenken und der Abstand der Leitung zu bewohnten Siedlungsbereichen. An dieser Stelle sei erwähnt, dass auch durch die Aktivitäten der Bürgerinitiativen die sachliche Diskussion zum Vorhaben intensiviert wurde, was naturgemäß Einfluss auf den zeitlichen Ablauf des Verfahrens hatte.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg hat das Vorhaben mit einer Landesplanerischen Beurteilung für den Teilraum Nord im Dezember 2008 abgeschlossen (Teilraum Süd im Januar 2009).

Deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Frankfurt (Oder) / Slubice-Eisenhüttenstadt/Klopot

Zur Verbesserung der verkehrswirtschaftlichen Verhältnisse im Grenzraum zwischen Deutschland und Polen wird eine neue deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum zwischen Frankfurt (Oder) / Slubice und Eisenhüttenstadt / Klopot geplant, die Gegenstand des ROV ist. Die Trasse soll die B 112 auf deutscher Seite und die Nationalstraße 29 auf polnischer Seite verbinden. Vom Landesbetrieb für Straßenwesen als Vorhabenträger wurden in Abstimmung mit der polnischen Seite vier Varianten für eine mögliche Trassenführung in das ROV eingestellt (siehe Karte).





Dieses ROV stellt eine Besonderheit dar, da es das erste gemeinsame Verfahren für eine neue Straßenverbindung zwischen Deutschland und Polen ist. Es wird mit einer grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung in Verantwortung der deutschen Seite unter Einbeziehung des gesamten deutsch-polnischen Raumes durchgeführt. Die Verfahrensunterlagen enthalten daher die kartographischen Darstellungen komplett zweisprachig, beurteilungsrelevante Teile des Gesamttextes wurden in das Polnische übersetzt.

Das ROV wurde durch Minister Dellmann in Zielona Gora am 30. Mai 2008 offiziell

eröffnet. Die Verfahrensunterlagen wurden an deutsche und polnische Träger mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 26. September 2008 versendet. Die Öffentlichkeit wurde nach deutschem und polnischem Recht beteiligt. Aufgrund des Abstimmungsbedarfes und der unterschiedlichen Rechtslagen wird von einer Verfahrensdauer abweichend von den üblichen Fristen für ein ROV (6 Monate) von mindestens einem Jahr ausgegangen.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange liegen derzeit noch nicht alle vor, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich zahlreiche Bürger und eine Bürgerinitiative geäußert.

Als nächste Schritte stehen die Auswertung der Stellungnahmen und Konsultationen / Abstimmungsgespräche mit der polnischen Seite sowie gemeinsame Erörterungen an.

Im Ergebnis des ROV soll eine von deutscher und polnischer Seite gemeinsam getragene Trassenführung und Querung der Oder stehen. Nach Abschluss des ROV folgen die entsprechenden Genehmigungsverfahren nach deutschem und polnischem Recht.

Das Lausitzer Seenland – Eine Region im Aufbruch

Klaus Weymanns

Im südöstlichen Teil unseres Bundeslandes vollzieht sich Erstaunliches, ja geradezu Epochales. Im Raum zwischen Berlin und Dresden werden Landschaften in ihren Grundstrukturen verändert, Berge versetzt, und Seen geschaffen. Es ist sicherlich nicht vermessen, von der größten Landschaftsbaustelle Europas zu sprechen.

Eine neue, vom Tourismus geprägte Landschaft ist die Vision. Zwischen dem Bergheider See im Westen, dem Gräbendorfer See im Norden, dem südlich gelegenen Senftenberger See und dem Bärwalder See im Osten entsteht das



Flutungsbeginn Ilsesee, Foto: LMBV



Besucherbergwerk F60, Foto: IBA

brandenburgisch-sächsische Lausitzer Seenland.

Diese Entwicklung erfreut sich zunehmender regionaler und überregionaler Nachfrage. Bereits die heutigen Besucherzahlen und das breite Interesse an dieser wohl einmaligen Aufbauleistung verheißen dem Lausitzer Seenland eine gute und wirtschaftlich tragfähige Zukunft

mit langfristigen Perspektiven für die Bevölkerung. Grund genug, einige Streiflichter auf die Gesamtsituation zu werfen.

Bergbau als Grundlage

150 Jahre prägten der Braunkohlenbergbau die Lausitz, ihre Landschaft, ihre Siedlungs- und Infrastruktur, ihre Kultur und ihre Menschen. Die Land-



schaft wurde bewegt, abgebaggert, aufgeschüttet und umgeschichtet. Mit der politischen Wende und der Einstellung der meisten Braunkohlentagebaue standen und stehen nach wie vor Sanierungserfordernisse mit einmaligen Dimensionen auf der Agenda. Diese Aufgabe wird als das ökologische Großprojekt der BRD in die Geschichte eingehen.

Von Beginn an waren sich der Bund und die beteiligten ostdeutschen Braunkohlenländer einig, dass bergrechtliche Sanierung und Regionalentwicklung eine zukunftsorientierte Partnerschaft eingehen sollten. In diesem Kontext ist die Entwicklung des Lausitzer Seenlandes zu verstehen.



Barbarakanal, Foto: LMBV

Landesplanung

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg schafft wesentliche Grundlagen und setzt Maßstäbe für die Sanierung. 15 Sanierungspläne schaffen auf der Grundlage des § 12 RegBkPIG den landesplanerischen Rahmen für ca. 50.000 ha Braunkohlen-Sanierungsfläche. Diese Rechtsverordnungen legen Grundsätze und Ziele der Raumordnung für eine geordnete Sanierung fest. Sie bilden die Grundlage für die bergrechtlichen Abschlussbetriebspläne und die weiteren Fachplanungen.

Die neuen Landesplanungsinstrumentarien (Leitbild, Landesentwicklungsprogramm und Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg – im Entwurf –) unterstützen die aus der bergrechtlichen Sanierung resultierende Regionalentwicklung. So geben § 4 des Landesentwicklungsprogramms und die Begründung dazu vor, dass auch durch Rohstoffabbau stark beeinträchtigte Landschaften wieder zu neuen, qualitativ hochwertigen Kulturlandschaften gestaltet und gezielt in Wert gesetzt werden sollen.

Finanzierung

Der Bund ist der Gesellschafter der Lausitzer und Mitteldeutschen Bergbauverwaltungsgesellschaft, der die Braunkohlensanierung obliegt. Zu deren Finanzierung schließt er mit den ostdeutschen Ländern Verwaltungsabkommen.

Das gegenwärtige Verwaltungsabkommen umfasst die Jahre 2008 bis 2012.

Es weist als Gesamtsumme ca. 1 Mrd. € aus, davon für die Brandenburger Sanierungsgebiete ca. 478 Mio. € (Landesmittel ca. 180 Mio. €). 50 Mio. € Landesmittel sind speziell für die Regionalentwicklung vorgesehen. Diese werden nach einer Entscheidung der Landesregierung vorrangig für die Entwicklung des Lausitzer Seenlandes eingesetzt. Daneben stehen noch Mittel aus den EU-Strukturfonds „EFRE“ und „ELER“ zur Verfügung.

Touristische Angebote

Das Lausitzer Seenland verfügt bereits heute über ein breites touristisches Angebot, das in seinem Kern geprägt ist durch eine Vielzahl vorhandener oder im Entstehen begriffener Seen mit jeweils eigener Prägung und individueller Nutzung. 13 schiffbare Kanäle verbinden neun Seen mit ca. 7000 ha Wasserflächen in Brandenburg und Sachsen. Auch die landseitige Infrastruktur sollte Erwähnung finden. So erfreut sich ein auf hohem Standard angelegtes Wander-, Skater- und Radwegesetz (z. B. Fürst-Pückler-Radweg) wachsender Beliebtheit.

Die vorgesehene schwimmende Architektur und die Lausitzer Route der Industriekultur sind weitere Beispiele heraus-

ragender Marksteine im Angebot des Lausitzer Seenlandes.

Es gibt aber noch viel zu tun! Stichworte: Infrastruktur; Ausbau der touristischen Angebote; Kommunikation und Marketing; Akquise privater Investoren; brandenburgisch-sächsische Zusammenarbeit!

IBA

Die Internationale Bauausstellung Fürst-Pückler-Land, mit Sitz in Großräschen,



Kraftwerk Plessa, Foto: IBA



ist als „Werkstatt für neue Landschaften“ 2000 an den Start gegangen. Die IBA „veredelt“ die im Rahmen der bergbaulichen Grundsanierung entstehenden neuen Landschaften. Ihr ist es gelungen, die Veränderungen in der Lausitz den Lausitzern selbst und weit darüber hinaus bekannt zu machen und wichtige Impulse für einen nachhaltigen und wirtschaftlich tragfähigen Strukturwandel der ehemaligen Kohleregion zu setzen.



Schwimmende Tauchschule am Gräbendorfer See, Foto: IBA

Die IBA wird finanziell durch das Land Brandenburg (Verwaltungsabkommen) und die Gesellschafter (Landkreise Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße, Elbe-Elster, Dahme-Spreewald und Stadt Cottbus) getragen. Zur Zeit bereitet die IBA ihr Abschlussjahr 2010 vor. Durch attraktiv inszenierte Veranstaltungen wird den Gästen das Erreichte präsent



Biotürme Lauchhammer, Foto: IBA

tiert und ein Ausblick auf die Zukunft der Lausitz und das Lausitzer Seenland gegeben.

ITLS

Das Referat GL 6 der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg hat eine Studie zur integrierten touristischen Entwicklung des Lausitzer Seenlandes (ITLS) in Auftrag gegeben. Deren Erstellung erfolgte in engem Zusammenwirken mit dem Wirtschafts-



Slawenburg, Foto: IBA

ministerium, dem Ministerium für Bildung, Jugend und Sport sowie mit der Region. Die Studie gibt Anregungen für die Förderung konkreter Projekte im Lausitzer Seenland. Gleichzeitig bietet sie der Region einen Planungs- und Handlungsrahmen für deren weitere Entwicklung.

Ausblick

Das Lausitzer Seenland ist auf einem guten Weg. Wenn alle brandenburgischen Beteiligten mit den sächsischen Partnern diesen Prozess auch weiterhin als eine Gemeinschaftsaufgabe verstehen und zielorientiert zusammenwirken, wird die Entwicklung des Lausitzer Seenlandes zu einer Erfolgsgeschichte.

Glück auf!



Rastplatz am IBA Furst-Pückler-Radweg, Foto: IBA



Aufgaben der Raubeobachtung

Sybille Janssens

Eine wichtige Voraussetzung und Grundlage für gezielte räumliche Planung und Steuerung sind systematische, regelmäßige und detaillierte Informationen über raumbedeutsame Sachverhalte und Entwicklungstrends. Hierzu analysiert, vergleicht und bewertet die Raubeobachtung räumliche Strukturen und Entwicklungen mit Hilfe von Indikatoren, leitet Trendanalysen ab und erstellt Prognosen.

In der derzeitigen Novellierung des Bundesraumordnungsgesetzes wird der Stellenwert der Raubeobachtung für die Raumordnung und Landesplanung hervorgehoben und die dazu notwendige Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Verwaltungen, den Bürgern und der Wirtschaft in Bezug auf die Erarbeitung und Umsetzung von Raumordnungsplänen und raumbedeutsamen Planungen gefordert.

In Berlin und Brandenburg werden die Aufgaben der Raubeobachtung durch das gleichnamige Dezernat im Landesamt für Bauen und Verkehr für den gemeinsamen Planungsraum wahrgenommen und wesentliche analytische Grundlagen für die Tätigkeit der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg erarbeitet.

Teilräumlich unterschiedlich verlaufende wirtschaftliche Entwicklungen, beschränkte finanzielle Ressourcen und der demografische Wandel erfordern ein ständiges Monitoring der aktuellen Entwicklungen u. a. in den Bereichen Siedlungsstruktur, Bevölkerungsentwicklung und -verteilung, Wanderungs- und Pendlerverflechtungen, Wirtschaft und Arbeitsmarkt.

Ziel ist es, in Abstimmung mit der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung sowohl die Wirkungsweise und die Erfolge des Landesentwicklungsprogramms und der Landesentwicklungspläne für

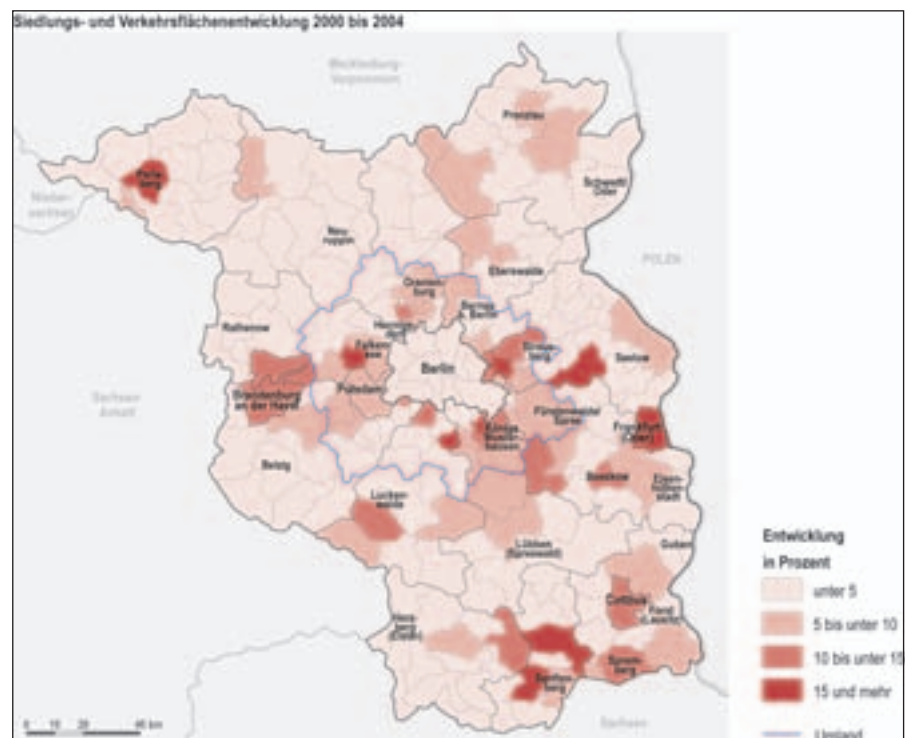
Berlin und Brandenburg zu bewerten als auch deren Neuausrichtung zu unterstützen.

Unter dem Thema Demografischer Wandel steht nicht nur die Analyse der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und ihrer regionalen Verteilung im Mittelpunkt. Für das Land Brandenburg werden in enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS) Bevölkerungsprognosen im Zweijahresturnus erarbeitet. Seitens der Raubeobachtung fließen hierbei insbesondere vertiefte Kenntnisse zu räumlichen Entwicklungsprozessen ein, die von großer Relevanz für die Annahmen zum künftigen Wanderungsgeschehen im Land Brandenburg sind.

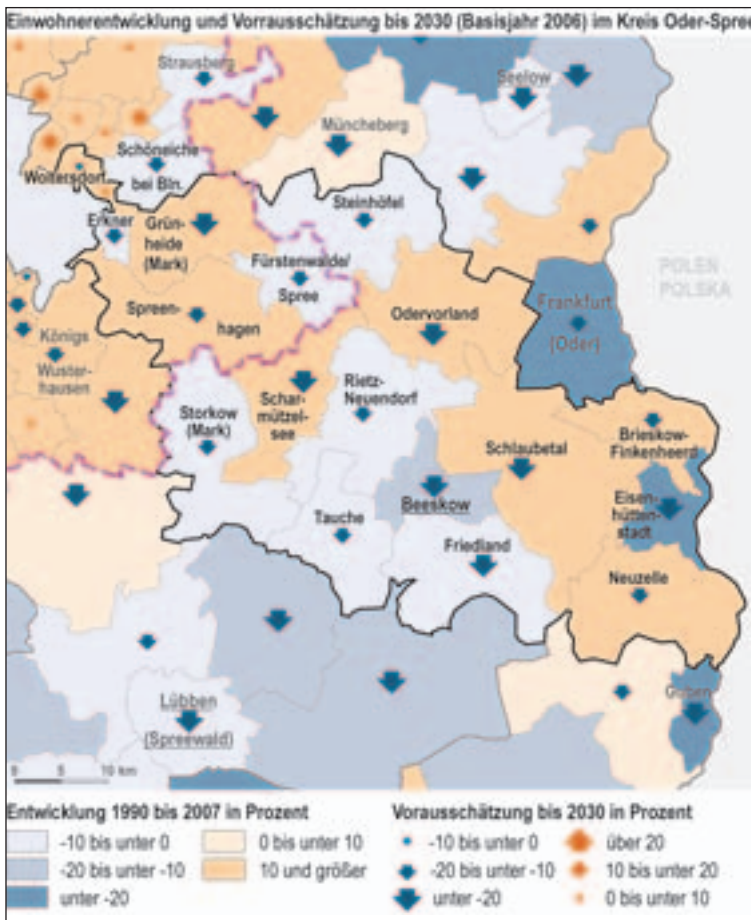
Da generell ein erhöhter Bedarf an kleinräumig regionalisierten Entwicklungsdaten besteht, werden zeitnah in Abstimmung mit dem AfS Tendaussagen zur

Bevölkerungsentwicklung (Bevölkerungsvorausschätzungen) für alle Ämter und amtsfreien Gemeinden entwickelt. Grundsätzlich wird mit der turnusmäßigen Erarbeitung der Prognosen und Bevölkerungsvorausschätzungen das Ziel verfolgt, die Konsequenzen aus aktuellen Tendenzen für die künftige demografische Entwicklung und zu erwartende sozialräumliche Disparitäten aufzuzeigen und die Folgen für die Raumentwicklung und die Landespolitik abschätzen zu können.

Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt sind die Analysen und Untersuchungen zum Aufbau Ost und zur Neuausrichtung der Förderstrategie des Landes Brandenburg. Für die unter der Zielstellung „Stärkung der Wachstumskräfte durch räumliche und sektorale Fokussierung der Landesmittel“ festgelegten 15 Regionalen Wachstumskerne wurden „Standortdossiers“ erarbeitet und Entwicklungstrends analysiert.



Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung



Bevölkerungsprognose an einem Beispielkreis

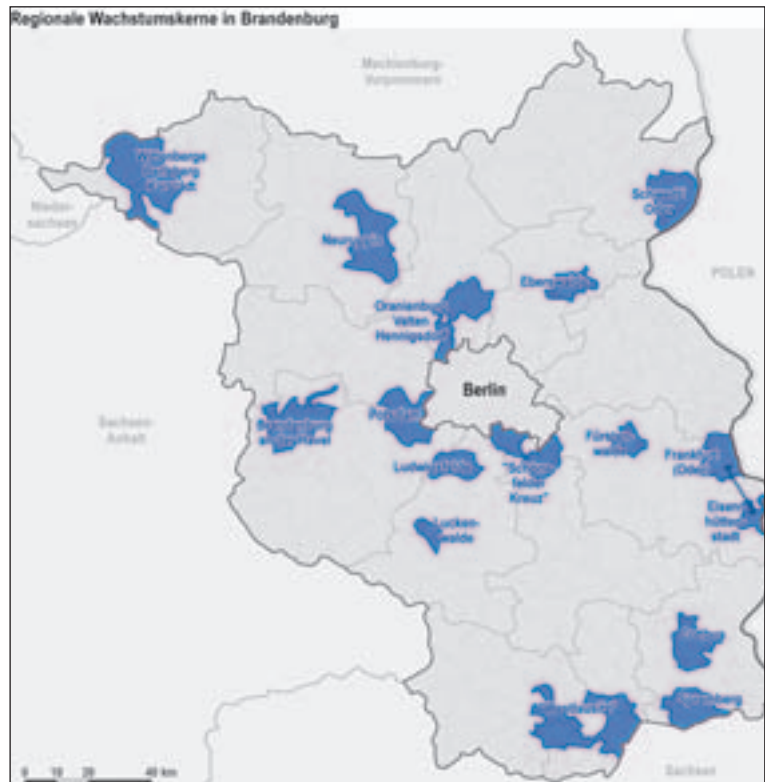
ßung in der Hauptstadtregion analysiert und dargestellt.

Für alle Analysen und Zeitreihenuntersuchungen stützt sich die Raubeobachtung auf das eigene Planungsinformationssystem (PLIS). Die Datengrundlagen für eine Vielzahl von Untersuchungsindikatoren sind im PLIS zum Teil seit 1990 erfasst und werden ständig fortgeschrieben und auf dem aktuellen Gebietsstand gehalten. Räumliche Bezugs Ebene ist dabei die Gemeinde als kleinste Raubeobachtungseinheit und alle aus ihr aggregierbaren Verwaltungseinheiten (z. B. Kreis, Land) und funktionalen Räume (z. B. Regionale Planungsgemeinschaften, Mittelbereiche zentraler Orte).

Darüber hinaus dokumentiert das PLIS seit 1990 alle Planungsvorhaben im gemeinsamen Planungsraum der Länder Brandenburg und Berlin, insbesondere alle kommunalen Bauleitplanungen und Raumordnungsverfahren. Es bündelt weiterhin Informationen zu raumbedeutsamen Einzelobjekten wie zum Beispiel großflächigen Einkaufszentren und gibt Auskunft über die Fachplanungen ande-

Dies sind nur zwei Beispiele für die vielfältigen in der Raubeobachtung entstehenden Struktur-, Raum- und Regionalanalysen. Stets steht dabei die Erarbeitung von Aussagen zu Stärken und Schwächen räumlicher Einheiten, das Aufzeigen der Entwicklungschancen und Risiken sowie der Versuch, Trendentwicklungen abzuleiten, im Vordergrund. Die Ergebnisse der vielfältigen Untersuchungen werden u. a. in komplexen Berichten zusammengefasst und auch behördenübergreifend bereitgestellt. Eine wesentliche Form der Berichterstattung ist der alle vier Jahre erscheinende gemeinsame Raumordnungsbericht der Länder Berlin und Brandenburg.

In dem jetzt vorliegenden 3. Bericht wird neben der Reflektion des Arbeitsstandes der gemeinsamen Landesplanung und der Regionalplanung auch die demografische Entwicklung, die Zusammenhänge von Wirtschaft und Arbeitsmarkt, die Raumnutzung sowie die Raumschlie-



Kartenabbildung Regionale Wachstumskerne



rer Ressorts und deren Nutzungsansprüche an den Raum. Das umfangreiche Auskunft- und Informationssystem PLIS steht als Fachanwendung an rund 450 Arbeitsplätzen in der Landesverwaltung, bei Kreisen und zahlreichen Institutionen zur Verfügung.

Das PLIS wird derzeit technisch und inhaltlich weiterentwickelt. Das Thema XPlanung wird dabei eine wichtige Rolle

spielen. XPlanung ist ein elektronisches Standardisierungsvorhaben im Bereich der Bauleitplanung, dass sich unter dem Dach von Deutschland-Online (www.deutschland-online.de) mit der Erarbeitung einer digitalen Datenstruktur (Objektmodell) und dem entsprechenden Datenaustauschformat für die Bauleitplanung beschäftigt. Das Ministerium hat bereits 2006 begonnen, die Einführung und Anwendung des Standards im

Land Brandenburg über ein Pilotprojekt im Zusammenhang mit dem PLIS zu forcieren. Damit wurde das Ziel verfolgt, frühzeitig die Praktikabilität des Einsatzes und die damit verbundenen positiven Effekte in Brandenburg zu sichern und aktiv auf die Verifizierung und Fortschreibung des Standards durch Praxiserfahrungen einwirken zu können.

17 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE)

Ulrich Mehlmann

Die Verkehrspolitik für Ostdeutschland hat sich von Anfang an das Ziel gesetzt, ein integriertes, leistungsfähiges und umweltverträgliches Verkehrssystem zu schaffen. Gehandelt wurde nach dem Prinzip, dass Verkehrspolitik in erster Linie auch Standortpolitik ist und die Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit der ostdeutschen Wirtschaft nur eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur sein kann. Neben der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Ostdeutschland spielte damals die Sicherstellung der Mobilität und die Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen eine herausragende Rolle.

Durch die jahrzehntelange Teilung waren gerade im Verkehrsbereich erhebliche Lücken in der Verkehrsinfrastruktur entstanden bzw. sie waren in einem den Verkehrsverhältnissen nicht mehr angemessenen Zustand. Am 9. April 1991 hat der Deutsche Bundestag 17 Vorhaben für den Ausbau der Infrastruktur insbesondere in den neuen Bundesländern beschlossen. Diese „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ umfassten neun Schienen- und sieben Autobahnbauprojekte sowie ein Wasserstraßenprojekt, mit einem Gesamtvolumen von rund 38,5 Mrd. €. Davon entfallen auf Brandenburg vier Projekte Schiene, vier Projekte Straße und ein Projekt Wasserstraße – das sog. Verkehrsprojekt 17.





Im Bereich Schiene sind die VDE Projekte Brandenburg betreffend die Relationen Hamburg – Berlin, Hochgeschwindigkeitstrecke Hannover – Stendal – Berlin, die Strecke Helmstedt – Magdeburg – Berlin sowie die Verbindung Halle / Leipzig – Berlin abgeschlossen.

Ebenfalls abgeschlossen sind die VDE Projekte Straße, welche durch Brandenburg führen. Diese sind der Neubau der A 20 Lübeck – Stettin, der sechsspurige Ausbau der A 2 Hannover – Berlin einschließlich der A 10 Berliner Süd- und Osttangente sowie der sechsspurige Ausbau der A 9 Berlin – Nürnberg.

Die genannten VDE Projekte sind bereits fertig gestellt. Das einzige VDE Projekt im Bereich Wasserstraßen ist der Ausbau der Verbindung Hannover – Magdeburg – Berlin (Mittellandkanal / Elbe-Havel-Kanal – untere Havel). Der letzte Abschnitt im Bereich Berlin ist noch im Bau und soll bis 2010 fertig gestellt sein.

Von den vorgesehenen 38,6 Mrd. € Investitionen wurden bis Ende 2007 mehr als 27 Mrd. € umgesetzt, das entspricht rund 71 %.

Davon entfallen

- auf den Bereich Schiene rd. 12,7 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 20 Mrd. €)
- auf den Bereich Straße rd. 13,4 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 16,6 Mrd. €)
- auf den Bereich Wasserstraße rd. 1,3 Mrd. € (Gesamtinvestitionen rd. 2,3 Mrd. €).

Um die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit zügig planen und umsetzen zu können, ist Ende 1991 das sog. Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz in Kraft gesetzt worden. Der Geltungsbereich dieses Gesetzes umfasste die neuen Bundesländer einschließlich Berlin. Das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz sah vor, dass Klagen gegen Infrastrukturprojekte nicht den mehrstufigen Instanzenweg der Gerichte durchlaufen mussten, sondern direkt und in letzter Instanz vom Bundesverwaltungsgericht entschieden werden. Außerdem wurde u. a. die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im Raumordnungsverfahren herausgenommen. Dieses Gesetz trug maßgeblich dazu bei, die Planungszeiten drastisch zu reduzieren.

Abschließend lässt sich feststellen, dass die in 1991 entwickelte großartige Idee der Festsetzung von 17 Verkehrsprojekten Deutsche Einheit wesentlich mit dazu beigetragen hat, die wirtschaftliche Entwicklung in den neuen Bundesländern maßgeblich voranzubringen.

Wie einleitend schon bemerkt, ist Mobilität grundsätzlich ein Garant dafür, dass in den Regionen, egal ob in Ballungszentren oder im ländlichen Raum, wirtschaftliche Entwicklung erst möglich ist bzw. die Mobilität der Bewohner gesichert wird.

Umgesetzt wurden die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die in ihrem Gesamtumfang eine enorme Leistung darstellen, durch die DEGES (Deutsche Einheit Fernplanungs- und -bau GmbH). Die DEGES wurde eigens für diesen Zweck geschaffen und hat nach Auffassung der betroffenen Länder ihren Auftrag zu 100 % in hoher Qualität erfüllt.

Durch die DEGES wurden in der Folgezeit auch weitere Projekte realisiert. In Brandenburg war und ist das z. B. der Neubau der B 101 im Landkreis Teltow-Fläming.

Wenn man es Ernst meint mit den Umweltkriterien, d. h. Verringerung des CO₂-Ausstoßes, dann muss man einfach die Binnenschifffahrt mit ins Kalkül ziehen, d. h. der Wasserweg von Hamburg nach Berlin und weiter von Berlin nach Stettin muss für die Binnenschifffahrt attraktiv und günstig ausgebaut sein und das soll mit der Reduzierung des Verkehrsprojektes 17 erreicht werden. Diesen Zielen nähern wir uns schrittweise. Letztendlich soll mehr Verkehr von der Straße auf die Binnenschifffahrt aber auch auf die Schiene umgelenkt werden.

Eine letzte Bemerkung an dieser Stelle: Auch die alten Bundesländer haben in den vergangenen Jahren wesentlich profitiert, denn nur durch die Realisierung dieser Infrastrukturprojekte in den Transitländern Brandenburg in Richtung Polen, Sachsen in Richtung Tschechien, Mecklenburg-Vorpommern ebenso in Richtung Polen ist es möglich, die Tore zu öffnen für einen ungehinderten Verkehr aus dem Westen der Republik bis hin zur Ukraine.





Das ÖPNV-Gesetz Brandenburg

Evelin Schulze

Reform der ÖPNV-Finanzierung

Nach der grundlegenden Neuordnung der Finanzierungssystematik im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Eisenbahnen im Zuge der Bahnreform 1994 steht eine vergleichbare Modernisierung des Rechtsrahmens für den straßengebundenen ÖPNV und dessen Finanzierung in Deutschland nach wie vor aus. Die Schaffung von gesetzlich zuständigen ÖPNV-Aufgabenträgern, in den Flächenländern in der Regel die Stadt- und Landkreise, ging, anders als beim SPNV, nicht mit einer entsprechenden Anpassung der Finanzierungsstrukturen einher. Ob die neue EU-Verordnung eine solche konsistente Reform auf Bundesebene anstoßen wird, ist noch nicht absehbar.

Indessen wächst die Zahl der Bundesländer, die selbst eine Umgestaltung der ÖPNV-Finanzierung mit dem Ziel einer Stärkung der kommunalen Aufgabenträger in Angriff nehmen. Eine Vorreiterrolle spielt Brandenburg. Das Land hat bereits mit Wirkung zum Jahr 2005 die erste weitreichende Reform mit einer interessanten Anreizfinanzierung über Erfolgskomponenten bei der Mittelverteilung umgesetzt. Auch mit der vollständigen Zuordnung der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr an die kommunalen Aufgabenträger in der zweiten Stufe der Reform ab dem Jahr 2008 zählt Brandenburg zu den Vorreitern.

Stufe 1 der Finanzierungsreform im Jahr 2005

2005 trat in Brandenburg eine Reform der ÖPNV-Finanzierung in Kraft, deren Ziel es war, auch unter den strukturell schwieriger werdenden Bedingungen und mit begrenzten öffentlichen Mitteln ein hohes Angebotsniveau im ÖPNV zu erhalten und fortzuentwickeln.

Die Bündelung der verfügbaren ÖPNV-Fördermittel bei den gesetzlichen ÖPNV-



Abb. 1: ÖPNV-Finanzierung: Finanzströme vor der Reform

Aufgabenträgern (Landkreise und kreisfreie Städte) sollte dazu beitragen, die bislang verbreitete Selbstregulierung des Systems ÖPNV auf eine präzisere und straffere Steuerung durch vertragliche Vereinbarungen

mit klaren Verantwortlichkeiten und Leistungsvereinbarungen umzustellen (Abb. 1). Verbunden mit dieser Stärkung der Aufgabenträger ist die Erwartung, dass diese jeweils an ihre Situation angepasste ÖPNV-Strategien

Verteilungsschlüssel ÖPNV-Zuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger ab 2008 (83 Mio Euro / Jahr)			
Teilschlüssel allgemeiner ÖPNV (46 Mio Euro)			
Komponente	Anteil	Beitrag	
Fläche (Strukturkomponente)	30 %	13,8 Mio Euro	Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche der Aufgabenträgergebiete
Fahrgastkilometer (Angebotskomponente)	20 %	9,2 Mio Euro	Verteilung nach dem Verhältnis der in den Aufgabenträgergebieten erbrachten Fahrgastkilometer
Kommunale Eigenmittel (Aufwandskomponente)	20 %	9,2 Mio Euro	Verteilung nach dem Verhältnis der von den Aufgabenträgern eingesetzten Eigenmittel für den ÖPNV
Zahl der Fahrgäste (Erfolgskomponente)	30 %	13,8 Mio Euro	Verteilung nach dem Verhältnis der Zahl der Fahrgäste (ohne Schülerverkehr) in den Aufgabenträgergebieten
Summe	100 %	46 Mio Euro	Jährliche Neuberechnung der Verteilung nach diesem festgelegten Schlüssel
Teilschlüssel Ausbildungsverkehr (37 Mio Euro)			
Komponente	Anteil	Beitrag	
Fläche (Strukturkomponente)	30 %	11,1 Mio Euro	Verteilung nach dem Verhältnis der Fläche der Aufgabenträgergebiete
Fahrgastkilometer (Angebotskomponente)	40 %	14,8 Mio Euro	Verteilung nach dem Verhältnis der in den Aufgabenträgergebieten erbrachten Fahrgastkilometer
Zahl der Schüler/Studenten (Strukturkomponente)	30 %	11,1 Mio Euro	Verteilung nach dem Verhältnis der Zahl der Schüler und Studierenden nach Schortort
Summe	100 %	37,0 Mio Euro	Jährliche Neuberechnung der Verteilung nach diesem festgelegten Schlüssel



entwickeln können (z. B. Schwerpunktsetzungen auf Investitionen, Fahrplanangebote, bedarfsgesteuerte Verkehre, Tarif, Marketing).

Seit 2005 erfolgt eine gebündelte Förderung an die Aufgabenträger. Verteilt werden diese Mittel nach einem anreizorientierten, dynamischen Schlüssel, welcher den Betrag nach einem Mix aus vier Komponenten verteilt (siehe Tabelle).

Mit diesem Schlüssel sollen die Aufgabenträger einen Anreiz zu einer aktiven kommunalen ÖPNV-Politik erhalten. Sie werden für ein gutes Fahrplanangebot, ein eigenes kommunales finanzielles Engagement für den ÖPNV und für hohe Fahrgastzahlen durch einen höheren Anteil aus der Landeszuweisung belohnt. Der Schlüssel ist somit dynamisch angelegt, die Anteile der einzelnen Aufgabenträger werden jährlich neu berechnet.

Die ÖPNV-Finanzierungsreform 2005 hat sich nach Meinung der weit überwiegenden Mehrheit der beteiligten Akteure im Land Brandenburg gut bewährt. Zugleich wurde auch bundesweit ein wichtiger Anstoß zur Reform der Finanzierung in anderen Bundesländern gegeben.

Stufe 2 der Finanzierungsreform in den Jahren 2007/2008

Ab dem Jahr 2006 wurde die zweite Stufe der Finanzierungsreform vorangetrieben. Das zentrale Vorhaben war

dabei die Integration der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG in die Zuweisungen an die Aufgabenträger.

Neuordnung der Finanzierung des Ausbildungsverkehrs

Für die Beförderung von Personen mit vergünstigten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs erhalten die Verkehrsunternehmen im straßengebundenen ÖPNV bisher Ausgleichszahlungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Eine Einbeziehung dieser Ausgleichsmittel in die Zuweisungen an die Aufgabenträger war bereits in der ersten Stufe der Finanzierungsreform konzeptionell angelegt, aufgrund der bundesrechtlichen Regelungen zum damaligen Zeitpunkt jedoch nicht möglich. Allerdings wurden bereits im Jahr 2004 im Einvernehmen mit allen Verkehrsunternehmen die Ausgleichszahlungen des Landes Brandenburg von einer Spitzabrechnung auf eine Pauschalierung auf vertraglicher Basis umgestellt.

Gründe für die Umstellung

Im Rahmen einer klaren Zuordnung von Verantwortlichkeiten ist es jedoch nicht Aufgabe der Verkehrsunternehmen, sondern der gesetzlichen ÖPNV-Aufgabenträger und ihrer gewählten Gremien, die nicht kostendeckende Daseinsvorsorge im ÖPNV sicherzustellen und über die Disposition der öffentlichen Mittel auch inhaltlich mit eigenen Schwerpunktsetzungen auszugestalten. Daher war es

im Rahmen der Bündelung der öffentlichen Finanzierungsmittel erklärtes Ziel, auch diese Finanzierungsmittel in der Hand der Landkreise und kreisfreien Städte zusammenzuführen.

Umsetzung der Reform

Die seit mehreren Jahren, auch auf Drängen Brandenburgs, diskutierte Öffnungsklausel zu § 45a PBefG wurde im Jahr 2006 im Zuge der Föderalismusreform geschaffen. Seitdem ist es den Bundesländern möglich, eigene Regelungen an die Stelle des § 45a PBefG zu setzen.

Im Dezember 2006 beschloss der brandenburgische Landtag im Zuge der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes, ab 1. Januar 2008 den § 45a PBefG aufzuheben und die bislang gewährten Ausgleichszahlungen in die Zuweisungen an die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger zu integrieren. Die Höhe der Mittel wurde dabei nicht reduziert, sondern der zuvor im Rahmen der bilateralen Vereinbarungen gewährte Betrag von 35 Mio. € (nach Kürzungen Koch-Steinbrück) auf 37 Mio. €/Jahr erhöht. Die ÖPNV Zuweisungen an die Landkreise und kreisfreien Städte wuchsen damit auf 83 Mio. € / Jahr an.

Bildung eines Verteilungsschlüssels

Nach der gesetzlichen Weichenstellung wurde im Dialog mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ein gesonderter Verteilungsschlüssel für diese 37 Mio. € entwickelt, welcher in der ÖPNV-Finanzierungsverordnung geregelt ist.

Anforderungen an diesen Schlüssel waren die Ziele

- Sachgerechtigkeit hinsichtlich der Belange des Ausbildungsverkehrs
- Transparenz
- Anreizwirkungen zur Sicherung des ÖPNV-Angebots (dynamischer Schlüssel)
- Vermeidung erheblicher Strukturbrüche in der Finanzausstattung einzelner Teilräume

Es zeigte sich rasch, dass diese Ziele nicht problemlos unter einen Hut zu

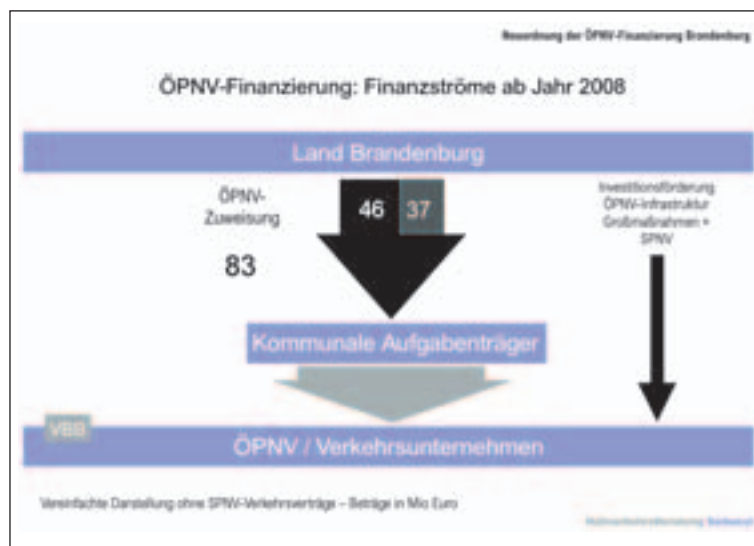


Abb. 2: ÖPNV-Finanzierung: Finanzströme seit dem Jahr 2008



bekommen waren, weil die bisherigen Ausgleichszahlungen je nach Verkehrsunternehmen und Region in ihrer Höhe eine sehr breite Streuung aufwiesen. Aus der Vielzahl von Schlüsselmodellen wurde schließlich eine Verteilung nach den drei Komponenten der Aufgabenträgergebiete, erbrachten Fahrplankilometer und Zahl der Schüler und Studierenden gewählt.

Ersatzmöglichkeiten der Mittel

Seit dem Jahr 2008 ist es nun Aufgabe der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger, die zugewiesenen Mittel im Rahmen ihrer Selbstverwaltung sinnvoll und rechtskonform einzusetzen. Eine neue Qualität der Aufgabe entsteht dadurch nicht, da das geltende Recht auch bisher für den Einsatz der bisherigen Mittel (Landeszuweisungen, Eigenmittel) zwingend zu beachten war.

Kommunalisierung von Investitionsfördermitteln

Von den Kürzungen der Regionalisierungsmittel durch den Bund im Jahr 2006 waren in Brandenburg auch die aus diesen Mitteln gespeisten ÖPNV-Zuweisungen an die Aufgabenträger betroffen. Im Zuge des Kompensationskonzepts des Landes wurden ab dem Jahr 2007 die pauschalierten ÖPNV-Zuweisungen von 50 Mio. € auf 46 Mio. € reduziert. Daneben werden sie nun mit einem Anteil von 10 Mio. € aus Investivmitteln nach dem Entflechtungsgesetz gespeist. Diese Investivmittel werden

den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern zur eigenen Bewirtschaftung überlassen, d. h., sie entscheiden nun selbst im Rahmen eines weit gehaltenen Katalogs von Fördertatbeständen über den konkreten Einsatz der Mittel. Die meisten Aufgabenträger haben eigene Investitionsprogramme beschlossen. Viele Landkreise haben zudem Finanzierungssatzungen erlassen, in welchen Förderquoten für Vorhaben kreisangehöriger Gemeinden geregelt sind. Die Verwendung ist gegenüber dem Land nachzuweisen.

Zusammenfassung und Erfahrungen

Mittelbündelung bei den Aufgabenträgern und Anreizfinanzierung

Mit der Stufe 2 der Finanzierungsreform hat Brandenburg die Zusammenführung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV weitgehend erreicht. Zusammen mit den für den ÖPNV zur Verfügung gestellten kommunalen Eigenmitteln in Höhe von rund 70 Mio. € / Jahr fließen somit rund 150 Mio. € / Jahr öffentlicher Mittel in den ÖPNV Brandenburgs. Durch diese im Zuge der Reform geschaffene Finanzierungstransparenz wird zugleich deutlich, dass durchaus noch Potenziale zur Effizienzsteigerung und Angebotsverbesserung vorhanden sein dürften. Hier möchte das Land Brandenburg über das umgesetzte Prinzip der Anreizfinanzierung in Form des erfolgsorientierten, dynamischen Verteilungsschlüssels die Aufgabenträger anhalten, eine aktive und offensive ÖPNV-Politik zu betreiben.

Erste Bewertungen und Ausblick

Der dramatische Rückgang der Schülerzahlen, die schleichende Entleerung großer Teilräume des Landes sowie die extrem angespannte Haushaltslage der Städte und Landkreise mit vielfach nicht ausgeglichenen Haushalten bilden für den ÖPNV im Flächenland Brandenburg sehr schwierige Rahmenbedingungen. Vor diesem Hintergrund wird es als Erfolg gewertet, dass der ÖPNV seit der Finanzierungsreform landesweit betrachtet das Fahrplanangebot sowie die Fahrgastzahlen außerhalb des Schülerverkehrs gehalten hat, und dass auch die Kommunen ihren Finanzierungsbeitrag zum ÖPNV nicht weiter reduziert haben.

Für eine Bewertung der langfristigen Effekte und des Erfolgs der Finanzierungsreform ist es noch zu früh. Die Transformationsphase ist noch nicht abgeschlossen, die kommunalen Aufgabenträger müssen den Umgang mit der neuen Finanzierungssystematik noch weiter erproben und ihre Strategien entwickeln. Der angestrebte Wettbewerb zwischen den Aufgabenträgern um die besten und effizientesten ÖPNV-Lösungen und -Finanzierungskonzepte steht daher noch am Anfang.

Mit der Reform ist das Land Brandenburg hinsichtlich der Finanzierungsstrukturen gut vorbereitet auf die Anforderungen des europäischen ÖPNV-Rechtsrahmens gemäß EV-VO 1370/07 sowie der notwendigen Anpassung des nationalen Rechtsrahmens.

Die innovative Entwicklung des Brandenburgischen Straßengesetzes von 1992 bis heute

Michael Jupe

Die Ursprungsfassung des Brandenburgischen Straßengesetzes trägt das Datum des 11. Juni 1992 (GVBl I S. 186). Es ist das erste Straßengesetz der neuen Länder, das die bis dahin als Lan-

desrecht weiter geltende Straßenverordnung der DDR von 1974 am 16.06.1992 ablöste. Sein Inkrafttreten fiel in eine Zeit, als das Straßenrecht bundesweit eine enorme Dynamik entwickelt hatte. Das

Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz vom 16.12.1991 brachte spektakuläre Sonderregelungen für die neuen Länder. Die wesentlichen neuen Instrumente (z. B. Plangenehmigung, Aus-



schlussfristen für Planfeststellungsverfahren) flossen in die Erarbeitung des Brandenburgischen Straßengesetzes unmittelbar ein. Brandenburg hatte sehr schnell seinen Anspruch auf das im Ländervergleich modernste Straßengesetz begründet und sollte diese führende Stellung mit einer Reihe von Fortentwicklungen des Gesetzes auch behalten und nicht mehr abgeben. Mit der letzten Novellierung, die am 06.11.2008 in Kraft getreten ist, sind nicht weniger als zehn Gesetzesänderungen durchgeführt worden.

Das erste Gesetzgebungsverfahren 1994 hat lediglich Folgeänderungen und eine Harmonisierung mit der neu gefassten Brandenburgischen Bauordnung und Zuständigkeitsänderungen im Widmungsbereich zum Gegenstand (GVBl. I S. 126, 165). Das zweite Änderungsgesetz nimmt am 15.12.1995 im Wesentlichen erstmalig in § 49a Regelungen über die Straßenreinigung auf. Nach den Änderungen durch das 4. Funktionalreformgesetz vom 22.12.1997, das vor allem kommunale Zuständigkeiten weiter differenziert, folgt die erste große Novelle des Brandenburgischen Straßengesetzes, vom 20.05.1999 (GVBl. I S. 162, 191). 37 von insgesamt 51 Paragraphen werden mit 88 Detailänderungen versehen.

Diese Totalrevision setzt die in sieben Jahren gewonnenen Erfahrungen aus der praktischen Anwendung der straßenrechtlichen Regelungen um. Das Gesetz wird in heute noch gültigen Abschnitten unterteilt. Es werden beschleunigende Regelungen insbesondere für die Planungsverfahren aufgenommen und Verfahrensvereinfachungen, wie der Verzicht auf naturschutzrechtliche Genehmigungen im Unterhaltungsbereich von Straßen erreicht. Die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei allen straßenrelevanten Entscheidungen wird in § 9 ausdrücklich betont. Die aus der DDR stammende Kategorie der betrieblich-öffentlichen Straßen wird wegen Unpraktikabilität abgeschafft. Bundesweit erregt der „Brandenburger Weg“ für die sog. herrenlosen Abfälle an Straßen Aufsehen, für die eine noch heute allseits akzeptierte Aufgabenverteilung zwischen Straßenbaubehörden und öffentlichen Entsorgungsträgern im Hinblick auf das

Einsammeln und die Kostentragung im Abfallgesetz gefunden wird. Mit dieser Regelung wurde eine Änderung des Straßengesetzes entbehrlich. Weiterhin wird eine erste Regelung zur Prüfung der Umweltverträglichkeit aufgenommen.

Diese hat allerdings nur relativ kurze Zeit Bestand. Nachdem der EuGH in seiner berühmten „Lapple – bank – Entscheidung“ Grundregeln für die Umsetzung der UVP-Richtlinien aufgestellt hatte, werden differenzierte gesetzliche Schwellenwerte entwickelt, um die Prüfpflicht für die Umweltverträglichkeit von Straßenprojekten abzubilden, die vereinzelt noch mit Einzelfallvorprüfungen ergänzt werden (GVBl. I S. 62, 73).

Ende 2003 wird es erneut erforderlich das Brandenburgische Straßengesetz zu verändern, um auf die Rechtsprechung einiger brandenburgischer Verwaltungsgerichte zu reagieren (GVBl. I S. 186, 195). So war judiziert worden, dass für eine in der Vergangenheit liegende falsche Einstufung von Straßen kein Korrekturinstrument zur Verfügung stünde. Daher ist der Umstufungstatbestand anzupassen. Weiterhin muss eine spezielle Rechtsgrundlage für die Erhebung kommunaler Sondernutzungssatzungen aufgenommen werden, da die vorhandene Ermächtigung gerichtlich als nicht ausreichend eingeschätzt wurde. Mit diesem Gesetz wird auch die „DM“ durch den „Euro“ ersetzt.

Mit dem Gesetz zur Neuregelung des Landesorganisationsrechts und zur Umsetzung des Haushaltssicherungsgesetzes 2003 vom 24.05.2004 (GVBl. I S. 186, 195) wird § 43 (Neu- und Ausbauplanung der Landesstraßen) neu gefasst. Im gleichen Jahr wird mit dem Gesetz zur Neuorganisation der Straßenbauverwaltung im Land Brandenburg vom 26.05.2004 die Grundlage für die Errichtung des Landesbetriebes Straßenwesen geschaffen, der zum 01.01.2005 seine Arbeit aufnehmen sollte (GVBl. I S. 240, 241). Rein redaktionelle Anpassungen an das Kommunalrecht enthält die Änderung des Straßengesetzes vom 23.09.2008 (GVBl. I S. 202, 208).

Das neueste Änderungsgesetz zum Brandenburgischen Straßengesetz (GVBl. I S. 266) beruht wiederum auf einer umfassenden Revision. Im Rahmen des Bürokratieabbaus wurde nach einem Beschluss des Sonderausschusses für den Abbau von Normen und Standards des Brandenburgischen Landtages vom Oktober 2005 das Brandenburgische Straßengesetz einer förmlichen modellhaften Novellierung zugeführt. Dazu wurden in einer ersten Revisionsphase Änderungsvorschläge im Rahmen eines externen Gutachtens zur Evaluierung des Brandenburgischen Straßengesetzes erarbeitet. Nach einer Befragung von ausgewählten Kommunen wurde ein Workshop zu den Vorschlägen durchgeführt. In der sich anschließenden Legislativphase wurde auf der Grundlage der Überlegungen der Revisionsphase ein Referentenentwurf erarbeitet und einer gutachterlichen Gesetzesfolgenabschätzung unterzogen. Nach der Kabinettsbefassung im Januar 2008 beschloss der Landtag das „Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Straßengesetzes, des Brandenburgischen Straßengesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und des Brandenburgischen Naturschutzgesetzes“ im Oktober 2008, das am 6. November 2008 in Kraft getreten ist.

Zu den wichtigsten Inhalten zählen folgende Neuregelungen:

- Die Beteiligungsrechte der Träger öffentlicher Belange und der Verbände werden konkretisiert. Im Rahmen der Straßenunterhaltung wird die Verantwortung auch für das Straßenbegleitgrün in die Hände der Straßenbauverwaltung gelegt. Dazu gehört auch das Fällen von Bäumen.
- Über Anträge auf Aufstufungen von Straßen ist innerhalb von drei Monaten zu entscheiden. Insofern wird ein Rechtsanspruch auf Entscheidung für den Antragsteller eingeführt.
- Besonderes Gewicht erhält der Gender-Mainstream-Gedanke, um bei Planung, Bau und Unterhaltung von Straßen den unterschiedlichen Bedürfnissen von Männern und Frauen in allen Altersgruppen gerecht zu werden.



- Von den allgemein anerkannten Regeln der Technik kann abgewichen werden, wenn aufgrund gutachterlichen Nachweises andere Lösungen ohne Qualitätsverlust möglich sind.
- Die sog. Kunstbauwerke der Gemeinde (z. B. Brücken, Durchlässe, Stützmauern) liegen künftig in deren Eigenverantwortung. Die bisherige Genehmigungspflicht entfällt.
- Die Struktur der Sondernutzungsge-
nehmigung wird ermessensfreundlich gestaltet, um die bestehenden Spielräume zu verdeutlichen.
- Die obligatorische Verpflichtung zur Planfeststellung von kommunalen Straßen wird für nicht UVP-pflichtige Maßnahmen aufgegeben. Im Falle des diesbezüglichen Verzichts ist die Planfeststellungsbehörde nicht mehr zu befassen. Die fakultative Möglichkeit zur Planfeststellung wird sachlich auf Innerortsbereiche erweitert. Sie ist dann gebührenpflichtig.
- Selbstständige wie unselbstständige Geh- und Radwege sind nicht mehr UVP-pflichtig, da deren Bau regelmäßig keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt hat. Dadurch wird vielmehr die Nutzung umweltfreundlicher Fahrräder gefördert, um Umweltbelastungen durch andere Verkehrsmittel zu vermeiden.
- Den anerkannten Naturschutzverbänden werden in gleicher Form Planungsunterlagen zur Verfügung gestellt, wie den Trägern öffentlicher Belange, soweit diese für die Beurteilung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft erforderlich sind. In Anpassung an das Bundesrecht werden die Verbände und Vereinigungen den privaten Betroffenen hinsichtlich der Einhaltung von Verfahrensfristen und der Rügepräklusion gleichgestellt.
- Die Durchführung von Erörterungsterminen steht im Ermessen der Anhörungsbehörde.
- Die oberste Straßenaufsichtsbehörde entfällt, um die Verwaltungsökonomie zu erhöhen. Die Straßenaufsicht wird durch die bisherige untere Verwaltungsebene (Landesbetrieb Straßenwesen, Kreise) wahrgenommen.
- Zur Umsetzung der Alleenkonzep-
tion ist im Zuge dieses Gesetzgebungsverfahrens § 31 Abs. 2 Brandenburgisches Naturschutzgesetz eingefügt worden. Damit erhält der streckenbezogene Ausgleich und Ersatz von Alleen mit jährlicher Verstetigung der Pflanzungen die notwendige Rechtsgrundlage.

Diese Regelungen werden nach einem Jahr auf ihre Praxistauglichkeit überprüft, um die Wirksamkeit der Gesetzesänderungen zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird eine erneute Begutachtung erfolgen. Sofern die beabsichtigten Ziele nicht erreicht worden sind, sollen nach Auswertung des Gutachtens notwendige Änderungen vorgenommen werden. ■

12 Jahre Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr

Detlef Höppe

Mittlerweile ist die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), also die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV durch die Länder 12 Jahre her. Die Aufbauphase in der zweiten Hälfte der 90er Jahre und die Konsolidierungsphase bis zur zweiten Revision des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2006 verbunden mit empfindlichen Mittelkürzungen des Bundes waren prägend. Mit dem neuen Landesverkehrsplan 2008 – 2012 tritt das Land Brandenburg in eine weitere Gestaltungsphase des ÖPNV insbesondere des SPNV ein. Diese sieht eine konsequente Fortführung des Wettbewerbes auf der Schiene vor. Bis 2007 konnten rund ein Viertel der brandenburgischen Regionalverkehrsleistun-



Foto: ODEG-Archiv



Foto: VBB-Archiv

gen in Wettbewerbsverfahren vergeben werden, nach 2012 werden es dann über drei Viertel sein.

Planung und Organisation

Bereits nach dem Fall der Mauer wurden die Schwerpunkte zu Beginn der 90er Jahre – noch vor der Verantwortungsübergabe für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) an die Länder – auf den Ausbau der Verbindungen von und nach Berlin gesetzt. Gleichzeitig wurden auch erste Entscheidungen für eine Verbesserung der regionalen Anbindungen innerhalb des Landes Brandenburg und zu seinen Nachbarländern getroffen. Mit der Regionalbahnkonzeption Brandenburg 1994 und dem Zielnetz 2000 wurden die Grundlagen für ein modernes Regionalverkehrssystem im Metropolraum geschaffen. Die Umsetzung der u. a. mit Berlin abgestimmten landesentwicklungspolitischen Ziele im Re-

gionalbahnkonzept erfolgte mit der Verordnung über den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr vom 24.06.1996.

Die Regionalisierung des SPNV ab 1996 führte zur Übernahme der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den SPNV durch die Bundesländer. Mit dem Regionalisierungsgesetz verpflichtete sich der Bund den Ländern gegenüber hierfür zweckgebunden Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen. Die rechtlichen Grundlagen für die Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Berlin und Brandenburg, die ÖPNV-Gesetze, sahen einen Verkehrsverbund vor, der unter Beteiligung möglichst aller Aufgabenträger das Gebiet beider Länder umfasst (Verbundgebiet). Der am 30. Dezember 1996 gegründete Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hat im Auftrag der Länder auch die Funktion der SPNV-Regieebene übernommen.



Foto: DB AG-Archiv

Wettbewerb

Bedeutendes verkehrspolitisches Ziel war und ist die schrittweise Einführung von Wettbewerb im SPNV. So wurden seit der Regionalisierung im Jahr 1996 immer mehr SPNV-Leistungen kontinuierlich in Wettbewerbsverfahren vergeben. Die Vergabe der Leistungen erfolgte sowohl über Ausschreibungen als auch in Verhandlungsverfahren. Im Er-

gebnis können der Zuschussbedarf gesenkt und die Qualität des Angebotes sichtbar (neue Fahrzeuge, besserer Service) verbessert werden. Heute stehen das Land Brandenburg und die beteiligten Nachbarländer mit der aktuell laufenden Ausschreibung des rund 22 Mio. Zugkilometer umfassenden Stadtbahnnetzes in einer bundesweit beachteten Vorreiterrolle.

Infrastruktur

Die investiven Maßnahmen konzentrierten sich in erster Linie auf die Verbesserung der Infrastruktur, wie Strecken- und Bahnhofsausbau sowie Einsatz neuer Fahrzeuge. Die Verbesserung der Schieneninfrastruktur der Deutschen Bahn AG (DB AG) obliegt grundsätzlich dem Bund. Mit den 1991 beschlossenen Verkehrsprojekten Deutsche Einheit wurden günstige Voraussetzungen für einen schnellen Eisenbahnverkehr auf wichtigen Radialen nach und durch Berlin geschaffen. Das Regionalnetz verzeichnet jedoch weiterhin einen hohen Nachholbedarf.

Im Zuge der Bahnreform und dem damit verbundenen Börsengang der Bahn war die Infrastrukturverantwortung des Bundes für das MIR immer die wesentliche Fragestellung. Der Zustand der Schieneninfrastruktur bestimmt in erheblichen Maße die Qualität der angebotenen Verkehrsleistungen. Über 50 % der Kosten des SPNV bilden die hohen Trassen- und Stationspreise. Mit der vom Bund für 2009 beschlossenen Reform der Infrastrukturfinanzierung ist zu hoffen und einzufordern, dass Erhalt und Ausbau der Schienenstrecken im Fern- und Regionalnetz insbesondere der wichtigsten Kundengruppe – den täglichen Fahrgästen im SPNV – zu einem attraktiven und umweltfreundlichen Verkehrsmittel verhilft.



Regie des Regionalverkehrs – VBB im Auftrag des Landes tätig

Eike Arnold

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) gratuliert ganz herzlich zu 15 Jahren MIR AKTUELL! Die Vierteljahresschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung war und ist eine bevorzugte Informationsquelle für die tägliche Arbeit des VBB und das für zwei Drittel seines Bestehens, denn der VBB feiert im April 2009 auch ein rundes Jubiläum: Zehn Jahre einheitlicher Tarif in Berlin und Brandenburg und damit zehn Jahre VBB!

Seit einem Jahrzehnt arbeitet der Aufgabenträgerverbund (Länder Berlin und Brandenburg sowie die märkischen Landkreise und kreisfreien Städte) an der Verbesserung und Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Region, die vielfältiger nicht sein kann: Im Herzen die Metropole Berlin, dazu der brandenburgische „Speckgürtel“ und nicht zuletzt die Landkreise an Oder, Neiße, Havel und Spree. Seitdem hat sich viel getan: Der einheitliche Tarif und seine Weiterentwicklung standen dabei naturgemäß im Zentrum, und heute ist es selbstverständlich, mit den 41 Verkehrsunternehmen unter dem Dach des VBB quer durch das Land Brandenburg in eine bestimmte Straße nach Potsdam oder Berlin zu fahren. Dabei werden Regionalbahnen und Busse genauso genutzt wie Straßenbahn, U-

Bahn oder auch Fähren. Vor zehn Jahren musste man sich dabei durch das Gebühren-Dickicht der einzelnen Tarifbereiche schlagen. Es waren z. T. stürmische Jahre, eine ganze Branche wandelte sich: Die Bahnreform, die Privatisierungsbestrebungen der Deutschen Bahn, die Vorgaben aus Brüssel, der langsam einziehende Wettbewerb und die aufkommenden Vergabeverfahren bestimmten die Szenerie – und das vor dem Hintergrund nicht immer voller öffentlicher Kassen. Die Bilanz kann sich jedoch sehen lassen: Der VBB managt erfolgreich zwischen politischer Besteller- und unternehmerischer Erstellerebene und setzt klare Markierungen für mehr Pünktlichkeit, abgestimmte Anschlüsse, aktuelle Fahrinformationen, mehr Sicherheit und Service.

Unsere Arbeit war dabei nicht immer einfach: So vielfältig und unterschiedlich die natürliche und politische Landschaft ist, so schwierig war es manches Mal, die unterschiedlichen Partner aufeinander für die Weiterentwicklung des Verbundes und der ÖPNV-Qualität zu gewinnen. Letztendlich hat es jedoch immer geklappt und ein Kompromiss konnte auch bei kniffligen Fragen gefunden werden. Der VBB ist ein Garant für das Zusammenwachsen der Region. Mit seiner Arbeit hat er den ÖPNV attraktiver ge-



Foto: VBB

macht und Berlin und Brandenburg näher zusammengeführt – die meisten Fahrgäste merken gar nicht, dass sie die Landesgrenze überqueren.

Aber auch in der Fläche Brandenburgs hat der VBB viel dafür getan, dass die Anschlüsse besser wurden und innovative Lösungen (Rechnergestützte Betriebsleitsysteme, so dass Bus und Zug aufeinander warten) und alternative Lösungen gefunden wurden (Bürgerbus, Rufbus etc.). Dabei soll es nicht bleiben, der Verbundverkehr steht vor neuen Herausforderungen und zahlreichen Innovationen: Da ist zum Beispiel der sich etablierende Wettbewerb auf der Schiene. Schon jetzt läuft in Brandenburg das damit größte deutsche Vergabeverfahren für 16 Regionalexpress- und Regionalbahnstrecken mit einem Volumen von ca. 22 Millionen Zugkilometern pro Jahr. Auf der einen Seite werden durch die Vergabevorgaben detailliert die Leistungen beschrie-



Foto: VBB



ben und damit Qualität, Pünktlichkeit und Sicherheit fixiert, zum anderen sparen die Aufgabenträger und damit auch das Land Brandenburg bare Münze, da die Monopolstruktur der Deutschen Bahn aufgebrochen wird. Keinesfalls gehen dabei Arbeitsplätze verloren, sondern werden allenfalls umgeschichtet.

Auch der Tarif passt sich den geänderten Marktbedingungen an und bringt pünktlich zum VBB-Geburtstag das VBB-65plus Ticket an den Markt: Ein außerordentlich attraktives Produkt für die

älteren Kunden, natürlich mit verbundweiter Gültigkeit. Die Technik bleibt ebenfalls nicht stehen: Schon heute ist es möglich, sich mit dem iPhone direkt die optimale Verbindung anzeigen zu lassen, ohne Eingabe des Standorts. Das ist jedoch erst der Anfang der Entwicklung: Die altherwürdige Fahrkarte verjüngt sich und wird zu einem digitalen Ticket: Die Zukunft gehört dem eTicketing, dem bequemen „einfach-Losfahren“ per Chip. Das System rechnet dabei den günstigsten Preis aus und es entfällt der lästige Fahrkartenkau. Zudem bekom-

men die Verkehrsunternehmen dadurch bessere Daten und können ihre Fahrzeuge noch besser der Nachfrage anpassen. Bei allen technischen Neuerungen wird der Verbund sein Hauptaugenmerk auf das Managen der einzelnen, zunehmend privat geführten Verkehrsunternehmen richten, um dem Kunden Qualität und Sicherheit zum kleinen Preis zu bieten. Der VBB wird auch weiter für seinen Slogan garantieren: Alles ist erreichbar!



Über Straßen in die Luft gehen – Die Planfeststellung der Straßenanbindung des Internationalen Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld

Iris Wilhein



Beim Stichwort Planfeststellung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (Flughafen BBI) wird zumeist erst einmal an eines der umfangreichsten und aufwendigsten Planfeststellungsverfahren der Bundesrepublik Deutschland gedacht, das von der Planfeststellungsbehörde des Luftfahrtreferats im MIR betrieben wurde und noch wird. Erst auf den zweiten Blick erschließt sich die Tatsache, dass die luftverkehrsrechtliche Zulassung alleine nicht ausreichen würde,

um die Anzahl an Passagieren, die der Bedarfsprognose für BBI zugrunde liegen, nach Schönefeld kommen zu lassen. Ebenso wichtig ist eine gute infrastrukturelle Anbindung des Verkehrsflughafens, die maßgeblich seine Wirtschaftlichkeit beeinflusst: Wie sonst sollen all die Fluggäste den stadtfernen Verkehrsflughafen erreichen, der sie über den Luftweg in die ganze Welt verteilt? Nur mit einer guten infrastrukturellen Anbindung des Flughafens über Schiene und Straße

(Stichwort „modal split“) ist ein wirtschaftlicher Betrieb des Verkehrsflughafens BBI denkbar.

Das MIR steht für eine integrierte Verkehrspolitik. Diese zeigt sich verfahrensmäßig am Beispiel BBI u. a. auch in der Zusammenarbeit beider Planfeststellungsbehörden bei der gemeinsamen Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses für den Verkehrsflughafen (der Anschluss des Flughafens an die BAB 113 und die B 96a waren Bestandteile der luftrechtlichen Zulassungsentscheidung) sowie durch die weiteren Planfeststellungen der Straßenplanfeststellungsbehörde, um das Ziel der Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld im Jahr 2011 nach Kräften zu unterstützen. Hierbei wurden auch inhaltlich die Belange beider Bereiche, die straßenseitigen und die luftseitigen, jeweils integriert soweit dies möglich und notwendig war.

Ein Blick in die Statistik zeigt, dass bisher insgesamt 13 straßenrechtliche Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren geführt wurden bzw. aktuell werden, um die straßenseitige Anbin-



derung des zukünftigen Internationalen Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld zu verbessern bzw. zu erweitern. Den Schwerpunkt bildeten die Verfahren um die Bundesautobahn 113, um die Bundesstraße 96 a und die Landesstraße 40n. Die abgedruckte Darstellung gibt einen guten Überblick, über die erforderlichen Verfahren im Zusammenhang mit der Anbindung BBI.

Mit einem Planfeststellungsbeschluss bzw. der Plangenehmigung wird – unter Beachtung aller rechtlichen und technischen Vorschriften und unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange –

das „Baurecht“ für alle Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Bundesstraßen, Landesstraßen und ggf. Kreis- und Gemeindestraßen gegenüber dem Vorhaben-Träger erteilt.

Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen haben Konzentrationswirkung. Diese impliziert, dass sämtliche Genehmigungen, Erlaubnisse und Zustimmungen, die für das gesamte Vorhaben (u. a. im Bereich Naturschutz, Umwelt-, Wasser- und Immissionsschutzrecht) erforderlich sind, durch die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der gesetzlich erforderlichen Anfor-

derungen und Erlaubnisse aller Rechtsetzungsebenen (EU, Bund, Land) und der Stellungnahmen beteiligter Behörden in der Planfeststellung/Plangenehmigung geprüft und in der Zulassungsentscheidung zusammengefasst werden. In ihr wird also über alle mit dem Vorhaben in Zusammenhang stehenden öffentlichen Belange und privaten Einwendungen entschieden, dies ist nicht nur wichtig für die Rechtssicherheit, sondern auch, um für die Entscheidung eine möglichst breite Akzeptanz zu erlangen.

Airport BBI – der neue Flughafen für Berlin und Brandenburg

Dr. Rainer Schwarz

Die Weichen für die Zukunft sind gestellt: Seit September 2006 wird der Flughafen Schönefeld zum neuen Hauptstadt-Airport BBI ausgebaut. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 16. März 2006 in letzter Instanz grünes Licht für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum neuen Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International BBI gegeben. Ab 2011 wird der gesamte Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg auf dem Airport im Südosten der Stadt konzentriert sein. Die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof werden im Gegenzug geschlossen.

Beste Verbindungen, kurze Wege

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

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

Vorgesehen ist 2011 eine Startkapazität von 22 bis 25 Millionen Passagieren. Je nach Passagierentwicklung kann der Flughafen für bis zu 40 Millionen Passagiere ausgebaut werden. Damit stellt der BBI der Region Berlin-Brandenburg die Kapazitäten zur Verfügung, die sie in den nächsten Jahrzehnten benötigen wird.

Sprungbrett nach Osten

Die Perspektive ist klar: Der BBI wird in ein Flughafen in der Mitte Europas mit einem starken Fokus auf innereuropäischen Point-to-Point-Verkehren und ausgewählten Langstreckenverbindungen. Traditionell haben die Berliner Flug-



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

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

Schnell nach Downtown Berlin

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



Der BBI aus der Vogelperspektive. Er erhält zwei parallel angelegte, unabhängig zu betreibende Start- und Landebahnen. Das Terminal liegt platzsparend und lärmmindernd zwischen den Runways.

Foto/Grafik: Günter Wicker (Photur) / Berliner Flughäfen

Airport-Center

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

Wettbewerbsfähigkeit sichern, Arbeit schaffen

Für die Zukunftsfähigkeit der Hauptstadtregion ist der BBI das entscheidende Infrastrukturprojekt. Auch in Zeiten von Internet und Email ist der schnelle Transport von Personen und Gütern in alle Welt ein entscheidender Standortfaktor im Wettbewerb der Regionen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt der Berli-

ner Flughäfen liegt bereits heute bei 33.600 Arbeitsplätzen. Mit dem BBI werden bis 2012 vor allem durch steigende Passagierzahlen, eine signifikante Verbesserung der Standortgüte und durch zusätzliche Kaufkrafteffekte rund 39.400 neue Arbeitsplätze in der Region entstehen. Der Gesamtbeschäftigungseffekt des BBI wird damit 2012 bei 73.000 Arbeitsplätzen liegen. Das geht aus der Arbeitsstättenenerhebung der Berliner Flughäfen und einer Studie des Kölner Verkehrswissenschaftlers Prof. Dr. Herbert Baum aus dem Jahr 2005 hervor.

Die Region profitiert schon jetzt

Berlin-Brandenburg ist auf dem Weg zum dritten bedeutenden Standort in der Luft- und Raumfahrtindustrie in Deutschland. Allein an den Berliner Flughäfen arbeiten 15.500 Beschäftigte. Die Deutsche

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

Mittelstandskomponente

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

Integriertes Verkehrskonzept (IVK) – ein innovatives politisches Konzept für die Gestaltung der Verkehrspolitik des Landes

Wilfried Laboor

Mit der Bildung des Landes Brandenburg standen vor der Politik und der Landesverwaltung völlig neue Aufga-

ben. Es galt, neben den organisatorischen Grundlagen des Landes auch wieder ein einheitliches Land, eine Landesidentität

zu stiften. Hierfür war eine integrative Politik unerlässlich. Integrativ im Sinne von



- Generelle Zusammenführung und Vernetzung des Landes
- Infrastrukturelle Integration und Verknüpfung der einzelnen Landesteile
- Integration der verschiedenen Ebenen des Landes und
- Gestaltung einer eigenständigen Verkehrspolitik und ihre Einbindung in die Gesamtpolitik des Landes.

In der Verkehrspolitik ging es um eine tatsächliche Verknüpfung der Landesteile, den Abbau infrastruktureller Defizite und eine grundsätzliche Verbesserung der infrastrukturellen Voraussetzungen der einzelnen Verkehrsträger. Die sektoralen Planungen mussten vorangetrieben und gleichzeitig die integrativen Entwicklungsvorstellungen in den Planungen verankert werden.

Für die Lösung dieser Problematik brauchte Brandenburg ein neues, politisches Instrument, ein Integriertes Verkehrskonzept. Ziel dieses Konzeptes war eine politische Lageeinschätzung, die Darstellung der verkehrspolitischen Ziele, und des vorhandenen Entwicklungsrahmens, sowie die Formulierung der Schwerpunkte und Hauptentwicklungsrichtungen. Erste Arbeiten am IVK begannen vor ca. 15 Jahren, beschlossen wurde es im Juni 1995.

Das IVK hat sich bis heute als strategische verkehrspolitische Grundlage bewährt. Nach ca. fünf Jahren wurde, ausgehend von den zwischenzeitlich vollzogenen Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur, der erreichten Ergebnisse bei der Gestaltung eines bedarfsorientierten Verkehrsangebotes und zu berücksichtigender Änderungen der Gesetzgebung und tätiger Institutionen entschieden, das IVK erstmalig zu novellieren. Das Ergebnis dieser Überprüfung wurde im Jahr 2002 vorgelegt und im Oktober des genannten Jahres beschlossen.

Die grundlegenden Ziele hatten weiterhin Bestand, allerdings wurde die Gewichtung der Ziele und Entwicklungsvorstellungen modifiziert. Das IVK wurde strategischer. Langfristig erkennbare Anforderungen und Entwicklungen wie Umwelt- und Klimaschutz, demografische Fragen, Effizienz der Infrastrukturnutzung und die Verzahnung der Ver-

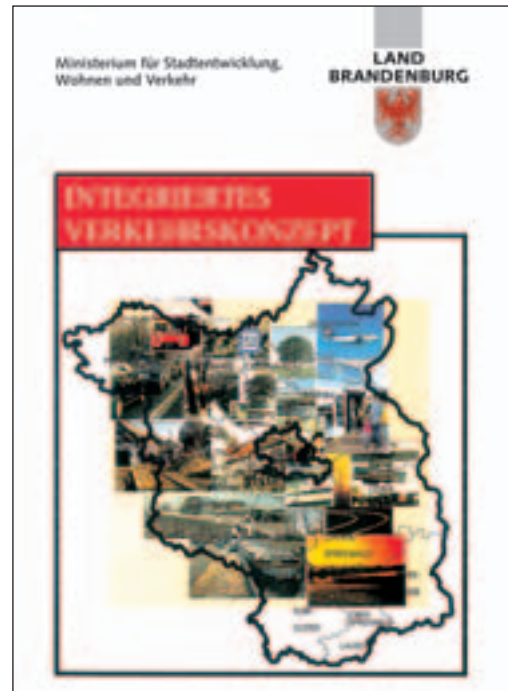
kehrsträger wurden stärker einbezogen. Es wurde nachfrage- und nutzerorientierter, stärker auf Wettbewerb und Einbeziehung auch privaten Kapitals ausgerichtet. Die Verkehrspolitik hatte sich damit noch stärker als wichtiger, eigenständiger Teil der Landespolitik definiert und etabliert.

Als Hauptziele des IVK sind bis heute gültig:

- Sicherung einer nachhaltigen Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft
- Effiziente Gestaltung des Verkehrs, optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrswege
- Nachfrageorientierter, menschen- und umweltgerechter Ausbau der Infrastruktur und bestmögliche Verknüpfung der Verkehrsträger
- Vermeidung und Verlagerung von Verkehr, wo immer das ohne wirtschaftliche Beeinträchtigung möglich ist
- Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs
- Verbesserung der Umwelt- und Energiebilanz des Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Und: Es hat gewirkt, hat geholfen! Natürlich nicht als Solitär, sondern im Zusammenspiel und im ständigen Austausch mit den sektoralen Entwicklungsvorstellungen, sowie als verkehrspolitische Orientierung und Grundaussage, als Nachschlagewerk und Leitfaden für in der Verkehrspolitik Engagierte, als Ausgangspunkt für eigenständige Initiativen in verschiedenen Bereichen und als Beispiel für die Regionen. Die Ergebnisse sind sichtbar und zum Teil auch hier im Heft dargestellt. Die Wirksamkeit des IVK wurde manchmal angezweifelt – kein Plan, keine verbindlichen, abrechenbaren Aufgaben – aber es wurde bis heute kein besseres politisches Instrument gefunden. Es hat nicht jeden Fehler und jede Fehlentwicklung verhindert, aber doch geholfen die Anzahl solcher Probleme und deren Wirkung durch die Stimulierung eines langfristig ausgerichteten, integrativen Denkens zu verringern.

Trotz vielfältiger Entwicklungen und Veränderungen in den Rahmenbedingun-



gen für den Verkehr wird es noch heute als Informationsquelle und Orientierungsrahmen stark nachgefragt, sind seine grundsätzlichen Entwicklungsvorstellungen und die damit verbundenen Möglichkeiten, Entscheidungen unter Beachtung eines langfristigen Horizonts und einer integrierten Betrachtungsweise zu treffen, für das Land, viele Partner und Regionen noch heute wichtig. Das IVK hat dazu beigetragen, die Verkehrspolitik der Landesregierung innerhalb der





Verwaltung und in der Öffentlichkeit in das allgemeine Bewusstsein zu rücken. Für das MIR ist es das grundlegende verkehrspolitische Dokument.

Trotzdem: Die Rahmenbedingungen haben sich spürbar verändert, neue Themen stehen auf der Tagesordnung und so ergibt sich ein Novellierungsbedarf für das IVK. Wichtige Vorarbeiten dafür wurden begonnen. Anfang 2009 werden die Ergebnisse der ersten gemeinsamen Ver-

kehrsprognose für die Hauptstadtregion Berlin Brandenburg vorgelegt; im Verlauf des Jahres 2008 wurden mehrere Tausend Haushalte im Land zu ihrem Verkehrsverhalten befragt, die Auswertungen werden Mitte des Jahres 2009 vorliegen. Gleichzeitig wurden zu ausgewählten Fragen wie der Einordnung der Region in übergeordnete Korridorentwicklungen, der Klimaschutz- und Energiestrategie im Verkehr oder zur Nachhaltigkeit im Verkehr die Diskussionen eröffnet.

Wir freuen uns deshalb in den nächsten Jahren auf einen intensiven Austausch zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität für Bürger und Wirtschaft, zur Gestaltung einer integrierten Verkehrspolitik. Integriert wieder im mehrfachen Sinn – integriert in eine nachhaltige Wirtschafts- und Sozialpolitik des Landes, verknüpft in den Angeboten und Verkehrsnetzen und vernetzt mit unseren Nachbarn und Partnern. ■

Die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs

Kathrin Beier



Das Fahrrad hat in den vergangenen Jahren bundesweit sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitverkehr zunehmend an Beliebtheit und Bedeutung gewonnen.

Die Förderung und Entwicklung des Radverkehrs ist ein wichtiger Beitrag und Bestandteil einer modernen und innovativen Verkehrspolitik des Landes Brandenburg. Mit dem Fahrradverkehr können die Mobilitätschancen der Mehrheit der Bürger erhöht und die Sicherheit im Straßenverkehr nachhaltig verbessert werden.

Besonders in den ländlichen Räumen des Landes Brandenburg kommt dem Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel große

Bedeutung zu, da eine flächenhafte Bedienung mit attraktiven öffentlichen Verkehrsangeboten dort nicht möglich ist. Die stärksten Potenziale treten in Entfernungen bis zu 10 km zu Schulen u. a. Bildungseinrichtungen, Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten sowie im Umkreis von Bahnhöfen und Haltestellen von Verkehrsmitteln mit Verbindung zu Zentralorten und dem Ballungszentrum Berlin auf.

Auch das MIR hat sich zunehmend der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs gestellt. Dies zeigt sich zum einen beim Ausbau der Radwegeinfrastruktur und zum anderen beim Einsatz der dafür erforderlichen Haushaltsmittel.

Für den Ausbau des Radwegenetzes im Land Brandenburg steht nur ein begrenztes Finanzvolumen zur Verfügung. Zur Sicherung eines effektiven Einsatzes der Investitionsmittel musste die Straßenbauverwaltung deshalb Prioritäten setzen. Dies hat sie mit der Erstellung von sog. Bedarfslisten, wie z. B. zum Neubau von straßenbegleitenden Außerortsradwegen, getan. Zur Koordinierung des Ausbaubedarfs wurde 1995 eine erste Liste mit einem einfachen methodischen Ansatz als Grundlage für das Planungs- und Bauprogramm der damaligen Straßenbauämter erarbeitet. Seitdem wurden die Listen in einem Rhythmus von ca. fünf Jahren an aktuelle Strukturdaten angepasst und fortgeschrieben. Die aktuellen Listen sind aus dem Jahr 2006. Für die Erstellung dieser Listen wurden grundsätzlich alle außerörtlichen Abschnitte von Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsstärke von 2.000 Kfz / 24 h oder mehr einer Bedarfsermittlung für straßenbegleitende Radwege unterzogen. Die Bedarfslisten entstanden in enger Zusammenarbeit mit den Landkreisen. Die Umsetzung der Bedarfslisten erfolgt in 5-Jahreszeiträumen in Abhängigkeit der ermittelten Priorität auf der Grundlage der in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

Seit Beginn der 90er Jahre konnte so die straßenbegleitende Radwegeinfra-



struktur kontinuierlich ausgebaut werden. So entwickelte sich der Radwegebestand an Bundesstraßen von 178 km in 1995 auf ca. 900 km in 2007 und an Landesstraßen von 127 km auf ca. 780 km.

Auch beim Mitteleinsatz zeigt sich eine ähnliche Entwicklung. In den 90er Jahren wurden für den Radwegebau verhältnismäßig wenige Mittel eingesetzt. So wurden beispielsweise im Jahre 1996 nur 3,6 Mio. € für Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung gestellt und im Jahre 1995 nur 1,2 Mio. € für Radwege an Landesstraßen. Heute werden jährlich Radwege an Bundesstraßen für ca. 10 Mio. € gebaut und für Radwege an Landesstraßen ca. 6 Mio. € EFRE- und Landesmittel eingesetzt. Mit dem effektiven Einsatz der vorhandenen finanziellen Mittel für den Bau und die Förderung



Entwicklung des Radwegebestandes an Bundes- und Landesstraßen

von Radverkehrsanlagen und dem konsequenten weiteren schrittweisen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird

das MIR das Angebot insbesondere für die Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr weiter erhöhen. ■

BASTa – Ein elektronisches Verfahren aus Brandenburg zur Lokalisierung und Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen

Steffen Wenk

Mit der Wiedervereinigung stieg die Motorisierung im Land Brandenburg wie in anderen neuen Bundesländern sprunghaft an. Mit der zunehmenden Zahl der Kraftfahrzeuge und dem Anstieg der Fahrleistungen nahmen auch die Verkehrsunfälle stark zu. Bezogen auf die Einwohnerzahl verunglückten in keinem anderen Bundesland mehr Menschen tödlich im Straßenverkehr als in Brandenburg. Auch im weltweiten Vergleich findet sich kein Land, dass mehr als 36 Getötete im Straßenverkehr pro 100.000 Einwohner jemals verzeichnet hat.

Zweifellos bestand eine der vielen Ursachen für den rasanten Anstieg der Verkehrsunfälle in der Diskrepanz zwischen der modernen Fahrzeugflotte und dem in seiner Grundstruktur veralteten Straßennetz. Enge Kurven ohne Übergangsbögen folgten nach langen geraden Ab-

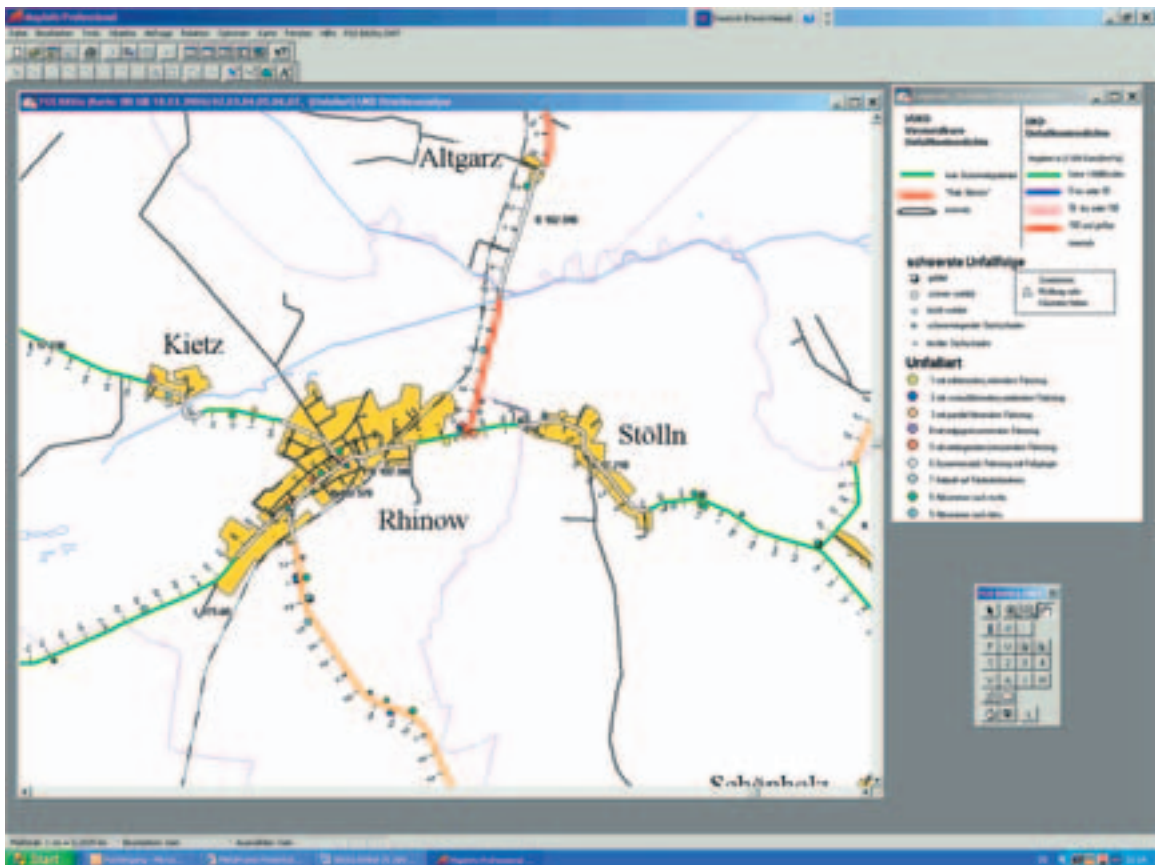
schnitten. Die Fahrbahnen waren häufig uneben und zu schmal, Kurven verfügten z. T. über falsche Querneigungen. Als besonders schwierig erwies sich zusätzlich der wertvolle und vielfach gut erhaltene Alleebestand, um dessen Beitrag zum Landschaftsbild das Land Brandenburg auch heute noch beneidet wird.

In dünn besiedelten Räumen ist die Straße vielfach der einzige Verkehrsträger, der den Austausch von Gütern und die Mobilität der Menschen ermöglicht. In Brandenburg musste in den Anfangsjahren fast ausschließlich die Straße die Grundmobilität der Bevölkerung sicherstellen. Das Eisenbahnnetz musste ebenfalls saniert werden, und der Luftverkehr mit seinen vielen „Billig-Airlines“ war noch nicht vorhanden.

Da die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Landes auch vom Straßen-

bau abhing, dieser aber nicht schnell genug vorankam, entschied sich das Ministerium, die Verkehrssicherheit in Brandenburg vor allem durch lokale Einzelmaßnahmen schnell zu verbessern. Als ein wesentlicher Baustein des vom damaligen Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in Brandenburg propagierten „Verkehrssicherheitsmanagements“ musste ein elektronisches System geschaffen werden, um die Unfallbekämpfung methodisch voranzubringen.

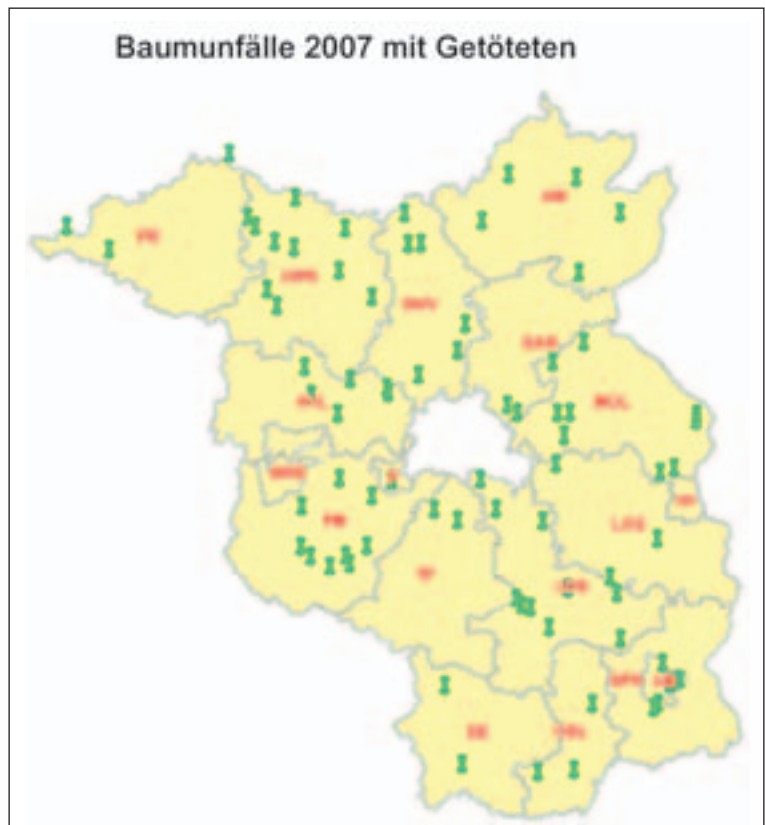
Die bei der Polizei vorhandenen Unfalltypensteckarten, die eigentlich zum Auffinden von Häufungsstellen dienen sollten, erwiesen sich als ungeeignet. Die Unfallereignisse mit Toten und Schwerverletzten, die es zu bekämpfen galt, wurden durch die Vielzahl der leichten Sachschadensereignisse gänzlich überdeckt.



Screen von BASta (internetbasierte Darstellung)

Die Erfahrungen zeigten, dass sich auf bestimmten Streckenabschnitten immer wieder ähnliche schwere Unfälle (z. B. Abkommensunfälle) ereigneten, ohne dass diese von der Polizei erkannt wurden. Es musste deshalb ein Verfahren entwickelt werden, das Auffälligkeiten auf längeren Streckenabschnitten infolge der Gleichartigkeit der Unfallereignisse erkennen kann. Da hierbei keine Grenzwerte im Sinne von „mehr als drei Unfälle pro Unfallstelle“ anwendbar waren, wurden für die Streckenabschnitte Grenzwerte errechnet, die als „vermeidbare Unfallkosten“ bezeichnet wurden. In diesen Grenzwert gehen neben der Schwere der Unfälle auch die Verkehrsmenge, die Streckenlänge und die Art des Straßenquerschnitts ein.

Mit dem Programm BASta¹ stand anders als bei der Unfalltypensteckkarte erstmals ein vollständiger Unfalldatensatz aus der



Landesweiter Ausdruck aller Getöteten durch Anprall an Straßenbäume 2007 mittels BASta

1 Brandenburgisches Expertensystem für die Analyse und Dokumentation von unfallauffälligen Streckenabschnitten, Verfasser: FGS Berlin



amtlichen Statistik zur Verfügung. Neben Datum, Jahreszeit, Uhrzeit, Wochentag, Lichtverhältnisse, allgemeine Unfallursache waren Angaben zu Straßenverhältnissen, Witterungseinflüssen sowie Informationen zu den Beteiligten (Alter, Geschlecht) verfügbar. Damit wurde ein stärker intuitives Arbeiten möglich, denn die schwierigen Strecken werden durch Rotfärbung und durch erkennbare Unfallereignisse („Rote Strecken“) hervorgehoben.

Im Jahre 1996 wurde das Verfahren vom Brandenburgischen Verkehrsministerium erstmalig in Deutschland angewandt. Seit 1998 ist das System um eine Kartendarstellung ergänzt worden (MapInfo), das die Lage der Unfallereignisse auch im klassifizierten Straßennetz am Bildschirm anzeigen konnte. In den Folgejahren wurde das Verfahren, das BASTa zugrunde liegt, in zahlreichen Richtlinien der Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr bestätigt und übernommen. Die „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)“ aus dem Jahre 2003 sind hierfür ein Beispiel.

Das Programm BASTa wurde primär entwickelt, um den Hauptnutzern in der Brandenburgischen Straßenbauverwaltung eine einfache und von aufwendigen Arbeitsvorgängen unabhängige Möglichkeit der Unfallrecherche in die Hand zu geben.

Im Jahre 2005 wurde beschlossen, eine webbasierte Variante von BASTa zu entwickeln. Seit Anfang 2006 verfügen alle Nutzer im Landesbetrieb Straßenwesen über einen direkten Online-Zugang zum



Im Jahre 1996 setzte mit der Einführung von BASTa ein besonders deutlicher Rückgang der Verkehrstoten im Land Brandenburg ein.

Server in Hoppegarten. Der Versand von jährlichen Upgrades per CD war somit nicht mehr notwendig. 2007 wurde auch allen Straßenverkehrsbehörden der Landkreise und kreisfreien Städte die Chance eröffnet, über das Internet einen Zugang zu BASTa zu erhalten. Zusätzlich wurden allen Interessenten Schulungen angeboten. Seit diesem Jahr werden die Unfalldaten nicht nur einmal jährlich, sondern quartalsweise aktualisiert. Damit wurde dem Wunsch der Verkehrsunfallkommissionen entsprochen, schneller als bisher Zugang zu den aktuellen Unfallereignissen zu erhalten.

Durch BASTa wurden Unfallstellen und Unfallthemen (Stichwort Baumunfallstrecken) frühzeitig erkannt und Straßenbaumittel konnten zielgenauer eingesetzt werden. Wie viele Unfälle durch das rechtzeitige Erkennen von Unfallhäufungsstellen bzw. -strecken mittels

BASTa vermieden wurden, lässt sich insgesamt nur schwer schätzen, aber es ist von erheblichen Einsparungen an Unfallkosten auszugehen. Bereits im ersten Jahr von BASTa wurden im Rahmen eines Sofortprogramms über 650 Maßnahmen an auffälligen Streckenabschnitten umgesetzt. Die Getötetenzahlen auf Bundesstraßen außerorts im Land Brandenburg sanken allein 1996 um 32 %.

Das Programm BASTa kam in den Jahren 2003 bis 2007 auch im Rahmen des europäischen Forschungsprojektes „RANKERS“ zum Einsatz, das die Wirksamkeit von Maßnahmen an Unfallstellen bewertete. Seit 2006 nutzt auch die Geschäftsstelle der Berliner Landesunfallkommission eine für die Großstadt zugeschnittene Version von BASTa. Der Berliner Polizei steht für die Unfallauswertung ebenfalls BASTa zur Verfügung. ■

Begleitetes Fahren ab 17

Ingo Buchardt

Im Sommer 2005 wurden die rechtlichen Möglichkeiten geschaffen, als neuen Maßnahmenansatz zur Senkung des Unfallrisikos von Fahranfängern das „Begleitete Fahren ab 17“ einzuführen. Ziel dieses Modellversuchs,

der am 31. Dezember 2010 ausläuft, war die Schaffung von mehr Fahrkompetenz, also von mehr Routine und Erfahrung beim Autofahren. Der Start in Brandenburg erfolgte am 1. Februar 2006.

Ansatzpunkt für die Überlegungen waren dabei wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse, dass es bei Fahrten in Begleitung zu weniger Unfällen kommt als bei Fahrten ohne Begleitung – jedenfalls sofern es sich bei den Begleitern nicht



um Personen gleichen Alters handelt. Gleichzeitig führt die Fahrpraxis in Begleitung zu mehr Fahrkompetenz, die weiterwirkt, wenn der Fahranfänger ab dem 18. Lebensjahr nach Erwerb des Führerscheins ohne Begleitung fahren darf. Bei entsprechender Fahrpraxis – so die damalige Annahme – dürfe davon ausgegangen werden, dass Fahranfänger nach der Begleitphase mit einem deutlich abgesenkten Risikoniveau in die Phase des selbständigen Fahrens eintreten. Damit leistet das „Begleitete Fahren ab 17“ einen wichtigen Beitrag, dem Hauptproblem von jungen Führerscheinbesitzern, die ihr eigenes Können oft überschätzen und kritische Situationen unterschätzen, zu begegnen. Deutschland hat dabei das bestehende System der professionellen Fahrausbildung und Prüfung mit der des Begleiteten Fahrens verknüpft. Eine vollständig durchlaufene Fahrausbildung in einer Fahrschule und die erfolgreiche Absolvierung einer Fahrerlaubnisprüfung ist Voraussetzung für die Phase des Begleitens.

Die Fahrberechtigung mit 17 Jahren ist an bestimmte Auflagen gebunden:

- Bis zum 18. Geburtstag dürfen die jungen Fahrerinnen und Fahrer nur gemeinsam mit einer erwachsenen

- und erfahrenen Begleitperson fahren
- Diese erwachsene Begleitperson muss namentlich in die Prüfungsbescheinigung eingetragen sein. Es ist auch möglich, mehrere erwachsene Begleiter einzutragen
- Die Begleiter müssen mindestens 30 Jahre alt sein
- Die erfahrenen Erwachsenen müssen mindestens fünf Jahre eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen
- Die Begleiter dürfen nur maximal drei Punkte im Verkehrszentralregister haben
- Die Fahrerlaubnis ist nur in Deutschland gültig. Die Jugendlichen dürfen im Ausland noch nicht selber fahren

Seit Beginn des „Begleiteten Fahrens ab 17“ in Brandenburg wurden annähernd 30.000 Anträge auf Teilnahme bei den zuständigen Straßenverkehrsbehörden des Landes gestellt. Dabei ist die Beteiligung männlicher und weiblicher Teilnehmer beinahe gleich. Rund 20.000 Prüfungsbescheinigungen wurden erteilt. Der Anteil der BF17-Teilnehmer an der Zahl aller Ersterwerbender der Klasse B (Pkw) liegt bei rund 20 %. Auffallend ist jedoch, dass die Bewerber im Rahmen des BF17 sowohl bei den theoretischen als auch bei der praktischen Prüfung eine bessere Bestehensquote aufweisen.

Bezüglich der Auffälligkeiten im Rahmen des Modellversuchs liegen folgende Informationen vor:

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von 17-jährigen Fahranfängern:	47
davon Personenschaden:	11
davon Sachschaden:	36
Verkehrsunfälle verursacht von 17-Jährigen Fahranfängern:	25
davon Personenschaden:	5
davon Sachschaden:	20
Verunglückte:	5
Verkehrstote:	0
Verletzte:	5
festgestellte Ordnungswidrigkeiten der 17-jährigen Fahranfänger:	7
davon Fahren ohne Begleitperson:	4
davon Fahren unter Alkoholeinfluss:	2
sonstige:	1

Ob die mit der Einführung des Modells verbundenen Ziele erreicht werden, wird derzeit von der Bundesanstalt für Straßenwesen untersucht. Erste bereits verlautete Zwischenergebnisse lassen jedoch vermuten, dass das „Begleitete Fahren ab 17“ einen positiven Einfluss auf die Verkehrsauffälligkeit von Fahranfängern, die am Modellversuch teilgenommen haben, im Vergleich zu herkömmlich ausgebildeten Fahranfängern, hat. ■



Verkehrssicherheitsarbeit im Rahmen der Kampagnen „Brandenburg soll besser fahren“ und „Lieber sicher. Lieber leben.“

Corinna Schütt, Steffen Wenk

Brandenburg war Anfang der 90er Jahre das Bundesland mit den meisten getöteten Verkehrsteilnehmern, bezogen auf die Einwohnerzahl. Ursachen dieser hohen Unfallzahlen waren die gestiegene

Motorisierung, die allgemeine Erhöhung der Mobilität, die Verlagerung des modal-split zugunsten des motorisierten Individualverkehrs und das veraltete Straßennetz.

Deshalb hat sich das Land Brandenburg als erstes der neuen Bundesländer entschlossen, ein Verkehrssicherheitsprogramm zu erstellen. Im März 1992 wurde es im Rahmen der 1. Verkehrssicher-



heitskonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. Ausgehend von dem Ziel, eine verträgliche und möglichst sichere Verkehrsumwelt zu gestalten, werden die Verkehrsteilnehmer und die Verkehrsinfrastruktur in dem Programm erstmals als gleichwichtige Handlungsfelder verstanden. Ein Schwerpunkt des Verkehrssicherheitsprogramms war die Verkehrserziehung und -aufklärung. Wichtigstes Anliegen war dabei, die Risiken des eigenen Handelns deutlich zu machen, die Verhaltensweisen anderer zu erklären und die Einsichten in defensive Strategien zu fördern.

Im September 1993 wurde die erste eigene Verkehrssicherheitskampagne des Landes unter dem Slogan „**Brandenburg soll besser fahren**“ gemeinsam mit Sponsoren, ein Novum zu jener Zeit, gestartet. Im Rahmen der Kampagne wurden sieben Zeitungsbeileger á 770.000 Stück an Brandenburger Haushalte verteilt, 295 Hinweisschilder in Alleen aufgebaut (z. B. „Bitte nicht gegen die Bäume fahren“), sowie 120 Großflächenplakate an den Autobahnen, an den Landesgrenzen sowie in Städten aufgestellt. An den Ortseingängen wurden 248 Schilder aufgestellt, die die Anzahl der in den Orten wohnenden Kinder enthielten. Im Radiosender „Antenne Brandenburg“ wurden die Verkehrsteilnehmer in mehr als 20 verschiedenen Spots über die Gefahren im Straßenverkehr aufgeklärt.

Ein wichtiges Projekt innerhalb der Kampagne lief unter dem Motto „Wer säuft, läuft“, ein Modellprojekt, das be-



sonders auf den hohen Anteil der sogenannten Disco-Unfälle abzielte. Ab dem 1.10.1995 fuhr erstmals ein Jugendlicher mit dem Disco-Taxi-Coupon. Ein Projekt, welches später als Fifty-Fifty-Taxi ständiger Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Brandenburg wurde, heute noch existiert, und von vielen Ländern übernommen wurde. Im Rahmen der Aktion „Sicherer Schulweg“ wurde durch das MSWV die Erarbeitung von Schul- und Spielwegplänen gefördert, damit die Eltern sich intensiv mit den täglichen Wegen der Kinder befassen. Für 1994 wurde dieses Projekt erstmals mit 125.000 DM durch das MSWV gefördert. Das Projekt wurde bis 2002 fortgesetzt.

In den Jahren 1993/1994 wurde die finanzielle Förderung der Landes- bzw. der Kreis- und Ortsverkehrswachten aufgenommen. Pro Verkehrswacht / Träger und Projekt wurden 3.000 DM als Finanzierung bereit gestellt. Insgesamt wurde den Verkehrswachten 90.000 DM als Starterpaket mit auf den Weg gegeben. Bis

heute spielt die Arbeit der Verkehrswachten eine entscheidende Rolle in der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort.

Die Schullandheime (z. B. in Wandlitz, Osthavelland, Henneckendorf) erhielten Ausrüstungsgegenstände für die Verkehrssicherheitserziehung. An der Grundschule in Woltersdorf (Landkreis Teltow-Fläming) wurde 1994 die erste Jugendradverkehrsschule in Betrieb genommen.

Im Jahre 1995 gründete sich eine „Interministerielle Runde“ (IR) zu Fragen der Verkehrssicherheit. Diese IR sollte mit einfacher Mehrheit die Annahme der Vorschläge beschließen bzw. auch eigenständige Themen neu entwerfen. Geplant war auch die Einberufung einer Landesarbeitsgemeinschaft für Verkehrssicherheitserziehung und -beratung zu grundlegenden Fragen der Umsetzung eines sogenannten Jahresplanes. Dazu ist es aber nicht gekommen.

Seit 1997 (bis heute) begleitet Brandenburg die Verkehrssicherheitskampagne „**Lieber sicher. Lieber leben.**“ Ziel der neuen Kampagne war und ist es, durch spezifische Maßnahmen alle Zielgruppen für das Thema Verkehrssicherheit zu sensibilisieren. Sympathie- und Leitfiguren, die im Rahmen dieser Kampagne entwickelt und erfolgreich etabliert wurden, richten sich dabei direkt an die Zielgruppen, klären über die Gefahren und Risiken im Straßenverkehr auf und halten zu rücksichtsvollem und aufmerksamem Handeln an.

ZeBra-Theatertour

Seit einigen Jahren ist das Theaterstück mit der Sympathiefigur „ZeBra“ Teil von





se auskommt, weist die Schüler und Vorschulkinder auf gefährliche Situationen im Straßenverkehr hin und schult spielerisch richtiges Verhalten in riskanten Situationen. Um die Aktion bei den Kindern im Gedächtnis zu verankern und das ZeBra bekannter zu machen, werden Give-Aways und ZeBra-Malbücher verteilt.



„Lieber sicher. Lieber leben.“ und wird durch Schauspieler an Brandenburger Grundschulen und Kitas aufgeführt. Das Mitmach-Theaterstück, das ohne Kulis-



Schutz(b)engel-Tour

Bereits seit 1999 prägen die Schutzengel die Kampagne – Verstärkung gab es 2008. Seitdem werden die Schutzengel durch Schutzengel bei einer Vielzahl von Aktionen bei der Kernzielgruppe der Kampagne, den 18- bis 25-Jährigen, in Diskotheken, an Tankstellen und an Raststätten begleitet. Die Schutz(b)engel klären auf, schaffen Durchblick und geben Impulse für verkehrssicheres Verhalten.

Fit für die Fahrt in den Urlaub

Die Aktion „Fit für die Fahrt in den Urlaub“ der Schutz(b)engel richtet sich vor allem an junge Familien mit kleinen Kindern, die bei der Fahrt in den Urlaub Pause an der Autobahnraststätte machen. Um die große Bedeutung der Fahrpausen für den Fahrer, aber auch die Kinder zu unterstreichen, vermitteln die Engel Tipps und Übungen rund um das Thema „Richtig reisen, richtig rasten“. Im persönlichen Gespräch wird u. a. über die Vorbereitungen auf die Fahrt und die Maßnahmen zur Beschäftigung der Kinder gesprochen.

DiscoTour

Bei ihrer „DiscoTour“ durch große Diskotheken sprechen die Schutz(b)engel die 18- bis 25-jährigen direkt auf die Gefahren durch Raserei, Alkohol- und Drogenkonsum an. Mit einem Appell an die Verantwortung gegenüber Mitfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern werben sie für mehr Toleranz auf Brandenburgs Straßen. Um die Aktion bei den Jugendlichen nachhaltig im Gedächtnis zu verankern, verteilen die Schutz(b)engel Give-Aways und dokumentieren ihre Gespräche mit Fotos, die mit einem Kommentar des Gesprächspartners auf der Kampagnenwebseite veröffentlicht werden. Die Schutz(b)engel touren ganzjährig an verschiedenen Terminen durch das Land Brandenburg.

Aktion Durchblick

Mit der Aktion „Durchblick“ sprechen die Engel und Bengel die Jugendlichen dort an, wo sie mit ihrem Auto unterwegs sind: an Tankstellen. Um den Einstieg ins Gespräch mit den Autofahrern zu finden,



bieten sie an, die Scheiben oder Rücklichter der Autos zu wischen und laden zur Teilnahme am Quiz mit einem Gewinnspiel ein. Die Fragen des Verkehrssicherheitsquiz behandeln das Thema Verkehrssicherheit und frischen wichtige Aspekte zum Autofahren bei den Fahrern wieder auf. Auf diese Weise werden die Jugendlichen für das Thema Verkehrssicherheit sensibilisiert und begggen Gefahrensituationen aufmerksamer.

Hannes & Lena

Seit 2006 gehört der Manga-Comic mit Lena und Hannes zur Kampagne „Lieber sicher. Lieber leben.“ Im Jahr 2008 wurde bereits die dritte Geschichte entwickelt. Die Ideen dafür wurden in einem landesweiten Textwettbewerb an Schulen gesammelt. Die Mangas werden nach einem pädagogischen Leitfaden konzipiert und dienen als Arbeitsgrundlage für Lehrer und Mobilitätsberater bei der interaktiven Verkehrserziehung. Diese intensive Auseinandersetzung mit dem Thema festigt das Gespür für Gefahrensituationen und erhöht die Sicherheit der Schüler unterwegs. Der Vertrieb erfolgt durch die Mobilitätsberater unter Abstimmung mit dem Bildungsministerium und dem LISUM.

Verkehrssicherheitstage

Im Jahr 2007 verzeichnete Brandenburg erstmals seit zehn Jahren wieder einen Anstieg der Zahl der Verkehrstoten und



ist damit deutschlandweit auf dem unrühmlichen ersten Platz. Gemeinsam mit Partnern werden deshalb seit Mitte 2008 Verkehrssicherheitstage realisiert, um Problembewusstsein zu schaffen und das Thema nachhaltig in den Köpfen aller Zielgruppen zu verankern. Bei den Events werden alle Zielgruppen zum Mitmachen animiert und können Verkehrssicherheit ausprobieren und erleben. An den Verkehrssicherheitstagen werden die Aktionen der Kampagne gebündelt, alle Zielgruppen werden gleichermaßen angesprochen.

Nicht nur im Rahmen der Kampagne verstärkten sich die Aktionen infolge der unbefriedigenden Unfallbilanz, auch die Landesregierung intensivierte abermals ihre Bemühungen. So wurde die Interministerielle Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit – auf Ebene der Staatssekretäre –

2008 reaktiviert. Diese beschloss am 22.12.2008 einen Aktionsplan Verkehrssicherheit.

Mit einem dicht gedrängten Maßnahmenbündel und Strukturänderungen soll vom 1. Januar 2009 bis 30. Juni 2009 der Grundstein für mehr Nachhaltigkeit in der Verkehrssicherheitsarbeit gelegt werden. Insgesamt werden in diesem Zeitraum 26 neue Projekte von unterschiedlicher Qualität gestartet. Sie werden von 18 (bewährten) Projekten zuzüglich der Projekte der Verkehrswacht, die in der Regel vom MIR unterstützt werden, flankiert. Das Brandenburger Kabinett wurde im Rahmen der Sitzung am 13.01.2009 durch Herrn Minister Dellmann über die intensiven Anstrengungen informiert und hat den Aktionsplan Verkehrssicherheit zur Kenntnis genommen.

Zehn Jahre Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung am Standort Henning-von-Tresckow-Straße 2-8 in Potsdam

Dietger-Kurt Spiegel

Im September 1998 zog das damalige Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr aus seinem Potsdamer Domizil in der Dortustraße aus und nahm offiziell am Montag, 28. September 1998 die instandgesetzten ehemaligen Kasernengebäude an der Henning-von-

Tresckow-Straße und der Hoffbauerstraße in Besitz.

10 Jahre Ministerium – inzwischen für Infrastruktur und Raumordnung – am neuen Standort: Ein Anlass, die Historie der Liegenschaft und der Dienstgebäude

näher zu betrachten und einen Ausblick auf die weitere Entwicklung zu wagen.

Für das hier in Rede stehende Feuchtgebiet der Havel zwischen der Burggemeinde Potsdam und dem Fischerkiez an der Neustädtischen Bucht, die als



„Jeserwinkel“ noch bis Anfang der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts bis zur heutigen Markthalle an der Breiten Straße reichte, ist als erstes Gebäude das 1486 gestiftete Gertraudenhospital dokumentiert. Es stand, isoliert von jeglicher Wohnbebauung etwa auf der Höhe der heutigen Henning-von-Tresckow-Straße 10. Die Hospitalgärten reichten bis an die nahe Havel heran. Die „Churfürstliche Freiheit“, wie das Gebiet zwischen Burg und Fischerkiez genannt wurde, entwickelte sich erst 1671 durch die Anlage der heutigen Breiten Straße sowie der parallelen Werner-Seelenbinder-Straße und Henning-von-Tresckow-Straße städtebaulich fort. Bis zur planmäßigen Bebauung des Areals südlich der Henning-von-Tresckow-Straße verging dann noch einmal ein halbes Jahrhundert.

Gewehrfabrikation in Potsdam

Das von der Henning-von-Tresckow-Straße, der Hoffbauerstraße, und dem Lustgartenwall umschlossene Gelände südlich der Breiten Straße und westlich des hinter dem Schloss gelegenen Lustgartens wurde erstmals maßgeblich durch die Gründung einer Gewehrfabrik durch die Berliner Kaufleute Splitgerber und Daum am 31.3.1722 geprägt. Entlang der Hoffbauerstraße entstanden mehrere ein- oder zweigeschossige lange Fachwerkhäuser, die der Gewehrfabrikation dienten. Hier wurde arbeitsteilig mit der Spandauer Gewehrfabrik erstmalig eine einheitliche Bewaffnung für die gesamte preußische Armee durch Henoul-Gewehre sichergestellt. Die arbeitsteilige Produktion und Montage erklärt die Lage der Fabrik in unmittelbarer Nähe der verbindenden Wasserstraße.

Ebenfalls 1722 wurde auf dem Hofgelände eine katholische Kirche errichtet,

die den Lütticher Facharbeitern als Gotteshaus diente. Sie hatten dies vertraglich zur Bedingung für ihre Umsiedlung nach Potsdam gemacht. An der Ecke Hoffbauerstraße/Henning-von-Tresckow-Straße ließ der Fabrikant Daum für sich selbst ein Wohnhaus errichten.

1760 wurden die Gewehrfabrikhäuser bei Kampfhandlungen im Siebenjährigen Krieg durch feindliche Truppen beschädigt. Die Vorräte und Maschinen fielen der Vernichtung anheim. Schon 1762 wurde die Produktion allerdings wieder aufgenommen. 1776 bis 1781 wurden anstelle der alten Fachwerkgebäude eine Reihe dreigeschossiger Gebäude aus Stein errichtet, in deren Mitte das Hauptportal der neuen Gewehrfabrik lag. Zunächst waren die Gebäude durch Torwege voneinander getrennt.

Der nördliche Baukörper ist bis heute erhalten. Von dem südlichen Baukörper fehlen aufgrund der Kriegseinwirkungen 1945 der Mittelrisalit und der Südflügel, der bis an die unmittelbare Nachbarschaft zur „Villa Hoffbauer“ reichte. Diese stand südlich der heutigen Zufahrt zum Gelände des Innenministeriums. Vom Treppenhaus des zerstörten Mittelrisalits ist noch ein rudimentärer Treppenabgang am jetzigen Giebelabschluss des Nordflügels vorhanden (hinter dem Heizhaus), der von der Hoffbauerstraße aus hinter Buschwerk zu erkennen ist.

1812 beschäftigte die Gewehrfabrik 210 Mann. 1817 bezog die Loge Teutonia zur Weisheit das für den Bankier Daum errichtete Wohnhaus Henning-von-Tresckow-Straße 2. 1879 erwarb es der Militärfiskus zum Abriss.

1852 kam die Gewehrfabrik und damit die Liegenschaft insgesamt in preußi-

schen Staatsbesitz. 1855 wurde die Fabrikation nach Spandau verlegt, womit der erste Geschichtsabschnitt des Geländes endete. Für diesen Zeitpunkt kann man sich die Henning-von-Tresckow-Straße als nahezu geschlossen bebauten Straßenzug vorstellen. Die Gärten der Bürgerhäuser reichten bis an das Ufer der Havel. Der Hof der Gewehrfabrik erstreckte sich längs der Hoffbauerstraße und war nicht viel tiefer als die heutige rückwärtige Umfahrung.

Militärische Nutzung

Nach der Verlegung der Gewehrfabrik wurde das Gelände durch Ankauf bis zur Haus-Nr. 8 der Henning-von-Tresckow-Straße vergrößert. Ab 1864 verband man die drei Gebäude an der Hoffbauerstraße miteinander durch Schließung der Brandgassen zwischen den Gebäuden. Im heutigen Gebäudeflur andeutete Umriss an der südlichen Stirnwand des ersten Gebäudeteils (vor den Räumen 178 und 278) bezeichnen die Lage der ehemaligen Fenster. Die von der Dortustraße aus ersichtliche unterschiedliche Farbe der Dacheindeckung sowie der Bruch in der Fassadengestaltung verdeutlichen die Lage der ehemaligen Durchfahrt. Die Lücken in der Gebäudefront wurden bis 1868 gänzlich geschlossen.

1879 bis 1884 entstand ein lang gestreckter Kasernenneubau als Mannschaftsunterkunft. Zuvor standen hier die bereits erwähnten Wohngebäude mit großen Gärten, die denen auf der Henning-von-Tresckow-Straße 9 ff. gleichen. Nach Errichtung weiterer Militärbauten auf dem Gesamtareal wurde 1885 erstmalig die Zusammenziehung des gesamten 1. Garderegiments möglich.



Die Stuben der Soldaten waren in den Kasernen mit 10 bis 12 Mann belegt, an den Flurenden lagen die Offizierswohnungen. Die Dachgeschosse enthielten die Montierungskammern für die überschüssige Ausrüstung. In den Untergeschossen befanden sich Küchen und Speisesäle. Auf dem Hofgelände wurden 1908 bis 1911 Erweiterungsbauten wie Pferdestall, Werkstätten, Fahrzeugschuppen und Patronenhaus errichtet und nach dem Krieg wieder abgerissen.

1920 wurde u. a. aus dem nach dem Krieg gebildeten Freikorps und ehemaligen Angehörigen des Ersten Garderegiments zu Fuß zunächst das Regiment Potsdam, das spätere Reichswehrinfanterieregiment 5 in Potsdam gebildet. Am 1.1.1921 entstand hieraus das 9. Infanterieregiment (IR 9). Dessen Stab und I. Bataillon wurde im Kasernengebäude Henning-von-Tresckow-Straße 2-8 einquartiert. Dieses Regiment gab der Kaserne seinen bis heute bestehenden Namen.

Am 2.5.1921 wurde von Angehörigen des im IR 9 aufgegangenen Ersten Garderegiments zu Fuß der Semper talis Bund gegründet. Ziel dieser Vereinigung war nach seinen Satzungsbestimmungen die „Überlieferung des bewährten Regiments und die Kameradschaft aus Frieden und Krieg zu pflegen. Aufgabe der Stiftung ist es, unverschuldet in Not geratene Soldaten oder Mitglieder des Bundes zu unterstützen“. Auf der Verglasung oberhalb der Eingangstore des Dienstgebäudes an der Henning-von-Tresckow-Straße 2-8 prangt in Erinnerung an die Dienstleistung wesentlicher Mitglieder des Bundes in diesem Hause eine entsprechende Inschrift. Seit 1939 führte die Kaserne zusätzlich die Bezeichnung Semper-Talis-Kaserne. 1937 wurde das Wachgebäude an der Osteinfahrt zum Gelände errichtet.

Dem Offizierskorps des IR 9 gehörten in hoher Zahl Mitglieder des Adels an, weshalb es auch scherzhaft IR „Graf Neun“ genannt wurde. Einige dieser Offiziere waren an einem der Versuche beteiligt, Hitler zu töten. Das Attentat fand am 20. Juli 1944 statt. Einer der maßgeblich beteiligten Offiziere war der 1901 geborene Henning von Tresckow. Er beging

am Tag nach dem Attentat Selbstmord. Seine letzte Ruhe fand er auf dem Bornstedter Friedhof. Henning von Tresckow diente zum Zeitpunkt des Attentats in der Kaserne. Zum Gedenken an ihn, stellvertretend für alle Beteiligten, wurde die frühere Priesterstraße, von 1945 bis 1990 Bauhofstraße, in Henning-von-Tresckow-Straße umbenannt. Im Sockelgeschoss des Dienstgebäudes wurde nach der Renovierung 1998 wieder eine Ausstellung zum Attentat auf A. Hitler am 20. Juli 1994 und den Widerstand im Dritten Reich eingerichtet. Hier gedachte die Familie 2001 des 100jährigen Geburtstags des Offiziers.

Am 14.5.1945 zerstörte ein Bombenangriff große Teile der Kasernengebäude insbesondere im südwestlichen Bereich.

Entwicklung nach 1945

1969 und bis zum Umzug in das Gebäude der heutigen Voltaire-Schule im Jahre 1981 diente ein übriggebliebenes viergeschossiges Gebäude an der Hoffbauerstraße auch als Oberschule, zuletzt Polytechnische Oberschule Nr. 3 „Hans-Beimler“. Das ehemalige Schulgebäude ist identisch mit dem Teil des heutigen Infrastrukturministeriums an der Hoffbauerstraße und erstreckte sich auf alle Etagen, mit Ausnahme des Sockelgeschosses. Im Dachgeschoss waren die Lehr- und Lernmittel insbesondere für den Sachkundeunterricht gelagert, im Sockelgeschoss eine große Betriebsküche eingerichtet. Ein Relikt der Großküche findet sich heute noch in der Zugangstür zu Raum Nr. 071, in dem sich der Kühlraum für die verderblichen Lebensmittel befand. Die Räume im östlichen Sockel (heute 001 bis 017) dienten zur Lebensmittelverarbeitung für Potsdamer Großküchen.

Das Gelände Bauhofstraße 2-8 wurde zu DDR-Zeiten bis zur Wende vom VEB Stadtbau genutzt. Die Räume an der Hoffbauerstraße dienten, soweit nutzbar, als Gewerberäume. Sie waren zuletzt in einem erbärmlichen Zustand.

Nach der „Wende“

1989 erfolgte die Aufnahme der Nutzung des Komplexes befristet durch Finanz-



amt, Arbeitsgericht, Landessozialgericht, Amt für Soziales und Versorgung, Fachgemeinschaft Bau Berlin Brandenburg und einige Privatunternehmer.

1992 entstanden vier Behelfsbauten (Bürocontainer), davon Haus Nr. 1 auf den Fundamenten ehemaliger Kasernengebäude. Hier war zeitweise die damalige Abteilung 5 des Ministeriums untergebracht.

Die Gebäude an Hoffbauer- und Henning-von-Tresckow-Straße wurden zwischen 1996 und 1998 mit dem Ziel rekonstruiert, die Bausubstanz zu sichern, den Originalzustand – insbesondere der Eingangshallen – weitestgehend wieder herzustellen. Dabei waren Kompromis-





Im gesamten Gebäude sind an vielen Wandstellen während der Rekonstruktion exemplarisch so genannte Freilegungsfenster geschaffen worden, die einen Eindruck von der Ausschmückung der Gebäude zu unterschiedlichen Zeiten vermitteln. Die älteste dokumentierte Farbfassung im Hause stammt von 1868.

Die unterschiedliche Entstehungszeit der Gebäude wird durch die bei deren Zusammenfügung eingebauten Hilfstreppen und die im Zuge der Renovierung verlegten Rampen zur Überwindung der unterschiedlichen Geschosshöhen dokumentiert. Die Treppenstufen im Hause sind Originale.

Ein Ausblick in die Zukunft

Neben dem MIR nutzen das MI und seine nachgeordneten Dienststellen die auf dem Gesamtgelände stehenden Gebäude. Auch diese sind Teil der historischen Entwicklung des Areals. Nach dem

Beschluss der Landesregierung, hier einen von zwei Regierungsstandorten zu entwickeln, wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben.

Der Siegerentwurf sieht die Errichtung mehrerer Neubauten vor, die nach ihrer Fertigstellung weitere oberste Landesbehörden aufnehmen sollen. Im Vorgriff wurde in den letzten Jahren die Infrastruktur auf dem Gelände erneuert. Entstanden sind neue Straßen mit Anschlüssen an die vorhandenen Wegebeziehungen. Weitere historische Gebäude wurden renoviert. Die ersten Neubauten sollen voraussichtlich bis 2015 in Nutzung genommen werden, andere Altbauten werden abgerissen. Der Regierungsstandort wird nach Fertigstellung eine städtebauliche Einheit bilden.

se zu schließen, um die Nutzung als modernes Verwaltungsgebäude zu ermöglichen.

1998, vor nunmehr zehn Jahren nahm das Ministerium – damals noch für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) Besitz vom völlig renovierten Gebäudekomplex.

Historische Zeugnisse – ein Überblick

Die vom MIR genutzten Gebäude bergen eine große Zahl historischer Elemente aus den unterschiedlichen Zeitepochen. Dies gilt für die weitestgehend historische Gestaltung der Eingangshalle, die ursprünglich als Durchfahrt diente. In den Seitenflügeln finden sich Fenster aus historischem Bestand. Die bauliche Konstruktion lässt sich eindrucksvoll im Sockelgeschoss des Ostrisalits verfolgen.





Potsdam und der 20. Juli 1944

Hannes Wittenberg



Potsdam-Museum

In der wechsellvollen Geschichte der ehemaligen Residenz-, Garnison- und Behördenstadt Potsdam verursachten die Ereignisse der Jahre 1933 bis 1945 die einschneidendsten Veränderungen. Am Ende der nationalsozialistischen Gewaltherrschaft in Deutschland standen Tod und Zerstörung, Not und Elend. Männer und Frauen, die dieses verbrecherische Wirken der Nationalsozialisten erkannt hatten, leisteten aus den unterschiedlichsten Gründen, Motiven und Einflüssen Widerstand gegen das „Dritte Reich“ und kämpften für eine bessere und gerechtere Zukunft Deutschlands. Opposition und Widerstand begannen bereits 1933. Für alle Welt sichtbar wurde der Widerstand durch das gescheiterte Attentat auf Adolf Hitler am 20. Juli 1944. Dieses Datum wurde zum Symbol für das „andere Deutschland“.

Die Ausstellung „Potsdam und der 20. Juli 1944“ soll an den „Aufstand des Gewissens“ erinnern und zur Auseinandersetzung mit den Ereignissen und der Problematik des Widerstands anregen, befruchten und unterstützen.

Am 20. Juli 1944, gegen 12:42 Uhr, explodierte in der Lagerbaracke des Führerhauptquartiers „Wolfsschanze“ bei Rastenburg/Ostpreußen die Sprengladung, die Oberst Claus Graf Schenk von Stauffenberg in einer Aktentasche deponiert hatte. Der 1943 schwer verwundete Stauffenberg konnte die „Wolfsschanze“ verlassen, nach Rangsdorf bei Berlin

zurückfliegen, um in der Reichshauptstadt den Umsturz durchzusetzen. Von der Berliner Zentrale aus, dem Bendlerblock, versuchten die Verschwörer überall im Reich den Umsturzplan „Walküre“ anlaufen zu lassen. In den späten Abendstunden des 20. Juli 1944 war das Scheitern des Anschlags erkennbar. Der Bendlerblock wurde von Hitlerreuen Truppen besetzt. Noch in derselben Nacht wurden Stauffenberg, Mertz von Quirnheim und Olbricht von Haeften erschossen. Ludwig Beck wurde zum Selbstmord gezwungen.

Die Informationsausstellung „Potsdam und der 20. Juli 1944“ erinnert an den Widerstand der Offiziere des 20. Juli 1944, deren Biografien verschiedene Anknüpfungspunkte zu Potsdam aufweisen.

Potsdam, die ehemalige preußische Residenzstadt in unmittelbarer Nähe der „Reichshauptstadt“ war ein bevorzugter Wohnort, oft auch Arbeitsort vieler Beamter, Militärs und Politiker. Seit den 30er, verstärkt seit Beginn der 40er Jahre fanden sich Gegner des NS-Regimes unterschiedlichster Herkunft und Überzeugung zusammen. Sie konzentrierten sich in Potsdam in zwei militärischen Dienststellen und im zivilen Bereich in Wohnstätten von Familien. Wohn- und Schulhäuser, Kasernen, Verwaltungs- und Regierungsgebäude sind stumme Zeugen des Widerstands.

Einer der Beteiligten war Henning von Tresckow, Wehrmachtsoffizier und Mitverschwörer, der 1917 als Fahnenjunker in das 1. Regiment zu Fuß in Potsdam eintrat und später mit Fürsprache Hindenburgs in das berühmte Infanterieregiment 9 aufgenommen wurde. Von Tresckow war einer der ersten, der die Praktiken von Wehrmacht, SS und SD insbesondere in den besetzten Gebieten verurteilte. Wegen seiner schnellen Siege in Polen, Frankreich, Skandinavien und

dann in der Sowjetunion war Hitler in der Bevölkerung immer populärer geworden. Auch im Heer, aus dem sich später ein Teil der Verschwörer rekrutierte, sah man diese Entwicklung zunächst mit Genugtuung. Mit den sich häufenden militärischen Niederlagen und Fehlschlägen wuchs der innere Widerstand. Die Verschwörer des 20. Juli 44 wollten mit dem Attentat auf Hitlers Leben das NS-Regime beenden und die Macht im Reich übernehmen.

Kurz vor dem Attentat wurde von Tresckow noch einmal versetzt und fiel daher für die konkrete Planung und Durchführung des Attentats aus. An seiner Stelle erhielt aber dann Oberstleutnant von Stauffenberg durch seine zufällige Teilnahme an einer Lagebesprechung mit Hitler im Hauptquartier die Gelegenheit, das Attentat am 20. Juli 1944 auszulösen. Noch am gleichen Tag erfuhr von Tresckow vom misslungenen Attentat. Da er ahnte, dass seine Beteiligung sicher aufgedeckt würde, beging Henning von Tresckow am 21. Juli 1944 an der Front bei Ostrow (Rußland) Selbstmord. Ein Teil der engsten Mitverschwörer wurde noch in der selben Nacht am Bendlerblock in Berlin erschossen. Nach dem Prozess vor dem Volksgerichtshof wurde von Tresckows Leiche auf dem elterlichen Gut in Warthenberg von der Geheimen Staatspolizei (Gestapo) exhumiert und verbrannt.

Potsdam-Museum, Informationsausstellung „Potsdam und der 20. Juli 1944“ im Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8
14467 Potsdam
Tel: (0331) 289 68 03
Fax: (0331) 289 68 08

MIRAKTUELL 4•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.

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, Renee Röske

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

Für Fotos/Abbildungen ohne Quellenangabe liegen die Rechte beim MIR.

Autorenverzeichnis:

Arnold, Eike, VBB
Assig, Ulrike, MIR/SenStadt, GL 2
Beier, Kathrin, MIR, Ref. 45
Böttcher, Karl-Ludwig, Geschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes Brandenburg
Bretschneider, Rainer, MIR, Staatssekretär
Buchardt, Ingo, MIR, Ref. 41
Bußmann, Horst, MIR, Ref. 21
Dinkelberg, Dr., Wolfgang, MIR/SenStadt, GL 3
Drews, Jan, Präsident des Landesamtes für Bauen und Verkehr
Drost, Hathumar, AG Historische Stadtkerne, Geschäftsführer
Fellner, Anne, Beigeordnete der Stadt Fürstenwalde
Feth, Dr., Andrea, MIR, Ref. 10
Finkeldei, Jörg, MIR, Ref. 23
Fritz-Haendeler, Dr., Renate, MIR, Stabstelle Baukultur
Gebhardt, Dr., Gerd, MIR, Abteilungsleiter 1
Groenewald, Ulrike, MIR/SenStadt, GL 1
Henke, Thomas, MIR, Ref. 22
Höing, Annegret, MIR, Ref. 10
Höppe, Detlef, MIR, Ref. 43
Janssens, Sybille, LBV, Dezernat Raumbeobachtung
Jupe, Michael, MIR, Ref. 40
Kathke, Stephan, Ernst Basler + Partner GmbH Potsdam
Kauert, Hans-Georg, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen Berlin, Leiter der Abteilung Wirtschafts- und Technologiepolitik, Wirtschaftsordnung
Knape, Michael, Vorsitzender der AG Historische Stadtkerne, Bürgermeister der Stadt Treuenbrietzen
Kubica, Brigitte, MIR/SenStadt, GL 5
Kuenzer, Christian, MIR, Ref. 20

Laboor, Wilfried, MIR, Ref. 40
Mehlmann, Ulrich, MIR, Abteilungsleiter Verkehr
Meyer, Hartmut, Minister a. D.
Offergeld, Anne-Katrin, MIR, Ref. 21
Reuter, Hans-Reinhard, Vorstandsvorsitzender des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg
Schirmer, Peter, MIR/SenStadt, Ständiger Vertreter des AL
Schulze, Evelin, MIR, Ref. 43
Schuster, Bernhard, Präsident der Brandenburgischen Architektenkammer
Schütt, Corinna, MIR, Ref. 41
Schrey, Wilfried, MdL, Verkehrspolitischer Sprecher der CDU Fraktion im Landtag Brandenburg
Schwarz, Dr., Rainer, Flughafen Berlin-Schönefeld
Schweinberger, Jürgen, Abteilungsleiter Stadtentwicklung und Wohnungswesen
Segebade, Frank, MIR/SenStadt, GL 3
Sommer, Wieland, Präsident der Brandenburgischen Ingenieurkammer
Spiegel, Dietger-Kurt, MIR, Ref. 16
Steintjes, Gerhard, MIR/SenStadt, Abteilungsleiter GL
Stricker, Hans-Joachim, MIR, Ref. 21
Szymanski, Frank, Minister a. D., Oberbürgermeister der Stadt Cottbus
Trog, Sybille, MIR/SenStadt, GL 6
Vogel, Matthias, MIR/SenStadt, GL 5
Wenk, Steffen, MIR, Ref. 41
Weymanns, Klaus, MIR/SenStadt GL 6
Wilhein, Iris, MIR, Ref. 40
Wittenberg, Hannes, Potsdam-Museum
Zahn, Gerald, Geschäftsstelle der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Städtekrantz Berlin-Brandenburg

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.