



MIRAKTUELL

VIERTELJAHRESSCHRIFT

- **Schwerpunktthema:
Brandenburg in Europa**
- Neue Richtlinie für Planungswettbewerbe im Bauwesen
- Ein schwieriges Miteinander:
Berufsschifffahrt und Sportschifffahrt
auf brandenburgischen Gewässern
- 4. Juli 2009 – Tag der offenen Tür
von Landesregierung und Landtag

2-2009



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
Wstęp	4
Die Wahlen zum europäischen Parlament und der Reformvertrag von Lissabon – Wo stehen wir in der EU?	6
Wybory do Parlamentu Europejskiego i traktat reformujący z Lizbony – Gdzie stoimy w Europie?	6
Europa in Brandenburg am Beispiel Gebäudeenergieeffizienz und Galileo	7
Europa w Brandenburgii na przykładzie wydajności energetycznej budynków i Galileo	7
Die Arbeit eines Europaabgeordneten anhand von Beispielen	9
Praca europoła na przykładach	9
Verkehrspolitik für Europa und die Hauptstadtregion – Eine Frage der Prioritätensetzung	11
Polityka transportowa dla Europy i regionu stołecznego – Kwestia priorytetów	11
Die Vertretung des Landes Brandenburg bei der Europäischen Union als Schnittstelle zwischen Potsdam und Brüssel – Vernetztes Handeln als Grundlage einer erfolgreichen Interessenvertretung	12
Przedstawicielstwo Kraju Związkowego Brandenburgia w Unii Europejskiej jako punkt styczności między Poczdamiem i Brukselą – Zintegrowane działanie jako podstawa skutecznego przedstawicielstwa interesów	12
Grünbücher: Mitwirkung an europäischen Prozessen durch Konsultationen	14
Zielone księgi: Współdziałanie w europejskich procesach poprzez konsultacje	14
Strategische Neuausrichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes – Chance für die Hauptstadtregion Berlin Brandenburg	15
Strategiczna zmiana kursu w transeuropejskiej sieci transportowej – Szansa dla regionu stołecznego Berlina i Brandenburgii	15
Transnationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung	17
Transnarodowa współpraca w zakresie rozwoju przestrzeni	17
Stadtentwicklungsfonds (SEF) Brandenburg	20
Fundusz rozwoju miast (SEF) Brandenburgii	20
„Urb.Energy“ innerhalb des EU-Förderprogramms INTERREG IV B	22
„Urb.Energy“ w programie unijnym INTERREG IV B	22
Was bringt die EU der Verbraucherin und dem Verbraucher?	23
Co UE daje konsumentom?	23
Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr	26
Prawa pasażerów w transporcie kolejowym	26
Neue Fluggastrechte für mobilitätseingeschränkte und behinderte Menschen	27
Nowe prawa pasażerów samolotowych dla ludzi ograniczonych mobilnie i niepełnosprawnych	27
Wettbewerb durch Marktöffnung im ÖPNV – Vorteile für die Fahrgäste	28
Konkurencja poprzez otwarcie rynku w regionalnych kolejowych przewozach pasażerskich – Korzyści dla pasażerów	28
TRANSPower: Neue Mobilitätskonzepte für die Städte in der EU	29
TRANSPower: Nowe koncepcje mobilności dla miast w UE	29



Die Elbebrücke Mühlberg – Europa leistet einen Beitrag zum Zusammenwachsen der Länder Brandenburg und Sachsen	31
Most Mühlberg nad Łabą – Europa wnosi swój wkład w integrację Krajów Związkowych Brandenburgii i Saksonii	31
Erdgastransportleitung OPAL – eine europäische Versorgungsleitung	33
Gazociąg gazu ziemnego OPAL – Europejski gazociąg	33
EFRE 2007-2013 – Zum Start der neuen EU-Strukturfondsförderperiode	34
EFRE 2007-2013 – Start nowego okresu unijnych funduszy strukturalnych	34
Landesstraßenbau in der Förderperiode 2000 – 2006	36
Budowa dróg krajowych w okresie dotacyjnym 2000-2006	36
Bedeutung des Oderraumes für Europa – Entstehung, Anliegen und Struktur der Oder-Partnerschaft	38
Znaczenie obszaru Odry dla Europy – powstanie, cel i struktura Partnerstwa Odry	38
Schwerpunkte einer abgestimmten deutsch-polnischen Verkehrspolitik aus polnischer Sicht	39
Priorytety uzgodnionej polsko-niemieckiej polityki komunikacyjnej z perspektywy polskiej	39
Verkehr verbindet – Aspekte der Brandenburger Verkehrspolitik im Rahmen der Oderpartnerschaft	43
Komunikacja łączy – Aspekty brandenburskiej polityki transportowej w ramach Partnerstwa Odry	43
Grenzenlos nach Polen	44
Bez granic do Polski	44
Erfahrungen beim grenzüberschreitenden Raumordnungsverfahren für eine neue deutsch-polnische Straßenverbindung	47
Doświadczenia w transgranicznym postępowaniu planowania przestrzennego dla nowego niemiecko-polskiego połączenia drogowego	47
Deutsche und polnische Straßenbauverwaltungen arbeiten zusammen	48
Niemieckie i polskie zarządy budowy dróg pracują razem	48
Von Brandenburg nach Europa – Kooperationen zum Nutzen der Fahrgäste von Bussen und Bahnen	50
Z Brandenburgii do Europy – Kooperacja na korzyść pasażerów autobusów i kolei	50
Einige aktuelle Informationen zur Tätigkeit des Vereins zur Förderung des Oderstromgebietes e. V.	51
Kilka aktualnych informacji nt. działalności Stowarzyszenia d/s zagospodarowania obszaru nurtu Odry	51
Partnerschaft der Regionen	53
Partnerstwo w regionach	53
Wojewodschaftsverwaltung Lubuskie zeigt Interesse an Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg	56
Województwo Lubuskie zainteresowane działaniami na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Brandenburgii	56
Die rumänische Region Centru – ein Partner für Brandenburg	57
Rumuński region Centru – Partner dla Brandenburgii	57
Engere Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und Ungarn vereinbart.....	58
Bliższa współpraca między Brandenburgią i Węgrami	58
Als Regierungsberater für öffentliches Beschaffungswesen in Nairobi, Kenia	59
Sanierung und Erweiterung des Museums Neuruppin – Erfahrungen mit einem europaweiten architektonischen Realisierungswettbewerb	62
Neue Richtlinien für Planungswettbewerbe im Bauwesen	63
Bürger-Stiftung für Perleberger Stadtgeschichte beurkundet	66
Ein schwieriges Miteinander: Berufsschifffahrt und Sportschifffahrt auf brandenburgischen Gewässern – Die Sicht der Brandenburgischen Schifffahrtsbehörde	66
„Tag der offenen Tür“ von Landesregierung und Landtag am 4. Juli 2009 in Potsdam	69



Vorwort



Liebe Leserinnen und liebe Leser,

Europa ist in aller Munde und ich freue mich, Ihnen dazu das MIR-AKTUELL mit dem Schwerpunkt: „Brandenburg in Europa“ präsentieren zu können. Die Europawoche 2009 unter dem Motto „Brandenburg – Land der Kreativität und Innovation“ ist gerade vorbei und die Europakunden des Landes sind verlie-

hen. Gemeinsam mit dem 1. Botschaftssekretär der Botschaft des Königreiches der Niederlanden, Herrn Wulfften-Palthe, habe ich in der Europawoche in der beruflichen Schule in Bernau-Lobetel mit den Schülerinnen und Schülern über die Entwicklung Deutschlands in Europa diskutiert. Viele von ihnen haben bereits an einem Schüleraustausch im Rahmen eines länderübergreifenden Projektes

und mit Unterstützung des europäischen Programms „LEONARDO DA VINCI – Mobilität“ in den Niederlanden teilgenommen. Sie sind schon Europäer und Europäerinnen aus eigener Erfahrung.

Es sind bewegende Zeiten für Europa. Es gilt der Finanz- und Wirtschaftskrise etwas entgegenzusetzen, dem Klimawandel zu begegnen, die Energieversor-



7. Mai 2009, Europatag am Bildungsstandort Lobetal mit Gästen aus Polen und den Niederlanden

gung langfristig zu sichern, ebenso die Mobilität der Menschen und Güter. Im Wahljahr 2009 wird am 7. Juni über die Zusammensetzung des Europäischen Parlaments für den Zeitraum 2009 bis 2014 entschieden. Die Bedeutung des Parlaments wird häufig unterschätzt. Dabei vertreten dort auch Abgeordnete aus unserer Hauptstadtregion unsere Interessen bei der Gesetzgebung und der Ausgestaltung der finanziellen Rahmenbedingungen der EU. Einige von ihnen berichten in dem vorliegenden Heft über ihre Arbeit und über europäische Vorhaben, an denen sie mitgewirkt haben.

Ich möchte alle Brandenburgerinnen und Brandenburger ermuntern, sich mit ihrer Wahlstimme für Europa einzusetzen und Brandenburg in Europa Ge-



Partnerschaftsbeauftragten des Landes in Polen kommen zu Wort. Konkrete Vorhaben aus der Praxis veranschaulichen die Zusammenarbeit.

Mit dem zweisprachigen Abdruck der Artikel aus Polen wollen wir dem internationalen Charakter unserer Arbeit Rechnung tragen.

Ich hoffe, ich habe Ihr Interesse an der Vielfalt der thematischen Beiträge über die Vernetzung Brandenburgs und speziell des MIR in der Europäischen Union geweckt.

Ihr

Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

wicht zu verleihen. Es wäre für uns alle ein demokratischer Erfolg, wenn sich wieder mehr Bürgerinnen und Bürger an der Wahl beteiligen würden.

Der erste Teil dieses Heftes gilt der Europäischen Union und zeigt, wie die Beziehungen zwischen Brüssel und Brandenburg funktionieren und wie unsere Interessen zur Geltung gebracht werden. Konkrete Vorhaben und Projekte, die finanziell von der EU unterstützt werden, verdeutlichen diese Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und z. T. auch anderen Regionen und der EU. Vorge stellt wird, welche Möglichkeiten auch Einzelnen oder interessierten Organisationen speziell im Rahmen von Konsultationen geboten werden. Der Einsatz der EU für den Verbraucherschutz im Allgemeinen, aber speziell auch im Verkehrsbereich kommt zur Sprache.

Der zweite Teil des Heftes ist der Zusammenarbeit des MIR mit unserem direkten Nachbarn Polen gewidmet. Ein wichtiger Anlass ist die Einladung von Ministerpräsident Matthias Platzeck bei dem ersten politischen Treffen der Oderpartnerschaft im letzten Herbst an die

Wojewoden und deutschen Kollegen, sich 2009 in Potsdam über die Verkehrsinfrastruktur beiderseits der Oder auszutauschen. Die Oderpartnerschaft wird erläutert, die grenzüberschreitende Verkehrspolitik aus polnischer und brandenburgischer Sicht dargestellt. Die



Fotos Vorwort: Lutz Reimann, Hoffnungstaler Anstalten Lobetal



Die Wahlen zum Europäischen Parlament und der Reformvertrag von Lissabon – Wo stehen wir in der EU?

Wolfgang Balint, Petra Schmietendorf



Der **7. Juni 2009** ist ein wichtiges Datum für Europa. Das ist der Tag der **Wahlen zum Europäischen Parlament**. Seit 1979 wählen die EU-Bürger ihre Vertreter direkt in allgemeinen, freien und geheimen Wahlen in das Europäische Parlament.

Rund 490 Mio. EU-Bürger aus 27 Mitgliedstaaten wählen für fünf Jahre 736 Abgeordnete, die länderübergreifend in sieben politischen Fraktionen zusammenarbeiten. Es gibt noch keine europäischen Parteien, deshalb wählen die Bürger Kandidaten von den Landeslisten der nationalen Parteien.

Das Europäische Parlament (EP) ist die Stimme der Bürger Europas.

Worüber wird entschieden?

Die Bürgerinnen und Bürger entscheiden über die **künftige Zusammensetzung des Europäischen Parlaments** und bestimmen die politische Richtung, die das Parlament im Rahmen seiner Zuständigkeiten im Zeitraum 2009 bis 2014 einschlagen wird. Die Europäische Union (EU) braucht ein starkes Parlament, das sich auf eine breite Zustimmung

in der Bevölkerung stützen kann.

Weil auch in Europa politische Mehrheiten darüber entscheiden, wie die europäischen Weichen gestellt werden, kommt es auf jede einzelne Stimme an. Jede Stimme bei der Europawahl wiegt damit mindestens genauso schwer wie bei Landtags- oder Bundestagswahlen.

Das EP ist Interessenvertreter der Bürger und Bürgerinnen in Brüssel:

Das hat es in seinen politischen Initiativen und Aktivitäten sowie in der Gesetzgebung immer wieder unter Beweis gestellt, indem es vor allem die Verbraucherrechte im Binnenmarkt und die Rechte der Unionsbürger kontinuierlich gestärkt hat und weiterhin ausbauen hilft.

Das Europäische Parlament wacht über das Handeln anderer EU-Institutionen: Das Straßburger Parlament ist der einzige Ort vor dem Ministerrat, Kommission und Europäische Zentralbank ihr politisches Handeln rechtfertigen müssen.

Das Europäische Parlament entscheidet über die EU-Kommission: Es ist an der Auswahl des Kommissionspräsidenten beteiligt, und das gesamte EU-Kommissionskollegium braucht schließlich die Zustimmung der Mehrheit des Europäischen Parlaments. Einmal im Amt, unterliegt die Kommission der ständigen parlamentarischen Kontrolle und kann bei schwerwiegenden Verfehlungen sogar zum Rücktritt gezwungen werden.

Das Europäische Parlament bestimmt die Grenzen der Europäischen Union: Wie schnell und wie weit sich die Europäische Union in Zukunft erweitert, liegt

in den kommenden Jahren auch in den Händen der Europaparlamentarier. Sie müssen völkerrechtlichen Verträgen zustimmen, sonst können diese nicht in Kraft treten.

Das Europäische Parlament ist in der europäischen Gesetzgebung ein politischer Machtfaktor: Das EP ist heute so stark wie niemals zuvor: In 75 % aller EU-Gesetzgebungsverfahren ist das Parlament neben dem EU-Ministerrat ein gleichberechtigter Partner. Bereits über 70 % der deutschen Gesetze basieren auf Entscheidungen der EU!

Das Europäische Parlament will die EU handlungsfähiger, transparenter und demokratischer gestalten: Das Europäische Parlament macht sich mit großer Mehrheit für das Inkrafttreten des Reformvertrages von Lissabon stark, der die EU für die Bürger demokratischer macht.

Der Reformvertrag von Lissabon wird, wenn er hoffentlich bald in Kraft treten kann, in vielen Punkten Fortschritte für Europa bringen und vor allem dafür sorgen, dass die Strukturen der erweiterten EU angepasst werden. Er stärkt die Position des Europäischen Parlaments als Gesetzgeber. Der Zuständigkeitsbereich der Mitentscheidung durch das Europäische Parlament wird ausgeweitet von ca. 75 % auf ca. 95 % der Gesetzgebungsakte. Der Vertrag stellt klar, dass die Union nur tätig werden darf, wenn die Mitgliedstaaten ihr die Erlaubnis erteilt haben (Prinzip der begrenzten Einzelermächtigung). Es wird definiert, dass die EU in Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nach den Prinzipien von Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit zu verfahren hat. Das heißt: Sie darf nur tätig werden, wenn eine Maßnahme nicht ausreichend auf mitgliedstaatlicher, regionaler oder lokaler Ebene verwirklicht werden kann, und sie darf nicht



über das zur Erreichung eines Ziels erforderliche Maß hinausgehen.

Bedeutung für uns in Brandenburg als europäische Region ist das vorgesehene Klagerecht gegen die Verletzung des Subsidiaritätsprinzips durch einen EU-Gesetzgebungsakt. Das Recht wurde den nationalen Parlamenten (Bundestag und Bundesrat) und andererseits dem Ausschuss der Regionen eingeräumt. Gleichzeitig wird im Grundsätzeteil des Vertrages das Recht auf regionale und lokale Selbstverwaltung anerkannt. Damit wird auch die Rolle der europäischen Regionen in der EU gestärkt. Dies ist wichtig, weil etwa zwei Drittel der europäischen Gesetze direkt Auswirkungen in den Regionen haben. Im Umkehrschluss vertreten die Regionen in Brüssel gegenüber den dortigen Institutionen verstärkt ihre Interessen, die aus der täglichen Umsetzungspraxis heraus entstehen.

Im Hinblick auf die Notwendigkeit einer stärkeren Transparenz der EU-Entscheidungen werden Ratstagungen öffentlich

sein, so dass den Bürgern klar wird, welche Rolle jeder Mitgliedsstaat in der Abstimmung gespielt hat. Mit dem Regelwerk wird das vorgesehene europäische Bürgerbegehren eingeführt sowie die Charta der Grundrechte rechtliche Verbindlichkeit erlangen.

Was heißt das für Brandenburg in Europa?

Wenn die Europäische Union und die Europawahlen eine so große Bedeutung für jeden Bürger haben, warum sind wir in Deutschland dann von der Europabegeisterung der Nachkriegszeit und der Erweiterung nach der Wende so weit entfernt? Etwa die Hälfte der Bevölkerung kennt laut Umfrage gar nicht den Termin der Europawahl. Es gibt Informationsdefizite und oft wird in den Medien nur Negatives aus Brüssel berichtet und viel zu selten die positiven Entwicklungen gewürdigt.

Sicher ist es in den ostdeutschen Ländern und auch in Brandenburg nicht leicht, die Bürgerinnen und Bürger für

Europa zu begeistern und zum Wählen zu ermuntern. Die Schwierigkeiten der Wende sind bei weitem noch nicht verkräftet. Es gibt Landkreise, die sehr profitieren konnten, es gibt Gebiete, die leider stärker benachteiligt sind. Der Transformationsprozess in den neuen Bundesländern verlief härter als erwartet und die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise verstärkt zusätzlich die Verunsicherung vieler Menschen auch in Ostdeutschland. Wir sollten uns dennoch nicht entmutigen lassen, sondern ein neues Selbstbewusstsein aufbauen, stolz auf das Erreichte sein und neue Wege suchen, die unsere regionalen Stärken aufgreifen und sie verbessern und dieses auch Dank und mit Unterstützung der Europäischen Union, beispielsweise durch Milliarden von Euro, die im Rahmen der EU-Förderung Brandenburg zu Gute kamen und kommen.

Deshalb: Gehen Sie zur Europawahl! Bekennen Sie sich dazu, dass in Brandenburg „Europa gelebt“ wird und sagen Sie es weiter! ■

Europa in Brandenburg an den Beispielen Gebäudeenergieeffizienz und Galileo

Norbert Glante



Norbert Glante

„Brandenburg in Europa“ – vom Schwerpunktthema dieser Broschüre fühle ich mich als Mitglied des Europäischen Parlaments vor allem angesprochen, weil es über die geografische Aussage hinaus auch einen politischen Auftrag formuliert. Es geht für mich als Brandenburger in Europa vor allem darum, die Interessen meines Wahlkreises und der hier lebenden Bürgerinnen und Bürger auf europäischer Ebene zu vertreten. Für mich heißt das in erster Linie, konkrete Anregungen und Ideen, Bedürfnisse und Entscheidungen zwischen Brüssel, Straßburg und Brandenburg zu vermitteln. Wenn wir als Entscheidungsträger in Brüssel und Straßburg nicht erfahren, welche besonderen Notwendigkeiten es vor Ort in den Mitgliedstaaten und ihren einzelnen Regionen gibt, können wir

keine sachgerechten Regelungen treffen. Umgekehrt ist es erforderlich, den Menschen in den Mitgliedstaaten zu vermitteln, dass der Nutzen dieser europäischen Entscheidungen einen konkreten Mehrwert für jeden einzelnen der rund 500 Millionen Europäer bedeutet.

Dies zu vermitteln, ist nicht immer einfach, denn das Institutionengefüge der Europäischen Union ist komplex. Es gibt diverse Institutionen und Gremien, die in Brüssel, Straßburg oder Luxemburg sitzen, und der Gesetzgebungsprozess unterscheidet sich von denen der einzelnen Mitgliedstaaten. Hinzu kommt, dass die europäischen Regelungen in den Mitgliedstaaten meist erst mit einer gewissen Zeitverzögerung relevant werden. Wenn beispielsweise eine Richtlinie im Amts-



Abb.: Plakataktion des BMVBS

blatt der Europäischen Union veröffentlicht wird, berichten die nationalen Medien zwar darüber – die vertiefte Diskussion um die konkreten Auswirkungen findet aber erst im Zuge des nationalen Gesetzgebungsverfahrens statt. Zu diesem Zeitpunkt nimmt die breite Öffentlichkeit oft nicht mehr wahr, dass es um die Umsetzung europäischer Vorgaben geht, bei denen es für die nationalen Gesetzgeber wenig Entscheidungsspielraum gibt.

Diese sind aus meiner Sicht „systemimmanente Nebenwirkungen“ des europäischen Modells, denen vor allem durch verstärkte Information – wie beispielsweise durch diese Broschüre – entgegengetreten werden kann und muss. In Entscheidungsprozessen der EU werden Interessen von 27 Mitgliedstaaten berücksichtigt. Dabei ist es unerlässlich, dass Kompromisse ausgehandelt werden müssen. Gerade dies zeichnet das Wesen der Staatengemeinschaft aus – es wird zugunsten der gemeinsamen Vorteile entschieden, statt vereinzelt für Individualin-

teressen zu kämpfen. Insbesondere in den vergangenen Monaten hat sich die Stärke der Gemeinschaft gezeigt: Die Auswirkungen der Finanzkrise hätten ohne sie in den einzelnen Mitgliedstaaten sicher noch viel stärker zu Buche geschlagen. Diese Vorteile gilt es auch in Bezug auf die globale Herausforderung des Klimawandels zu nutzen. Erfolge wird man hier nur erzielen können, wenn alle Nationen am gleichen Strang ziehen. Wenn wir Europäer bereits kooperieren, ist dies ein erster wichtiger Schritt.

Ich möchte im Folgenden gerne auf zwei konkrete und aktuelle Beispiele aus meiner Arbeitspraxis eingehen, an denen „wir in Brüssel“ arbeiten und die Bezug zu den Aufgabenbereichen des MIR haben. Sie verdeutlichen beide die Vorteile, die die Gemeinschaft auch für einzelne Regionen wie Brandenburg mit sich bringt.

Anfang des Jahres berieten wir den Entwurf der Europäischen Kommission zur Neufassung der Richtlinie zur **Gebäu-**

deenergieeffizienz [KOM (2008) 0780] im Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, in dem ich Mitglied bin. Die Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden könnte einen enormen Beitrag zur Erreichung der europäischen Klimaschutzziele leisten, wenn man sich vergegenwärtigt, dass Gebäude für rund 40 % des gesamten Energieverbrauchs der EU verantwortlich sind. Hinzu kommt, dass Emissionseinsparungen in diesem Bereich vergleichsweise kostengünstig sind. Ein weiterer Pluspunkt ist die Tatsache, dass Investitionen in die Energieeffizienz Arbeitsplätze schaffen und so die Grundlage für mehr Wirtschaftswachstum darstellen. Mit der Neufassung sollen unter anderem Regelungen zur besseren Finanzierung eingeführt werden, indem Mittel für EU-Fördermaßnahmen im Rahmen des EFRE-Strukturfonds bereitgestellt werden. Es ist geplant, Mindestnormen einzuführen, um die Annäherung der noch stark unterschiedlichen Regelungen in den Mitgliedstaaten voranzutreiben. Außerdem ist die Einbindung der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften bei der Entwicklung einer Standardmethode zur Berechnung von Mindestnormen vorgesehen. Um das Bewusstsein der Bevölkerung zu schärfen, sollen Informationskampagnen aus Gemeinschaftsmitteln finanziert werden. So werden Anreize geschaffen, damit die beschlossenen Maßnahmen tatsächlich realisiert werden.

Die Vorteile einer Einigung auf europäischer Ebene liegen auf der Hand – für die Mitgliedstaaten und insbesondere auch für einzelne Regionen wie Brandenburg: Die Effektivität der Maßnahmen ist zweifellos höher, als wenn jeder Mitgliedstaat individuelle Regelungen erlässt. Abgesichert wird das übergeordnete Ziel des Klimaschutzes, indem die EU die fristgemäße und vollumfängliche Umsetzung der Richtlinienbestimmungen überprüft und ihre Nichteinhaltung gegebenenfalls sanktioniert.

Ein weiteres Beispiel ist das europäische zivile **Satellitennavigationssystem Galileo**, das weltweit genaue Daten zur Bestimmung des Standorts liefert und Europa vom militärisch kontrollierten GPS der USA unabhängig machen wird. Es basiert auf 30 Satelliten, die in einer

Höhe von 23.000 km die Erde umkreisen werden sowie einem Netz von Bodenstationen. Empfängergeräte von der Größe eines Mobiltelefons empfangen Funksignale der Satelliten und können damit die eigene Position mit einer Genauigkeit von mehreren Metern bis in den Zentimeterbereich bestimmen. Mit diesem Spitzentechnologieprojekt wird erstmals eine europäische Infrastruktur zur genauen Positionsbestimmung geschaffen. Eine der vielseitigen Anwendungsmöglichkeiten wird beispielsweise der Flugverkehr sein, weil Flugzeuge mit Hilfe der Navigationstechnologie auch bei schlechter Sicht sicher landen können werden. Verschlüsselte Polizeinachrichten werden besser gegen Störungen gesichert sein, und im Katastrophenfall kann eine direkte Kommunikation mit Notsendern z. B. in Schiffen hergestellt werden.

Galileo ist das erste von der EU und der Europäischen Weltraumorganisation ESA gemeinsam durchgeführte Projekt. Es ist ein ausgezeichnetes Beispiel dafür, dass vieles nur gemeinsam im Rahmen

der Europäischen Union erreicht werden kann und nicht allein von einzelnen Mitgliedstaaten. Galileo hat als europäisches Infrastrukturprojekt im zunehmend wichtigen Bereich der High-Tech-Entwicklung eine große Bedeutung für die europäische Wirtschaft und Technologie – die Märkte für die Nutzung von Navigationdiensten durch Verbraucher, Behörden und die Industrie entwickeln sich mehr und mehr, da eine enorme Bandbreite in der Anwendung besteht. Die EU fördert auch in diesem Beispiel einen Bereich, der über den reinen Forschungszweck hinaus den Mehrwert Wirtschaftswachstum hat – und das wiederum mit Vorteilen für die Mitgliedstaaten und ihre einzelnen Regionen: Experten schätzen, dass durch Galileo bis zu 150.000 qualifizierte Arbeitsplätze entstehen und diese Zahl durch Arbeitsplätze in der Industrie aufgrund der vielfältigen Anwendungsmöglichkeiten weit übertroffen werden kann. Auch in Brandenburg ansässige Unternehmen werden von dieser Entwicklung profitieren. In einer Verordnung des Europäischen

Parlaments und des Rates aus dem vergangenen Jahr (EG Nr. 683/2008) haben wir sichergestellt, dass 40 % des Gesamtwertes der durch Ausschreibungen vergebenen Auftragsstätigkeiten an kleine und mittelständische Firmen (KMU) abgegeben werden müssen.

Das Europäische Parlament hat von Anfang an alle Phasen dieses Projekts begleitet und unterstützt. Nachdem nun auch sichergestellt wurde, dass die Finanzierung des Systemaufbaus vollständig aus EU-Mitteln erfolgt, werden hierfür bis 2013 insgesamt 3,4 Mrd. € aus der Kasse der Union zur Verfügung gestellt. Ich bin Mitglied im Interinstitutionellen Galileo-Ausschuss, der unter anderem den Zweck hat, die Fortschritte bei der Umsetzung von Galileo zu verfolgen, internationale Verhandlungen mit den Drittstaaten zu beobachten und die Märkte für die Anwendungsmöglichkeiten vorzubereiten. Ich freue mich ganz besonders, im Rahmen dieser Arbeit an diesem europäischen Prestigeprojekt mitwirken zu können. ■

Die Arbeit eines Europaabgeordneten anhand von Beispielen

Helmuth Markov

Brandenburg ist gar nicht so weit weg vom Europäischen Parlament: Nur wenige Minuten zu Fuß entfernt von meinem Brüsseler Büro befindet sich die ständige Vertretung unseres Bundeslandes. Das dort arbeitende Team gehört zu den für uns vier Brandenburger Europaabgeordneten zu den wichtigsten der zahllosen ‚Lobbygruppen‘ – schöner finde ich den Begriff Interessenvertreter –, die in der Hauptstadt der EU aktiv sind. In regelmäßigen Beratungen erhalten wir Informationen über die drängendsten Probleme der Bürgerinnen und Bürger, die wir vertreten, und überlegen gemeinsam, wie wir auf parlamentarischer Ebene zu deren Lösung beitragen können. Zudem haben wir in den vergangenen Jahren auch gemeinsam eine Reihe



Helmuth Markov 2. v. l., Foto: Die Linke im EP



Brandenburger Wirtschaftsvertreter, Journalisten, Landes- und Kommunalpolitiker nach ‚Europa‘ eingeladen, um am Ort des europapolitischen Geschehens Rede und Antwort zu stehen, zu informieren und Vorschläge für bessere Gesetzgebung aufzunehmen.

Denn Brüssel ist eben auch direkt in Brandenburg. Als neu gewählter Europaabgeordneter hatte ich vor zehn Jahren begonnen, mich auf europäischer Ebene mit den Fachbereichen Verkehr und Regional- und Strukturpolitik zu beschäftigen. Dem bin ich treu geblieben, auch wenn in der Zwischenzeit einige weitere Aufgaben hinzugekommen sind. In beiden Feldern wirkt die EG-Gesetzgebung direkt auf die Lebensbedingungen der Menschen ein.

Mit Hilfe der Strukturfonds werden in den wirtschaftlich schwächeren Regionen der EU Infrastrukturprojekte, die Landwirtschaft, kleine und mittelständische Unternehmen, interregionale und grenzübergreifende Kooperationen, aber auch die Schaffung von Arbeitsplätzen finanziell unterstützt. Für die konkrete Verteilung vor Ort sind zwar die Bundesebene und die Gebietskörperschaften zuständig, aber über die Zielsetzungen, die grundlegende Gestaltung der Fonds und deren finanzielle Ausstattung sowie die Bestimmung der Förderkriterien entscheidet das Europäische Parlament gemeinsam mit dem Rat. Die Aufgabe der Parlamentarier ist es, die ganz spezifischen Problemlagen ihrer Wählerinnen und Wähler dabei zur Sprache zu bringen. Für mich hieß das immer, auf Erleichterungen im Verwaltungsaufwand, reibungslose Mittelgenehmigung und Förderung nachhaltiger regionaler Entwicklung zu setzen. Das bedeutet auch, nicht nur die städtischen Cluster als Musterkinder mit ausreichenden Finanzen auszustatten, sondern gerade die Lebensqualität in ländlichen und grenznahen Räumen zu verbessern. Dazu ist es darüber hinaus wichtig, dass die verschiedenen Fonds kompatibel eingesetzt werden können. Zu diesen Fragen und auch zur besonderen Situation der Agrargenossenschaften in den neuen Bundesländern bin ich unter anderem in ständigem Informationsaustausch mit den Landes- und Kommunalpolitikern.

Die Verkehrs- und Wettbewerbspolitik der Europäischen Gemeinschaft ist in Brandenburg als Flächenland und Transitregion ebenfalls ganz konkret erfahrbar: Mit der Neubestimmung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer – maximale Lenkzeit von 9 Stunden pro Tag, Mindestpausen, regelmäßige Kontrolle der Auftraggeber – hat sich nicht nur die soziale und arbeitsrechtliche Situation der Beschäftigten verbessert. Dieses europäische Gesetz trägt auch zu fairerem Wettbewerb im Transportwesen bei und leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Straßenverkehrsunfälle. Als Berichterstatter des Europaparlaments war ich neben diesem auch für das Dossier zum Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur zuständig. Man möchte nicht glauben, dass es bislang keine EU-weit harmonisierten Bestimmungen über die sicherheitstechnische Planung im Straßenbau gab, keine einheitlichen Kontrollrichtlinien über den Zustand von Straßen, dafür aber ein erschreckendes Chaos bei der Beschilderung von Baustellen und Unfall-schwerpunkten. Die noch ganz neue Richtlinie wird dem hoffentlich Einhalt gebieten.

Bekanntermaßen ist ‚Liberalisierung‘ der verschiedensten Dienstleistungsbe-reiche und damit einhergehend häufig Privatisierung der Leistungserbringung ein zentrales Anliegen vieler Entscheidungsträger in der EU und ihren Mitgliedstaaten. Gelegentlich wird dabei völlig vergessen, dass es eine Reihe von Dienstleistungen gibt, die unter den Gesetzen der Marktwirtschaft nicht flächendeckend, qualitativ hochwertig, umweltschonend und für jeden bezahlbar erbracht werden können. Deshalb hat meine Fraktion im Europaparlament sich sehr kritisch zum Vorhaben der Dienstleistungsrichtlinie verhalten, da sie viele Leistungen der öffentlichen Daseinsvorsorge den Wettbewerbsregeln unterwirft. Dass schließlich Ausnahmen bezüglich der Gesundheits-, Verkehrs- und Finanzdienste, der Kommunikations- und Mediendienste, des Arbeits- und Sozialrechts beschlossen wurden, ist erfreulich, jedoch sicher nicht das Ende aller Liberalisierungsbestrebungen.

Im Bereich des öffentlichen Personen-nahverkehrs hat das Europäische Parla-ment auf Vorschlag meines holländischen Ausschuss- und Fraktionskollegen Erik Meijer immerhin erkämpfen können, dass Gemeinden und Kommunen auch weiterhin selbst entscheiden, ob sie die Verkehrsdienste selbst erbringen oder für den Wettbewerb öffnen wollen. Ihnen verbleibt auch die Verantwortung für konkrete Regelungen über Mindest-arbeitsstandards, Fahrgastrechte, Umweltschutz und Tarifvereinbarungen.

Als Mitglied des Ausschusses für Inter-nationalen Handel hatte ich nicht nur mit ‚Weltpolitik‘ zu tun, sondern zum Bei-spiel auch mit der Neuregelung der gemeinsamen Marktüberwachung, konkret mit dem CE-Gütesiegel. Dieses Sie-gel soll den Verbraucherinnen und Ver-brauchern in der EU die Sicherheit geben, dass ein Produkt nach EG-Qua-litäts- und Sicherheitsstandards geprüft worden ist. Neben besseren einheitli-chen Regeln für das Gütezeichen selbst hat sich das Europaparlament intensiv dafür eingesetzt, dass sowohl Hersteller aus Drittländern, als auch die Importeu-re in der EU dafür verantwortlich zu ma-chen sind, dass Gesundheits-, Sicher-heits- und Umweltstandards nachprüfbar eingehalten werden.

Dies ist natürlich nur eine kleine Auswahl an Beispielen, aus denen man nach zehn Jahren berichten kann. Aber sie zeigen, so hoffe ich, zwei Dinge: Erstens ist das, was ‚in Brüssel‘ passiert genau-so wichtig und konkret für das alltägliche Leben wie die Entscheidungen von Bundestag oder Land- und Kreistagen. Zweitens – und daraus abgeleitet – ist die enge Zusammenarbeit der verschie-denen Ebenen ganz zentral, wenn am Ende die beste Regelung herauskom-men soll. Zwar habe ich mich entschie-den, nicht wieder bei den Wahlen zum europäischen Parlament anzutreten, jedoch bleibe ich Mitglied des Kreistages Oberhavel und nehme letzteren Gedan-ken als Aufgabe mit nach Hause. Zudem möchte ich mich bei der Landesvertre-tung und meinen Brandenburger Abge-ordnetenkollegen und ganz beson-ders bei der Fraktion der LINKEN im Landtag Brandenburg für das bisher gemeinsam Erreichte ganz herzlich bedanken. ■

Verkehrspolitik für Europa und die Hauptstadtregion – Eine Frage der Prioritätensetzung

Michael Cramer



Michael Cramer

Der 1. Mai 2004 war ein großer Tag für Berlin. Mit der Osterweiterung rückte die Stadt in die Mitte der Europäischen Union. Für die in den Jahren der Teilung auch wirtschaftlich an den Rand gedrängte Region brachte dies enorme Chancen. Diese Chancen zu nutzen, war mein großes Ziel, als ich nur wenige Wochen später als Berliner Abgeordneter von Bündnis 90/Die Grünen in das Europäische Parlament gewählt wurde. Mein Instrument dafür war und ist die europäische Verkehrspolitik.

Das Verschwinden von Zollkontrollen allein bewegt weder Güter noch Menschen. Die neuen Möglichkeiten grenzüberschreitender Zusammenarbeit verlangen nach einem grenzüberschreitenden und umweltfreundlichen Transportsystem, das die Berliner und Brandenburger ebenso schnell und bequem in die nahe gelegenen Städte östlich der Oder befördert wie nach Hamburg oder Hannover. Hier aber liegt noch einiges im Argen. Wer heute mit der Bahn etwa von Berlin nach Tallinn oder Breslau reisen will, der braucht sogar noch länger als die Dampflokomotiven im letzten Jahrhundert.

Zentrale Ursache hierfür ist schlicht ein Mangel am politischen Willen, solche Missstände rasch zu ändern – ein Mangel, der sich in den Infrastruktur-Budgets der EU-Mitgliedstaaten niederschlägt, leider aber auch in der Förderpolitik der EU selbst. So sind zwar positive Signale gesetzt worden, etwa der Neubau der Bahnbrücke über die Oder bei Frankfurt. Doch sollte man sich nicht täuschen lassen: In ganz anderer Größenordnung werden Finanzmittel etwa für die nun beschlossene deutsch-dänische Autobrücke über den Fehmarnbelt bewilligt, ein Produkt der westeuropäischen Verkehrsplanung des Kalten Krieges. Für dieses zweifelhafte Projekt, das die gerade erst mit Milliardenaufwand modernisierten Ostseehäfen in Mecklenburg-Vorpommern und Westpommern ins Hintertreffen geraten lassen wird, ist allein eine Milliarde EU-Kofinanzierung vorgesehen – von insgesamt nur acht Milliarden, die bis 2013 im EU-Budget für den Ausbau der Transeuropäischen TEN-T-Netze zur Verfügung stehen. Der dringend notwendigen Prioritätensetzung für die Förderung der Ost-West-Verbindungen entspricht dies offensichtlich nicht.

Eine andere Ursache ist die nationale Zersplitterung des Bahnnetzes. Passiert ein deutscher Zug die polnische Grenze, so muss der deutsche Fahrer gegen einen polnischen ausgewechselt werden – andersherum gilt das Gleiche. Die Beseitigung solcher Rückständigkeiten war ein zentrales Anliegen der Grünen im Europäischen Parlament.

Die nun zu Ende gehende Legislaturperiode brachte hier große Fortschritte: Mit der Verabschiedung des 3. Eisenbahnpakets wurde der europäische Lokomotivführerschein eingeführt, womit in Zukunft ein Lokführerwechsel an den Grenzen der Mitgliedstaaten nicht mehr notwendig ist.

Zudem wurden die Fahrgastrechte europaweit eingeführt. Bei einer Verspätung von einer Stunde bekommen die Fahrgäste 25 % und von zwei Stunden 50 % des Ticketpreises zurück. Das EU-weite Bahnticket wurde ebenso festgeschrieben wie die EU-weite Information der Zugverbindungen.

Dabei wurde die Fahrradmitnahme auch in Hochgeschwindigkeitszügen festgeschrieben – allerdings nur wenn „dies den betreffenden Schienenverkehrsdienst nicht beeinträchtigt und in den Fahrzeugen möglich ist“ und die Räder „leicht zu handhaben sind“. Auch wenn sich die DB AG, vor allem in Person des ehemaligen Bahnchefs Hartmut Mehdorn – noch – weigert: Im Eurostar zwischen Paris und London kann man mittlerweile sein Fahrrad mitnehmen, auch im neuen Thalys für die Verbindung Paris-Brüssel-Köln ist das der Fall. Die alten Thalys-Züge werden nachgerüstet. Auch im TGV zwischen Stuttgart und Paris kann man sein Fahrrad mitnehmen. Nur im ICE von Frankfurt am Main nach Paris ist das nicht möglich, obwohl sich Bundestag und Bundesrat mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen haben. Der Mehdorn-Nachfolger sollte diese Voten respektieren und bei der Fahrradmitnahme im ICE die DB AG nicht aufs Abstellgleis fahren.

Die Verabschiedung des 3. Eisenbahnpakets ist ein wichtiger Schritt hin zu einem einheitlichen europäischen Schienennetz. Dieses Ziel wird keineswegs weniger wichtig dadurch, dass ein einheitlicher Verkehrsraum in der Luftfahrt und für den Straßenverkehr bereits weitgehend verwirklicht ist. Denn gerade dieses Missverhältnis hat dazu geführt, dass die Steigerung des europäischen Verkehrsaufkommens in den vergangenen zwei Jahrzehnten mit den klimaschädlichsten Transportmitteln stattfand. Das Ergebnis: Seit 1990 hat der



CO₂-Ausstoß im Verkehrsbereich um 30 % zugenommen. Die in anderen Bereichen erzielten Emissionsreduktionen (z. B. in der Industrie um -10 %) wurden damit mehr als wettgemacht.

Dass eine neue Förderpolitik der EU zugunsten des Umweltverbunds – Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß gehen – greifen kann, setzt jedoch Regionen voraus, die dieses Angebot auch nutzen wollen. Ausgerechnet Berlin gibt hier ein unrühmliches Bild ab. Der Senat behauptet dreist, dass das Verwenden von EU-Mitteln für den Ausbau des Umweltverbunds nicht möglich sei. Dabei machen nicht nur andere Großstädte wie Madrid das schon lange: Auch Brandenburg nutzt diese

Möglichkeit. In Berlin aber werden sinnvolle Projekte wie die Ost-West-Straßenbahnverbindung zwischen Pankow und Märkischem Viertel weiter aufgeschoben, während man zugleich mit der absurd teuren A 100-Verlängerung die ‚autogerechte Stadtplanung‘ aus den 50er Jahren verwirklicht. Eine vernünftige, moderne Stadtverkehrspolitik sieht anders aus.

Die Verkehrspolitik ist auch ein Schlüssel zur Bekämpfung des Klimawandels, weil der Verkehr in der EU für 30 % der CO₂-Emissionen verantwortlich ist. Die logische Folgerung: Die von der EU für den Ausbau transeuropäischer Verkehrsverbindungen und für die Förde-

rung strukturschwacher Regionen zur Verfügung gestellten Gelder sollten primär in die klimafreundliche Bahn investiert werden – und in die noch klimafreundlicheren Radwege. Das Gegenteil aber war bislang der Fall: 60 % der EU-Förderung für regionale Verkehrsprojekte flossen regelmäßig in den Straßenbau. Es war einer unserer größten Erfolge in Brüssel, dass das Parlament 2007 der Empfehlung meines „Berichtes zum 1. Eisenbahnpaket“ folgte, nach der mindestens 40 % der EU-Kofinanzierung im Verkehr in die Schiene fließen soll. Denn anders als der rot-rote Senat in Berlin wissen wir Grüne, dass der Klimawandel nicht zu stoppen ist, wenn sich im Verkehr nichts ändert. ■

Die Vertretung des Landes Brandenburg bei der Europäischen Union als Schnittstelle zwischen Potsdam und Brüssel – Vernetztes Handeln als Grundlage einer erfolgreichen Interessenvertretung

Dr. Marcus Wenig

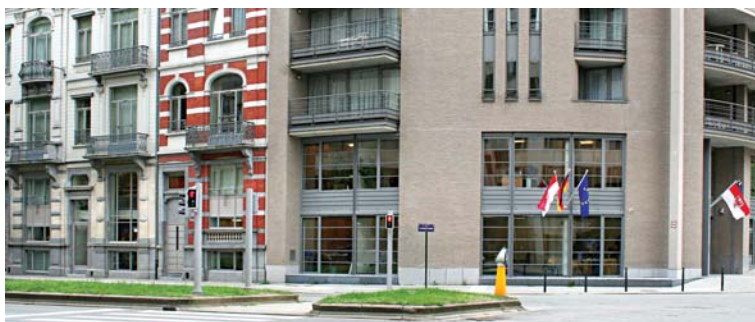
Die Erweiterung der Europäischen Union auf 27 Mitgliedstaaten und die zunehmenden Regelungsfelder der EU stellen neue Herausforderungen an eine erfolgreiche Wahrnehmung der Landesinteressen. Es gilt, frühzeitig informiert zu sein und die eigenen Belange zielgerichtet in Brüssel einzubringen. Hierbei kommt der Vertretung des Landes bei der EU eine wichtige Funktion zu. Sie vertritt die brandenburgischen Interessen im europäischen Willensbildungsprozess auf Arbeitsebene und verfolgt zwei wesentliche Aufgaben:

- Als Informations- und Frühwarnstelle unterrichtet sie die brandenburgischen Ministerien über die Ergebnisse von Gipfeltreffen, Ratstagungen, Parlaments- und Kommissionssitzungen und von anderen europäischen Tagungen sowie über ressortrelevante Vorhaben der europäischen Institutionen und gibt hierzu Hintergrundinformationen.
- Sie hält Kontakte zu den Entscheidungsträgern in den EU-Institutionen, anderen Regionalbüros sowie

zur Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei der EU und zu Vertretungen anderer Mitgliedsländer. Ziel ist es, wichtige Anliegen des Landes in der frühest möglichen Phase in den Entscheidungsprozess der europäischen Institutionen einzubringen.

Darüber hinaus ist die Landesvertretung Ansprechpartner für brandenburgische Landkreise, Kommunen, Hochschulen, Unternehmen, Verbände, Wirtschaftskammern und sonstige Einrichtungen bei der Vermittlung von Kontakten zu europäischen Entscheidungsträgern.

Die Landesvertretung befindet sich im Zentrum des Europaviertels, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Kommissionshauptgebäude sowie wenige Gehminuten entfernt vom Rat, dem Europäischen Parlament und dem Ausschuss der Regionen. Entscheidend für eine effiziente Interessenvertretung sind neben



Landesvertretung Brandenburg in Brüssel. Foto: Dr. Marcus Wenig

der Lage eine klare Prioritätensetzung sowie die Zusammenarbeit mit Partnern in Netzwerken.

Prioritätensetzung

Auf Grundlage des jährlich im Herbst vorgestellten Legislativ- und Arbeitsprogramms der Europäischen Kommission bestimmt das Brandenburger Kabinett jedes Jahr die europapolitischen Schwerpunkte und gibt damit die Prioritäten für die Informationsübermittlung und Interessenvertretung vor. Derzeit stehen insbesondere die drei folgenden Themenbereiche auf unserer Agenda:

- die Klima- und Energiepolitik, vor allem die Sicherung der Perspektiven der Braunkohleverstromung durch Nutzung neuer Technologien (Carbon Capture Storage) sowie der Ausbau erneuerbarer Energien
- die Nutzung der EU-Aktionsprogramme und Förderprogramme, insbesondere im Rahmen der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung sowie im 7. Forschungsrahmenprogramm und
- Maßnahmen zur Bewältigung des Demografischen Wandels mit dem Ziel, die Strukturfonds und den Fonds zur Entwicklung des ländlichen Raums dahingehend weiterzuentwickeln, dass die Bedürfnisse der an Bevölkerungszahl schrumpfenden Regionen in den Förderinstrumenten ausreichend Berücksichtigung finden.

Der Landesvertretung fällt hierbei die Aufgabe zu, die Landespositionen in die jeweilige Arbeitsebene der EU-Institutionen einzuspeisen und die politischen Gespräche mit Mitgliedern der Landesregierung vorzubereiten. Hierzu zählen neben den Terminen des Ministerpräsidenten, der Fachminister, des Chefs der Staatskanzlei und des Europabeauftragten auch die im mehrjährigen Turnus stattfindenden auswärtigen Kabinettsitzungen mit Teilnahme der Ständigen Vertretung. Dabei kommt es traditionell zu Gesprächen mit dem EU-Kommissionspräsidenten und den Kommissaren. Die Kommission ist für diese authenti-

schen Informationen zur Umsetzung und Akzeptanz ihrer Programme in den Regionen durch die politische Ebene oder auf Arbeitsebene stets sehr dankbar.

Konsultationsmechanismen

Im Vorfeld der Interessenvertretung steht die Informationsgewinnung. Hierzu bedient sich die Vertretung verschiedener informeller Strukturen in Brüssel, zu denen insbesondere die Arbeitskreise der deutschen Länderbüros in Brüssel, die Teilnahme an Briefings oder Debriefings der Ständigen Vertretung zu Sitzungen des Europäischen Rates oder von Fachministertagungen sowie die kontinuierlichen Gespräche mit den vier Brandenburger Europaabgeordneten gehören.

Neben dem Arbeitskreis der Leiter der deutschen Länderbüros gibt es insgesamt 13 Facharbeitskreise, so den AK Verkehr und Automotive, in denen die zuständigen Referenten der Länderbüros sich regelmäßig treffen, um mit Vertretern der europäischen Institutionen, insbesondere der Europäischen Kommission, aktuelle europapolitische Themen mit Länderbezug zu besprechen und um sich gegenseitig über Vorhaben der EU oder der Länder in ihren Fachbereichen zu informieren. Themen des Verkehrsarbeitskreises waren beispielsweise die Entwicklung und Finanzierung Transeuropäischer Verkehrsnetze (TEN-T), Güterverkehrskorridore oder das Vergaberecht.

Die Ständige Vertretung unterrichtet den Leiterarbeitskreis über die Ergebnisse des Europäischen Rates und hält Debriefings zu bestimmten Ratssitzungen ab. Einmal im Quartal treffen sich die Mitarbeiter der Landesvertretung mit den Abgeordneten und ihren Assistenten zu einem Gedankenaustausch. Die hierbei erörterten Themen umfassen annähernd das gesamte Spektrum der EU-Politiken und dienen dem Informationsaustausch sowie der Bündelung der Aktivitäten zur Wahrnehmung brandenburgischer Interessen auf europäischer Ebene. Diese Strukturen werden ergänzt durch ein von der Vertretung erarbeitetes engmaschiges Netz an persönlichen Kontakten zu führenden Mitarbeitern in den EU-Institutionen.

Netzwerkarbeit

Bei ihrer Arbeit in Brüssel bewegt sich die Landesvertretung in einem Umfeld von über 300 Regionalbüros und mehr als 5000 Lobbyisten. Ausschlaggebend für eine erfolgreiche Interessenvertretung ist es daher, die eigene Position durch den Zusammenschluss mit Gleichbetroffenen vor allem gegenüber der EU-Kommission zu stärken und die erforderlichen Mehrheiten bei den Abstimmungen in den EU-Gremien zu erhalten. Wichtige landespolitische Vorhaben konnten durch gemeinsame Positionspapiere mit anderen Regionen erfolgreich in den europäischen Willensbildungsprozess eingebracht und im Interesse Brandenburgs von der EU beschlossen werden. Beispiele waren die Aufstockung des damaligen Förderprogramms für die Regionen an der ehemaligen EU-Außengrenze oder die besondere Berücksichtigung der vom so genannten statistischen Effekt betroffenen Regionen (Brandenburg Südwest) in dieser Förderperiode.

Derzeit speist die Vertretung die Interessen unseres Landes in mehreren Netzwerken in den europäischen Willensbildungsprozess ein. Diese lassen sich in themenspezifische und regionale Netzwerke unterscheiden.

a) Thematische Netzwerke

Hierzu gehört zum Beispiel das von der Landesvertretung im April 2006 gemeinsam mit dem Sächsischen Verbindungsbüro etablierte Demographienetzwerk, ein informeller Zusammenschluss von über 30 Büros aus 17 EU-Mitgliedstaaten, das u. a. die an die EU-Institutionen gerichtete Erklärung der Ministerpräsidenten von zehn Regionen aus Deutschland, Polen, der Tschechischen Republik sowie Großbritannien zu den Herausforderungen des demographischen Wandels vorbereitete. Das Netzwerk war Ausgangspunkt eines Projektantrages zum demographischen Wandel im Rahmen der interregionalen Zusammenarbeit und dient nun einem Erfahrungsaustausch positiver Beispiele aus den Regionen bei der Bewältigung der demographischen Herausforderungen. Weitere Netzwerke befassen sich mit der Implementierung der derzeitigen Operationellen Programme und mit Überle-



gungen zur Ausgestaltung der künftigen Förderperiode, z. B. dem revolvierenden Stadtentwicklungsfonds Brandenburg als neues Instrument, der Zukunftstechnologie CCS oder der Nutzung welt- raumgestützter Geoinformationsdaten. In Zusammenarbeit mit dem Brüsseler Büro des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen und dem Berliner Büro unterstützt die Landesvertretung die Aktivitäten des MIR rund um den Ost- see-Adria-Korridor mit seinen INTER- REG-Projekten SoNorA und SCANDRIA.

b) Regionale Netzwerke

Neben diesen themenspezifischen Zu- sammenschlüssen konzentriert sich die Landesvertretung auf die Zusammenar- beit in regionalen Netzwerken. Gemein- sam mit den EU-Büros der sechs polni- schen Partnerregionen Brandenburgs sowie der Polnischen Ständigen Ver- tretung wurden in den letzten Jahren mehrere Veranstaltungen etwa zur EU- Erweiterung und dem Ausbau der kultu- rellen Beziehungen durchgeführt. Auf Initiative und Federführung der Landes-

vertretung wurde zusammen mit den drei deutschen und vier polnischen Regionen, die in der so genannten Oder- Partnerschaft zusammenarbeiten, eine Konferenz zur Bestandsaufnahme ein Jahr nach dem Beitritt Polens zum Schengenraum vorbereitet. Dabei sollen die Themenfelder Sicherheit, Wirtschaft und Tourismus sowie Verkehr behandelt werden. Die Vertretung unterstützt zu- dem tatkräftig die rumänische Partner- region Centru (Siebenbürgen), indem sie ihr ein Büro zur Verfügung gestellt hat, administrative und fachliche Unter- stützung gibt und ihr die jeweiligen An- sprechpartner in den EU-Institutionen vermittelt.

c) Die Zusammenarbeit mit dem Berli- ner EU-Büro

Eine besonders enge Beziehung besteht schließlich zum Berliner EU-Büro. Ne- ben einem regelmäßigen Informations- und Meinungsaustausch organisieren die beiden EU-Vertretungen gemeinsame Veranstaltungen, um der Hauptstadtreg- ion in Brüssel Gesicht zu geben. Bei

den wichtigen Wirtschaftsthemen wird diese Zusammenarbeit durch die Ko- operation mit der Gemeinsamen Wirt- schäftsrepräsentanz Berlin-Brandenburg in Brüssel ergänzt. In Dialogforen wird Unternehmern und Leitern von For- schungseinrichtungen aus der Haupt- stadtregion die Möglichkeit gegeben, ihre Ideen und Projektskizzen für Aus- schreibungen mit Experten der EU- Kommission zu diskutieren, etwa in den Bereichen moderne Energietechnolo- gien, Geoinformationssysteme oder Si- cherheitskonzepte. Das herausragende Ereignis des letzten Jahres war die ge- meinsam organisierte, vielbeachtete Präsentation des zukünftigen Großflug- hafens Berlin-Brandenburg International in der Landesvertretung.

Die Landesvertretung ist damit Informa- tionsmittler, Interessenvertreter und das Sprachrohr des Landes in der informel- len Hauptstadt der EU.



Grünbücher: Mitwirkung an europäischen Prozessen durch Konsultationen

Eva Lieber

„Brüssel ist so weit weg, die Entschei- dungsprozesse sind zu kompliziert und schwerfällig, als Einzelner kann man so- wieso nichts bewegen.“ Mit solchen und ähnlichen Vorurteilen werden die Mitar- beiter europäischer Institutionen von den zahlreichen Besuchergruppen aus den Mitgliedstaaten sowie von der nationa- len Presse tagtäglich konfrontiert.

Doch die Europäische Kommission legt größtmöglichen Wert auf Transparenz sowie die Schaffung von Mitwirkungs- möglichkeiten für Akteure aus den Mit- gliedstaaten. Dass Transparenz nicht nur als Leitprinzip der europäischen Ver- waltung gilt, wird durch die Europäische Transparenzinitiative (ET) untermauert, die sich 2005 zum Ziel gesetzt hat, so-

wohl die Arbeit der Interessenvertreter transparenter zu machen als auch für die Beteiligung der Öffentlichkeit an den europäischen Entscheidungsprozessen klare Regeln zu schaffen.

Auf welche Weise kann beispielsweise ein Bundesland wie Brandenburg seine Interessen in Brüssel artikulieren sowie diese in die Entscheidungsprozesse ein- fließen lassen? Zunächst sind da natür- lich die gewählten Volksvertreter, die Europaabgeordneten sowie die Vertre- tung des Landes Brandenburg bei der EU. Aber wie können einzelne Bürger oder Organisationen und Verbände sich in Brüssel konkret einbringen? Für eine ganze Reihe von Themen führt die Euro- päische Kommission öffentliche Konsul-

tationen durch, die in der Regel durch sogenannte „Grünbücher“ eingeleitet werden.

Grünbücher sind von der Europäischen Kommission veröffentlichte Mitteilungen, die zur Diskussion über einen bestimm- ten Politikbereich anregen sollen. Sie richten sich vor allem an interessierte Organisationen und Einzelpersonen, die dadurch die Möglichkeit erhalten, an der jeweiligen Konsultation und Beratung teil- zunehmen. Solche Konsultationen sind auf der Webseite „Ihre Stimme in Europa“ (http://ec.europa.eu/yourvoice/consultations/index_de.htm) zusammengestellt.

Um es konkreter zu machen: Die Gene- raldirektion Regionalpolitik (GD REGIO)

hat im Oktober 2008 ein Grünbuch zum Territorialen Zusammenhalt herausgegeben. Das Ziel war, eine Diskussion über den territorialen Zusammenhalt in der EU in die Wege zu leiten und daraus ableitend einen Beitrag zur Debatte über die Zukunft der Regionalpolitik zu leisten. Das Grünbuch beschäftigt sich mit Fragen, wie z. B. Anbindung der Regionen an Dienstleistungen, Energieversorgung, Bildung, Forschungs-, Gesundheits- sowie Verkehrsinfrastruktur. Des Weiteren wird die Frage aufgeworfen, wie überregionale Herausforderungen wie Luftqualität, Pendlerverkehr, aber auch Abfallentsorgung zu bewältigen sind, da diese an nationalen- oder auch Bundesländergrenzen keinen Halt machen. Die GD REGIO lud im Oktober 2008 alle Interessierten ein, ihre Beiträge, Meinungen oder Anregungen online bis Ende Februar 2009 einzureichen. Bis zu diesem Datum haben wir über 350 Beiträge nicht nur von nationalen Behörden, sondern auch von Verbänden, Städten, Landkreisen und von einzelnen Bürgerinnen und Bürgern erhalten. Im Sinne von gelebter Demokratie sind diese Beiträge auf der Webseite der GD REGIO: http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/terco/contrib_en.htm nachzulesen.

Doch was passiert nun mit diesen Beiträgen? Einige Beschäftigte der Generaldirektion lesen und werten die Beiträge aus, so dass im Juni 2009 die schriftliche Zusammenfassung der Ergebnisse vorgelegt wird. Dabei werden die einzelnen Beiträge systematisch ausgewertet und zusammengefasst, so



dass schließlich die eingereichten Meinungen in ihrer ganzen Vielfalt präsentiert werden. Auf die Grünbücher folgen im EU-Entscheidungsprozess in der Regel die sog. Weißbücher, die konkrete Anregungen in einem Politikbereich der Gemeinschaft enthalten.

Während in Grünbüchern eine breite Palette an Ideen präsentiert und zur öffentlichen Diskussion gestellt wird, enthalten Weißbücher konkrete Vorschläge, um einen bestimmten Politikbereich weiterzuentwickeln. Gelegentlich finden auch öffentliche Anhörungen statt, in denen die Akteure ihre Positionen im Kreise der Experten direkt vortragen können.

Gestaltungsmöglichkeiten in den EU-Entscheidungsprozessen gibt es also viele. Die Herausforderung für die interessierten Bürgerinnen und Bürger be-



steht darin, diese Einflussmöglichkeiten zu finden und zu nutzen. Aus diesem Grund hat die Europäische Kommission die schon erwähnte Webseite „Ihre Stimme in Europa“ geschaffen, wo sich alle Interessierten auf einer Seite über alle laufenden oder bereits abgeschlossenen Konsultationen, die entsprechenden Fristen sowie die Art und Weise der Mitwirkung informieren können.

Europa ist also weit weniger der vielgescholtene „Moloch“ mit undurchsichtigen Entscheidungswegen, sondern bietet vielfältige Mitwirkungsmöglichkeiten, die nur dann wirksam werden können, wenn sie von vielen Bürgerinnen und Bürgern auch genutzt werden. In diesem Sinne soll an alle interessierten Bürgerinnen und Bürger und Organisationen die Aufforderung gerichtet werden, sich zu informieren und sich aktiv in die europäische Entscheidungsprozesse einzubringen. ■

Strategische Neuausrichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes – Chance für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Wilfried Labour

Die Europäische Kommission verfolgt seit Jahren eine zielgerichtete Verkehrspolitik. Die Ziele dieser Politik sind im

Weißbuch der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellung für die Zukunft“ dargelegt

und erläutert. Gegenwärtig werden auf Initiative der Kommission auf verschiedenen Ebenen Vorstellungen und Visio-

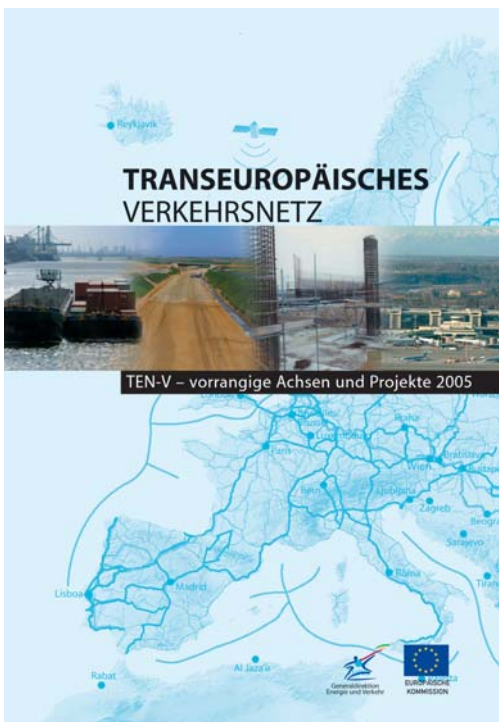


Abb.: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, 2005

nen für die Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität für einen Zeithorizont 2030 bis 2050 diskutiert. Die aktuellen Ziele der europäischen Verkehrspolitik werden überprüft und unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen und Anforderungen fortgeschrieben. Noch 2009 will die Kommission hierzu eine Diskussionsgrundlage schaffen.

Eine wichtige Frage der europäischen Verkehrspolitik war immer die zielgerichtete Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur, die Gestaltung eines europäisch ausgerichteten Verkehrsnetzes (TEN-V). Seit ca. 15 Jahren, mit der Veröffentlichung der ersten 14 prioritären Projekte eines transeuropäischen Verkehrsnetzes Ende 1994 und den nachfolgenden Regelungen zu seiner Gestaltung und Finanzierung, ist es auch konkrete Politik der Kommission. Ausgangspunkt und gleichzeitig entscheidende Charakteristik für diese Politik war die Definition eines „gemeinsamen Interesses“. In mehreren Stufen wurde diese Politik weiterentwickelt. Heute besteht das transeuropäische Verkehrsnetz aus zusammengefassten Darstellungen der Verkehrsnetze der Mitgliedstaaten und 30 speziell definierten prioritären Projekten.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist zwar in dieses Gesamtnetz eingebunden, wird aber von den prioritären Projekten (PP) bisher nur am Rande berührt. Das PP 1 betrifft die Eisenbahnachse Berlin – München – Verona bis Palermo. Die Region ist hier Startpunkt für diese Achse, aber ohne Weiterführung oder Verknüpfung. Das PP 22 betrifft die Relation Athen – Budapest – Wien – Prag – Nürnberg/Dresden. Es wird gegenwärtig nicht bis Berlin weitergeführt und endet gleichfalls ohne Verknüpfung.

Berlin und Brandenburg haben gemeinsam mit den anderen ostdeutschen Ländern auf diesen Zustand vielfach hingewiesen und im Rahmen der Revision der TEN-V eine Verlängerung des PP 22 bis Berlin und seine Weiterführung gemeinsam mit dem PP 1 über Rostock nach Skandinavien gefordert.

Die von der Kommission angekündigte Revision der TEN-V wurde durch die Veröffentlichung eines Grünbuches im Februar 2009 und dem darin enthaltenen Aufruf zur Beteiligung am Konsultationsverfahren eröffnet. Nach Auswertung dieser Konsultation und weiteren politischen Diskussionen ist für 2010 ein Legislativvorschlag der Kommission geplant.

Brandenburg hat bzw. bringt sich dabei auf verschiedenen Ebenen in diese Diskussion ein – so im Bundesrat, bei ergänzenden Abstimmungen der Infrastrukturministerien der ostdeutschen Länder, durch eigene und durch Stellungnahmen im Rahmen von EU-Projekten. Die hierfür erarbeitete umfängliche Stellungnahme war vielfach Grundlage in den verschiedenen Abstimmungsprozessen u. a. mit Berlin und den anderen ostdeutschen Ländern.

Ihr Inhalt kurz zusammengefasst: Wir wollen eine sichtbare Integration Ostdeutschlands in die transeuropäischen Netze bei dieser Revision erreichen und als Hauptstadtregion als herausgehobener europäischer Verkehrsknoten in das TEN aufgenommen werden. Wir sehen durch die Revision der TEN-V die Chance, dieses Ziel gemeinsam mit dem Bund und den anderen ostdeutschen Ländern

umsetzen zu können. Unsere Region und ihr Potenzial würden in Europa bekannter. Gleichzeitig würden sich die Bedingungen für eine Vernetzung mit anderen Regionen sowohl im Nord-Süd-Korridor zwischen Skandinavien und dem Mittelmeer als auch in der West-Ost-Relation mit Schwerpunkt auf unseren polnischen Nachbarn verbessern.

Das Konsultationsverfahren selbst umfasst eine Vielzahl von Überlegungen und Fragen der Kommission zur zukünftigen und zukunftsfähigen Gestaltung der TEN-V. Ein detailliertes Eingehen auf alle Fragen ist nicht möglich. Hier aber die wichtigsten Grundpositionen:

1. Brandenburg begrüßt die Vorlage des Grünbuches der Kommission zur Überprüfung der TEN-V-Politik. Die Zielstellung, die Verkehrsinfrastruktur der EU und die Politik im Bereich der TEN-V entsprechend den derzeitigen und künftigen Herausforderungen im Hinblick auf Verkehr und Mobilität sowie auf finanzielle, wirtschaftliche, regionale, soziale, die Sicherheit betreffende und ökologische Herausforderungen grundlegend zu überprüfen, wird unterstützt. Die Betonung der Klimaschutzziele bei der Neuausrichtung der TEN-V-Politik wird begrüßt. Brandenburg teilt die Auffassung der Kommission, dass angesichts des Umfangs der Aufgabe Akteure aus möglichst vielen verschiedenen Bereichen eingebunden werden sollen, um sicher zu stellen, dass Wissen, Erfahrung und Sichtweise von Experten und Bürgern ausreichend Berücksichtigung finden.
2. Der Bundesrat befürwortet die im Grünbuch vorgeschlagene „strukturelle Option 3 für die Ausgestaltung der TEN-V“, d. h. zwei Schichten, bestehend aus einem Gesamtnetz auf der Grundlage der bestehenden TEN-V-Karten und einem intermodalen „Kernnetz“, das noch festgelegt werden muss und dessen Prioritäten der Schienenverkehr, nachhaltige Wasserwege und Häfen sind. Diese Option erscheint im Besonderen geeignet:

- wesentliche Engpässe von transnationaler Relevanz mit negativen Auswirkungen für die europäische Wirtschaft aufzuzeigen
 - die Netzbildung mit Verkehrsknoten anstatt „Sackgassen“ herzustellen, durch Verknüpfung der Kernnetzachsen mit den transnationalen Achsen zu einem Netz
 - die Verkehrsknoten mit europäischer Bedeutung sowie der Hauptstadt- und Metropolregionen zu verknüpfen, d. h. Sicherstellung von Verbindungen mit globalen Märkten durch Entwicklung der europäischen Verkehrsachsen sowie
 - intermodale Verbindungen zwischen Häfen und Hinterlandgebieten sicherzustellen (in einer ausgeglichenen Art und Weise zwischen Ostsee und Adria),
- wodurch die globale Wettbewerbsfähigkeit der EU erhöht wird.
3. Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass dieses Kernnetz die Metropolen Europas, die wirtschaftlichen Kerngebiete und die Regionen multimodal und unter prioritärer Einbeziehung umweltschonender Verkehrsträger miteinander verbinden muss. Wichtig für das Kernnetz ist eine europäische Standardisierung für die technische Umsetzung, für die Nutzungsbedingungen, die Gestaltung der Sicherheitsanforderungen, sowie bei den Wegweisungen, die Nutzung intelligenter Verkehrssysteme u. ä.. Die Einführung und Definition eines TEN-V-Kernetzes verbunden mit europaweit geltenden bzw. angestrebten Standards würde die bisherige TEN-V-Politik auf ein neues Niveau heben. Die
 4. Die Verantwortung der Mitgliedstaaten für den Erhalt und die Gestaltung des Gesamtverkehrsnetzes bleibt unabhängig von einem künftigen Kernnetz weiterhin bestehen. Die europäischen Finanzmittel sollten aber vorrangig auf das Kernnetz und ggf. ergänzend auf ausgewählte Infrastrukturen zur ausgewogenen Anbindung der Regionen konzentriert werden. Die Nutzung von verschiedenen Finanzierungsformen sollte ermöglicht werden. Den Mitgliedstaaten bzw. den Projektträgern sollten jedoch die Entscheidungen darüber, auf Grund der jeweils spezifischen Bedingungen, überlassen bleiben.

Transnationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumentwicklung

Kludia Förster

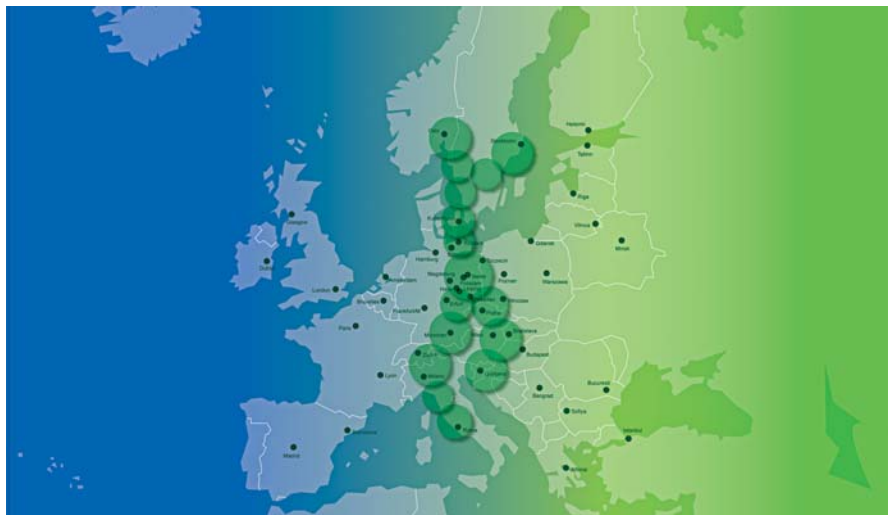
Initiative der ostdeutschen Länder – Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor

2007 brachten die Raumentwickler der ostdeutschen Länder gemeinsam eine Initiative auf den Weg, die eine stärkere Wahrnehmung von Interessen ihrer Länder wecken, nachhaltige Entwicklungsimpulse setzen und vor allem für direkte unterstützende Aktivitäten von Politik und Verwaltung sorgen soll.

In der aktuellen raumordnungspolitischen Diskussion auf nationaler und europäischer Ebene ist die Bedeutung eines internationalen Entwicklungskorridors von der Ostsee bis an die Adria immer deutlicher geworden. Dieser staatenübergreifende Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist für die ostdeutschen Länder und insbesondere für die europäische Metropolregion Berlin-Brandenburg von besonderer strategischer Bedeutung.

Immer noch verhalten sich ehemalige EU-Grenzen weitgehend wie Außengrenzen. Die Prinzipien großräumiger Entwicklung, auf die sich die EU-Mitglied-

staaten schon 1999 im Europäischen Raumentwicklungskonzept und 2008 in der Territorialen Agenda verständigt haben, bleiben Papier, wenn nicht aus



Kernraum des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors. Abb.: GL



Schwerpunkthema: Brandenburg in Europa

den Regionen, den Ländern selbst Strategien entwickelt und in Kooperationen umgesetzt werden. Aktive fachübergreifende Politik soll dazu beitragen, wirtschaftliche und soziale Impulse in diesem Raum zu generieren. Folgerichtig hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg eine Initiative für ein Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis im Nord-Süd-Korridor gemeinsam mit den ostdeutschen Ländern aus-

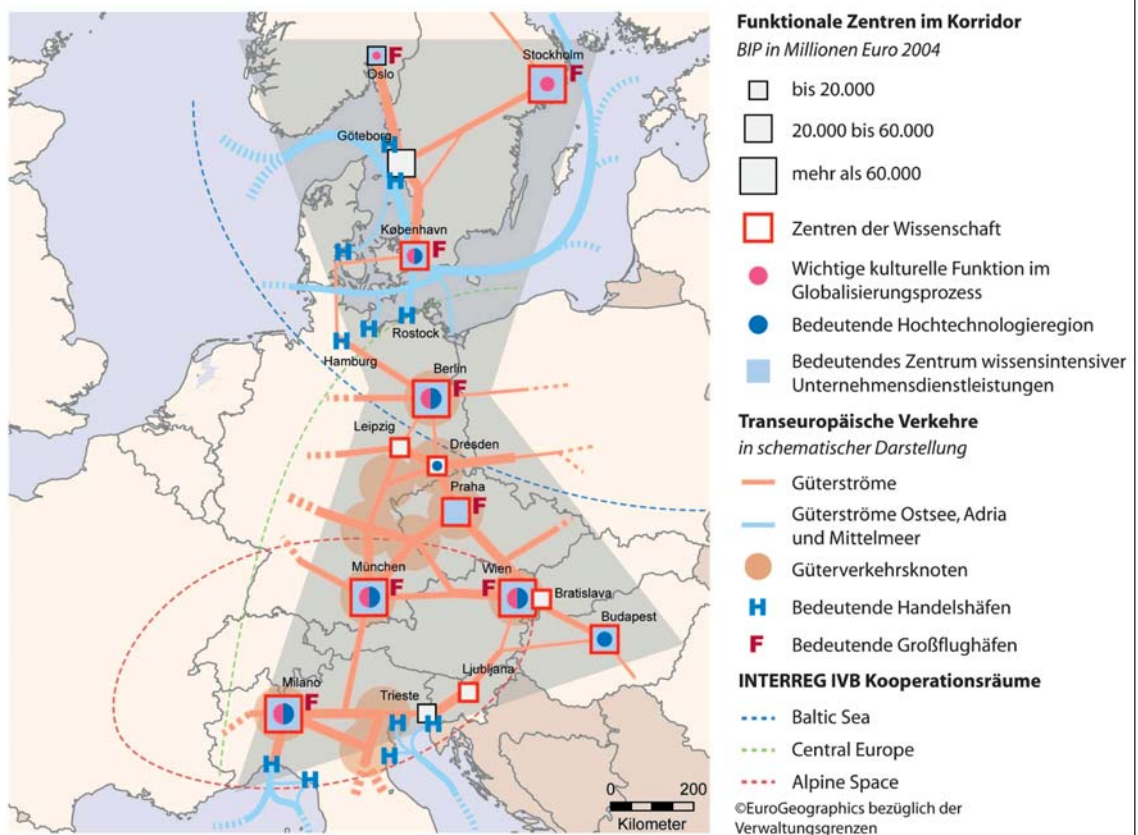
gelöst. Es steht Polen, Tschechien sowie weiteren mitteleuropäischen Staaten und Partnern aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen offen.

Die für Raumordnung zuständige Berliner Senatorin und die Raumordnungsminister der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen haben im November 2007 gemeinsam dazu eine

„Berliner Erklärung“ verabschiedet. Darin sind die Ziele der Partnerschaft benannt und gemeinsame Anstrengungen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes verabredet. Diese Intention wurde im Oktober 2008 mit einer internationalen Fachkonferenz in Leipzig im Rahmen der euregia vertieft.

Dass die Initiative der ostdeutschen Länder ein brisantes Thema aufgegriffen

9. Territoriales Kapital im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor



Erläuterungen zur Legende:

- BIP in Euro 2004 auf NUTS2 Ebene, Quelle: Eurostat
- Zentren der Wissenschaft als "Knowledge nodes of European significance", Quelle: ESPON 1.1.1
- Wichtige kulturelle Funktion im Globalisierungsprozess nach Taylor (2005)
- Hochtechnologie-regionen mit mehr als 12.393 Beschäftigten in Hochtechnologiebranchen auf NUTS2 Ebene, nach Krätke (2007)
- Zentren wissensintensiver Unternehmensdienstleistungen mit mehr als 111.156 Beschäftigten in unternehmensbezogenen Dienstleistungen auf NUTS2 Ebene, nach Krätke (2007); Prag und Oslo mit sehr hoher relativer Bedeutung von Finanz- und Unternehmensdienstleistungen, Quelle: Eurostat
- Gütertransportmengen in schematischer Darstellung. Liniestärke symbolisiert Menge der Güterströme, nach ESPON 1.2.1, S. 348
- Güterströme Ostsee, Adria und Mittelmeer in schematischer Darstellung. Liniestärke symbolisiert Menge der Güterströme, nach Baltic Maritime Outlook (2006) und Europäische Kommission (2006)
- Güterverkehrsknoten: Knoten mit mehr als 200.000 t Warenverkehr pro Jahr, nach ESPON 1.2.1, S. 348
- H Bedeutende Handelshäfen mit mehr als 1,5 Mio. t Güterumschlag in 2004, nach BBR (2007)
- F Bedeutende Großflughäfen mit mehr als 10 Mio. Passagieren in 2006, nach www.adtv-net.de

Abb.: GL

hat, zeigen schnelle Reaktionen und Stellungnahmen. So hat Bundesminister Tiefensee im November 2008 zugesichert, die Belange der ostdeutschen Länder bei der Revision der Transeuropäischen Netze (TEN) zu unterstützen und der Bundestag hat die Bundesregierung aufgefordert, sich für eine Verlängerung der prioritären TEN-Korridore 1 und 22 über Rostock/Sassitz nach Skandinavien einzusetzen. Die Vorstellungen der Länder wurden in den Entwurf der Ostseestrategie der Europäischen Union aufgenommen. Die Korridorinitiative wurde im europäischen Maßstab kommuniziert und wird von den Akteuren der beteiligten Länder auf den verschiedenen Ebenen aktiv weitergeführt. So werden zwei transnationale Projekte zu Entwicklungsthemen im Korridor mit Beteiligung bzw. Federführung von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg auf den Weg gebracht – SoNorA (South-North-Axis) und Scandria (Scandinavian Adriatic Corridor for Growth and Innovation).

Ziele verwirklichen mit europäischen Kooperationsprojekten

a) INTERREG-Projekte

Die Hauptstadtregion war mit der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin Brandenburg (GL) in der EU-Förderperiode 2001 bis 2008 an einer Reihe von Projekten der transnationalen Kooperation für eine nachhaltige Raumentwicklung beteiligt (INTERREG III B). Diese wurden alle erfolgreich abgeschlossen. Sie haben vielfache Resonanz gefunden und ihre Ergebnisse beispielsweise zu den Themen Metropolregion (Metropolitan Areas+), vorbeugender Hochwasserschutz (Oderregio II) oder großflächiger Einzelhandel (Vital Cities), konnten in wichtige Vorhaben der gemeinsamen Landesplanung, wie z. B. in das gemeinsame Leitbild und den Entwurf des Landesentwicklungsplanes für den Gesamttraum und regionale Planungen, einfließen.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hatte im INTERREG III B-Programm rund 15 Mio. € EU-Mittel erhalten. Für die aktuelle Förderperiode 2007 bis 2013 wurde mit dem INTERREG IV B-Programm die transnationale Zusammenar-

beit in der Raumentwicklung verstärkt und das Finanzvolumen deutlich aufgestockt. Die Hauptstadtregion kann hier an zwei Förderprogrammen teilhaben, dem Ostseeraum- und dem Zentraleuropäischen Programm. Berlin und Brandenburg beteiligen sich durch eine Bündlervereinbarung finanziell an der Koordinierung der Förderprogramme und schaffen damit die Voraussetzungen, dass beispielsweise Kommunen, Stadtbezirke, Hochschulen, gemeinnützige Vereine, aber auch die Landesverwaltungen selbst Fördermittel beantragen können.

Auch im Bereich von INTERREG IV C stehen jetzt mehr finanzielle Mittel als in der vorangegangenen Förderperiode zur Verfügung. Es zeichnet sich ein sehr großes Interesse für das Programm ab. So sind seit Beginn des neuen Förderzeitraums eine Reihe von Projekten mit Beteiligung von Berliner und Brandenburger Partnern beantragt und auch bereits begonnen worden.

b) Projekte der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung will die Untersetzung der raumpolitischen Strategie des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors und die Umsetzung des Leitbildes für die Hauptstadtregion mit geeigneten Projekten des europäischen INTERREG-Programms voranbringen.

Für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor wurden zwei Projekte erarbeitet, die als Twin-Projekt ausgerichtet sind; Scandria für den nördlichen und SoNorA mehr für den südlichen Teil des Korridors. Im Projekt SoNorA arbeitet die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg als Partner mit. Das Projekt wurde im November 2008 gestartet. Für Scandria, das noch in der Antragsphase ist, hat die GL die Federführung, also die Rolle des Leadpartners übernommen. So wurde von der GL, gemeinsam mit sechs weiteren Hauptstadtregionen sowie einer weiteren Metropolregion, das Projekt Catch MR (Cooperative approaches to transport challenges in Metropolitan Regions) im Rahmen des INTERREG IV C Programm

vorbereitet. Catch MR soll gute Handlungsansätze („best practices“) nachhaltiger Siedlungs- und Verkehrsentwicklung für Metropolen und deren Regionen untersuchen und auf ihre Umsetzungsmöglichkeiten in den Partnerregionen prüfen.

c) SoNorA – South-North-Axis

Das Projekt SoNorA, das seit November 2008 läuft, zielt auf eine sich erheblich steigernde Nachfrage des Nord-Süd-Verkehrsbedarfs, insbesondere im Güterverkehr zwischen Skandinavien, Mittel- und Südosteuropa. Das erfordert zum einen die weitere Verbesserung der transnationalen Verbindungen, insbesondere die Verlängerung des prioritären Korridors Nr. 1 der Transeuropäischen Verkehrsnetze für den Personen- und Güterverkehr. Zum anderen ermöglicht es im Bereich des Güterverkehrs eine deutliche transnationale Aufwertung, eine Kapazitätssteigerung und damit eine Steigerung des wirtschaftlichen Ertrages der in der Hauptstadtregion gelegenen Umschlag- und Verteilzentren. Das schließt Flughäfen, Eisenbahnknotenpunkte sowie Binnenhäfen im Fern- und Regionalverkehr ein. Hiervon können sowohl Logistikgewerbe und Baugewerbe unmittelbar profitieren, als auch die Ansiedlungsattraktivität in allen Teilen der Hauptstadtregion insgesamt gesteigert werden. Die Beteiligung einer Reihe von Hafengesellschaften und Logistikunternehmen als assoziierte Partner zeigt, dass das Projekt von unmittelbarem Interesse für die Transportbranchen ist.

Leadpartner Region Venetien, Italien
25 Projektpartner
34 assoziierte Partner
aus 9 Staaten Projektstart
November 2008
Budget gesamt 7,09 Mio. €
Budget der GL 0,36 Mio. €



Eines der ersten Anliegen der Projektpartner ist es, ihre Interessen direkt in den Konsultationsprozess zum Grünbuch der Revision der Transeuropäischen Verkehrsnetze einzubringen. Die Europäische Kommission hat Anfang Februar 2009 das Grünbuch veröffentlicht. Die Projektpartner haben intensiv an einer gemeinsam getrage-



nen Position, die regionale, nationale und EU-Institutionen einbezieht, gearbeitet, die den Mitgliedern des Europäischen Parlaments sowie der GD Regio vorgestellt wurden. Wesentliche Inhalte sind:

- die Betonung der transnationalen Süd-Nord-Verbindungen in Zentral-europa, die Ergänzung überlasteter Korridore und die Sicherstellung der Transportverbindungen über die Ostsee
- die Unterstützung des Zweischichtenansatzes mit einem Kernnetz aus prioritären und transnationalen Achsen als Verbindung zum Weltmarkt und zwischen den Hauptstadt- und Metropolregionen und einem Gesamtnetz
- die Bedeutung des territorialen Zusammenhalts, der Territorialen Agenda der EU, den Ergebnissen aus Analysen des Europäischen Raumbeobachtungsnetzwerkes (ESPON) und Interreg-Projekten für den Entwurf des Kernnetzes
- die Frage des Europäischen Mehrwerts

Alle Kriterien in den Empfehlungen stützen eindeutig die von den ostdeutschen Ländern geforderte Nordverlängerung der prioritären Korridore 1 und 22. Die nächsten Arbeiten im SoNorA-Projekt für die Metropolregion werden sich dem Eisenbahnverkehr auf der Verbindung Rostock – Berlin – Triest widmen. Untersuchungen großräumiger Wirkungen des BBI als Verkehrsknoten folgen.

d) Scandria (Scandinavian Adriatic Corridor for Growth and Innovation) Scandria zielt auf die Erhöhung der infrastrukturellen Nutzung und die verbesserte Anbindung regionaler wirtschaftlicher Potenziale im nördlichen Raum des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors. Die Projektpartner haben ihre Arbeit auf die Aktionsbereiche Intermodale Qualität der Transportinfrastruktur, innovative logistische Lösungen sowie auf gemeinsame Strategien zur Funktionserhöhung des Korridors konzentriert. Scandria ist als Twin-Projekt zu SoNorA angelegt. Der Projektantrag ist in Bearbeitung. Wird er bewilligt, soll das Projekt noch 2009 gestartet werden.

Die Hauptstadtregion in europäischen Netzen

METREX und IKM

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist aktiv im europäischen Netzwerk Metrex. Das ist ein Netzwerk von Fachleuten aus der Praxis, das Mitglieder in rund 50 europäischen Ballungs- und Großräumen hat. Diese sind mit der Erarbeitung und Umsetzung von Strategien, Politiken, Programmen zur Raumentwicklung auf der Ebene der Metropolregion befasst und arbeiten im Rahmen von Programmen der EU in Projekten. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist seit September 2006, vertreten durch die GL, Mitglied im Netzwerk und leitet derzeit eine der temporären Arbeitsgruppen mit dem Thema „Major Infrastructures“. Es ist vorgesehen, dass im Jahr 2011 Berlin Gastgeber für eine der regelmäßig stattfindenden Halbjahreskonferenzen sein wird.

Ebenso bringt sich die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung im Initiativkreis der Europäischen Metropolregionen Deutschlands (IKM) ein. Der IKM ist ein Zusammenschluss der deutschen Metropolregionen. Er fördert den systematischen Erfahrungsaustausch und klärt konkrete Kooperationsmöglichkeiten ab, insbesondere auch im Hinblick auf europäische Belange. So hat er sich u. a. auch an der Weiterentwicklung der raumordnerischen Leitbilder des Bundes sowie an der Formulierung von Handlungsbedarf für die Metropolregionen im europäischen Kontext sowie am Grünbuch zur Territorialen Kohäsion beteiligt. Es wurde eine Reihe von gemeinsamen Positionspapieren erarbeitet, die an die europäische und die Bundespolitik geleitet wurden. (www.eurometrex.org, www.deutsche-metropolregionen.org)

Deutsch-Polnisches Raumplanungsinformationssystem

Berlin und Brandenburg erarbeiten gemeinsam mit den an der deutsch-polnischen Grenze gelegenen Ländern und Wojewodschaften ein Raumplanungsinformationssystem, in dem Raumplanungsstrukturen des gesamten deutsch-polnischen Grenzraumes auf Basis moderner digitaler Soft- und Hardware in der gleichen Weise zweisprachig dargestellt werden sollen. Das System soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den Informationsaustausch effizient unterstützen. Im Juni 2008 wurden die Ergebnisse der Fachöffentlichkeit vorgestellt. Die Inbetriebnahme bedarf weiterer Abstimmungen der beteiligten Partner. ■

Stadtentwicklungsfonds (SEF) Brandenburg

Christian Kuenzer

Mit der JESSICA-Initiative (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas) hat die EU-Kommission im Jahr 2007 eine Diskussion eröffnet, wie

Stadtentwicklungsprojekte als Ergänzung zu Zuschüssen auch mit revolvierenden Finanzierungsinstrumenten finanziert werden können. Diese sollen

aus den EFRE-Mitteln der Mitgliedstaaten und deren nationaler Kofinanzierung gespeist werden. Zusätzliche Mittel der EU stehen dafür nicht zur Verfügung.

Idee

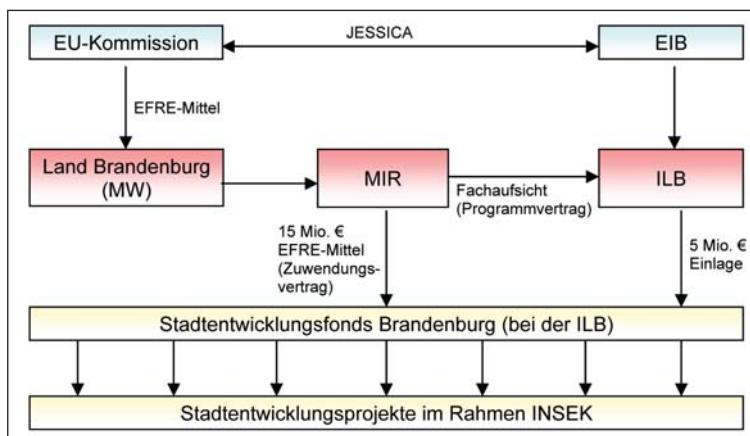
Infolge des EU-Beitritts der osteuropäischen Länder sind die Strukturfondsmittel in den bisherigen Empfängerregionen stark zurückgegangen. Diese Entwicklung wird sich in der Förderperiode ab 2013 auch in Brandenburg weiter fortsetzen. Damit trotzdem auf lange Sicht Finanzierungsquellen für städtische Investitionen zur Verfügung stehen, sollten nach Auffassung der EU Kommission (KOM) mit Strukturfondsmitteln (EFRE, ESF) revolvierende Fonds eingerichtet werden. „Revolvierend“ bedeutet, dass das Kapital nicht nur einmal, sondern mehrfach eingesetzt werden kann. Um dies zu erreichen, müssen Projekte finanziert werden, die zu Rückflüssen führen. Verantwortlich für die Einrichtung entsprechender Finanzierungsinstrumente sind die „Managing Authorities“ der Strukturfonds, das heißt in Deutschland die Bundesländer. Sinn und Zweck eines Stadtentwicklungsfonds ist nicht der Ersatz von Zuschüssen, sondern deren Ergänzung, so dass insgesamt die Flexibilität des Finanzierungsangebots in der Stadtentwicklung größer wird.

Modell SEF-Brandenburg

Das MIR hat bereits 2007 die JESSICA-Initiative der EU-Kommission aufgegriffen und ist dabei, einen Stadtentwicklungsfonds (SEF) bei der ILB einzurichten. Das MIR hat sich zunächst für ein möglichst einfaches Modell entschieden. Aus dem SEF sollen ausschließlich Darlehen an Kommunen für Projekte im Rahmen Integrierter Stadtentwicklungskonzepte (INSEK) ausgereicht werden. Profitieren werden zunächst nur die 15 Brandenburger Städte, die auch Zuschüsse aus dem EFRE-Programm „Nachhaltige Stadtentwicklung“ erhalten. Der Start des Fonds ist noch vor der Sommerpause geplant. Sofern sich dieses Modell erfolgreich umsetzen lässt, sollen in einer zweiten Stufe weitere Finanzpartner gewonnen werden.

Der Fonds hat folgende Eckpunkte:

- Der Fonds wird insgesamt 20 Mio. € umfassen. Davon stammen 15 Mio. € aus den insgesamt in Brandenburg verfügbaren 115 Mio. € EFRE für die nachhaltige Stadtentwicklung,



- 5 Mio. € nationale Kofinanzierung stellt die ILB über ein Globaldarlehen bei der EIB bereit.
- Die Darlehen haben eine Laufzeit von zehn Jahren und werden nach derzeitiger Planung mit 1,5 % verzinst, diese Konditionen werden bei Bedarf flexibel gehandhabt.
- Die Ausreichung der Fondsmittel muss für Brandenburg Nord-Ost und Süd-West gesondert erfolgen (Nordosten 13,07 Mio. €, Südwesten 6,93 Mio. €).
- Die Rückflüsse aus den gewährten Darlehen fließen bis zum 31.12.2015 zurück in den SEF und werden durch Neubewilligungen wieder in den Regionen eingesetzt. Danach ist ein regional ungebundener Einsatz im ganzen Land Brandenburg möglich.

Einsatzgebiete

SEF-Darlehen aus dem EFRE müssen, genau wie die Zuschüsse aus dem EFRE, den Zielen der EU-Strukturfondsdien (Göteborg, Lissabon – Arbeit, Bildung, Wirtschaft). Die möglichen Anwendungsbereiche für den SEF ergeben sich verbindlich aus dem EFRE-OP-Brandenburg und der Richtlinie des MIR zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung. Mögliche Einsatzgebiete sind:

- Steigerung des Wirtschaftswachstums
- Sanierung der physischen Umwelt
- Neuerschließung brachliegender Flächen
- Erhaltung und Aufwertung des Natur- und Kulturerbes
- Förderung der unternehmerischen

Initiative, der lokalen Beschäftigung und der kommunalen Entwicklung und der Bereitstellung von Dienstleistungen für die Bevölkerung

Der SEF darf, ebenfalls wie die Zuschüsse, nur in Projekte investieren, die Bestandteil eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes sind, in Brandenburg die INSEK. Der Projektfondus ist somit für Zuschuss und SEF-Darlehen identisch. Bisher wurden 300 EFRE-fähige Maßnahmen bezogen auf die 15 EFRE-Städte identifiziert. Die für eine Förderung beantragten Projekte werden durch das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) und die ILB nach folgenden Kriterien bezüglich der Möglichkeit einer Darlehensgewährung geprüft:

- Erzielung projektbezogener Nettoeinnahmen
- Wirtschaftlichkeitsprüfung
- Kommunale Leistungsfähigkeit für eine Darlehensaufnahme
- Möglichkeit einer Anschubfinanzierung

Es wird angestrebt, dass möglichst in jeder der 15 ausgewählten INSEK-Städte ein Projekt aus dem SEF finanziert wird.

Aktivitäten anderer Länder

Nachzeitigem Stand ist Brandenburg das erste deutsche Bundesland, das einen EFRE-gepeisten Stadtentwicklungsfonds arbeitsfähig ausgestaltet. In anderen Bundesländern bzw. bei der KfW gibt es unterschiedlich weit gediehene Überlegungen zur Einrichtung eines SEF. Zu nennen sind:



Hamburg-Wilhelmsburg

Überlegt wird im Rahmen der IBA 2013 den Stadtteil Wilhelmsburg zu entwickeln. In diesem Zusammenhang wird auch über die Finanzierung mittels eines SEF nachgedacht. Die Überlegungen befinden sich noch in einer frühen Konzeptphase.

SEF Nordrhein-Westfalen

Zur Zeit besteht eine Arbeitsgruppe aus Landes- und Bankenvertretern zur Analyse finanz- und förder technischer Aspekte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Im Ergebnis wird über die Einrichtung eines SEF entschieden.

Stadt- und Strukturentwicklungsfonds Rheinland-Pfalz

Machbarkeitsstudie ist in Planung. Expertenworkshop für 2009 geplant.

SEF der KfW

Eigenkapitalfinanzierung für private Investitionen in Projekte mit positiver Rendite an benachteiligten Standorten. Derzeit wird ein Kriterienkatalog zur Projektbewertung erstellt.

Fazit

Der Grundgedanke der JESSICA-Initiative ist ein anderer Förderansatz, der zur Flexibilisierung der Finanzierungsinstrumente in der nachhaltigen Stadtentwicklung beiträgt. Die Vorteile gegenüber der klassischen EFRE-Zuschussförderung sind offensichtlich: Nach Ende der Förderperiode stehen aufgrund des revolvingierenden Ansatzes erneut Mittel zur Verfügung. Stadtentwicklungsfonds können die traditionelle Zuschussförderung nicht ersetzen, sollen sie aber sinnvoll

ergänzen. In der Praxis wird sich oftmals eine Kombination von Fonds- und Zuschussfinanzierung innerhalb eines integrierten Stadtentwicklungsprojektes durchsetzen.

Zur Zeit stehen den Brandenburger Kommunen noch reichlich Fördermittel zur Verfügung – nicht zuletzt durch die Konjunkturpakete. Für die Zeit danach ist jedoch Vorsorge zu treffen. Eine verstärkte Finanzierung von Stadtentwicklungsprojekten durch Darlehen im Rahmen dieses revolvingierenden Fonds wird dabei eines der Instrumente sein, mit denen den veränderten Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden kann.



„Urb.Energy“ innerhalb des EU-Förderprogramms INTERREG IV B

Kirsten Kleinheyer

INTERREG ist eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union mit dem Ziel der Förderung der regionalen Zusammenarbeit zur Reduzierung der größten Strukturunterschiede innerhalb Europas. Derzeit handelt es sich um die vierte Auflage (= INTERREG IV) für den Zeitraum 2007 – 2013. Finanziert wird diese Initiative i. d. R. durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Sie wird in die drei Ausrichtungen A, B und C unterschieden:

- INTERREG A richtet sich an die Kooperation zwischen unmittelbar benachbarten Grenzregionen
- INTERREG B beschäftigt sich mit der transnationalen Zusammenarbeit in 10 staatenübergreifenden Großräumen sowie 3 Überseeterritorien und
- INTERREG C behandelt Aufgabenstellungen mit europaweiter Relevanz

Einer der staatenübergreifenden Großräume im Rahmen der Ausrichtung INTERREG B ist die Ostseeregion („Baltic Sea“). In dieser Region will das Programm eine verstärkte räumliche Integration und eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit fördern. Besondere Bedeutung kommt dabei dem demografischen Wandel, der Verbesserung des räumlichen Zugangs und der Erschließungsqualität, der Umwelt, dem Klimawandel und der Risikoprävention zu.

Im Rahmen dieser INTERREG-VI B-Initiative befasst sich das im Jahr 2007 initiierte und im Oktober 2008 genehmigte Projekt „Urb.Energy“ mit dem Thema der nachhaltigen energetischen Sanierung von Gebäuden und Stadtquartieren im Rahmen einer integrierten Stadtentwicklungsstrategie im Ostseeraum.

Hauptpartner („Lead Partner“) und damit verantwortlich für die Antragstellung, die

Organisation, den Inhalt, die Finanzen und das Berichtswesen des „Urb.Energy“-Projektes ist der Deutsche Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e. V. (DV). Die Projektkoordination hat die Initiative Wohnungswirtschaft Osteuropa (IWO) e. V. übernommen. Darüber hinaus sind 14 weitere Institutionen aus den Ländern Estland, Deutschland, Lettland, Litauen, Polen und Weißrussland als Projektpartner beteiligt. Bei den deutschen Partnern handelt es sich neben dem MIR um das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Verkehr in Schleswig-Holstein, die Industrie- und Handelskammer Potsdam (hier: Brandenburgische Energie Technologie Initiative (ETI)) und das Kompetenzzentrum Großsiedlungen e. V. aus Berlin.

Insgesamt steht für das Urb.Energy-Projekt ein Finanzvolumen von 3,77 Mio. € zur Verfügung. Die EU gewährt für die



alten EU-Länder eine Förderung von bis zu 75 % nach dem Kostenerstattungsprinzip, d. h. der Eigenanteil für Deutschland und damit das MIR beträgt 25 %. Die neuen Mitgliedstaaten Lettland, Litauen, Estland und Polen müssen einen reduzierten Eigenanteil von 15 % tragen. Die Finanzierung erfolgt aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Für Nicht-EU-Staaten (hier: Weißrussland) gibt es gesonderte Regelungen.

Ziel des Projekts ist die Organisation eines Informations- und Erfahrungsaustausches zur nachhaltigen energetischen Sanierung von Wohngebäuden und Stadtquartieren im Ostseeraum. Dabei sollen insbesondere die neuen EU-Länder (z. B. Estland, Lettland) von den Erfahrungen der alten EU-Ländern (z. B. Deutschland) profitieren. Innerhalb dieser transnationalen Partnerschaften werden umsetzungsorientierte, übertragbare und integrierte Handlungs- und Finanzierungsstrategien und Konzepte für eine nachhaltige energetische Aufwertung von Wohnquartieren und Infrastruktur in Mittel- und Osteuropa mit dem Ziel entwickelt, entsprechende Investitionsmaßnahmen konkret vorzubereiten. Dabei sollen folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Integrierte Städtische Entwicklung – Verbesserung von Wohnquartieren
- Energieeffiziente Sanierung von Gebäuden und Energieversorgung
- Finanzierungsinstrumente und Managementkonzepte

Für die Zusammenarbeit und Abstimmung mit den anderen Projektpartnern sind verschiedene Workshops und Seminare geplant. Die Veranstaltungsreihe beginnt am 15. und 16. Juni 2009 mit der Kick-Off-Konferenz in Potsdam.

Das MIR wird im Rahmen des Projekts „Urb.Energy“ die bisherigen Erfahrungen zur Energieeinsparung und CO₂-Minderung in der Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungsbestände und bei der nachhaltigen energetischen Sanierung von Stadtquartieren des Landes Brandenburg anhand realisierter Positivbeispiele einbringen. Hier werden insbesondere die noch laufenden Modellprojekte des EXWOST-Forschungsfeldes „Energetische Stadterneuerung“ einbezogen. Im Ergebnis soll der Dialog mit den Projektpartnern zu einer Analyse der energieeffizienten Sanierung von Wohngebäuden, Wohnquartieren und öffentlicher Infrastruktur im Land Brandenburg führen und zum anderen eine Strategie zur Erreichung der Energieeffizienz in

der Stadtentwicklung unter Berücksichtigung von möglichen Finanzierungsinstrumenten entwickeln. Die Ergebnisse sollen in Form von zwei Broschüren und Internetseiten fixiert und publiziert werden.

Am Ende der Projektlaufzeit im Januar 2012 sollen folgende Gesamtergebnisse vorliegen:

- Handbücher zu den einzelnen Projektthemen
- Darstellung der Relevanz der jeweiligen Themen, der Rahmenbedingungen in den einzelnen Ländern, die Evaluation der konkreten Aktivitäten der Projektpartner sowie ein daraus entwickeltes, verallgemeinerbares, übertragbares und umsetzungsorientiertes Know-How sowie Handlungsempfehlungen an die relevanten Akteure
- Gemeinsames Politikpapier mit Handlungsempfehlungen an die verschiedenen Ebenen der nationalen politischen Gremien und Instanzen sowie der EU, das unter der Federführung des DV und in Abstimmung mit den Projektpartnern erarbeitet und während der Abschlusskonferenz 2011 verabschiedet werden soll. ■

Was bringt die EU der Verbraucherin und dem Verbraucher?

Dr. Iwan Chotjewitz

Die europäische Verbraucherpolitik und das Verbraucherschutzrecht der Europäischen Union haben weitreichende und unmittelbare Auswirkungen auf alle EU-Bürgerinnen und EU-Bürger. Verbraucherschutzvorschriften der EU reglementieren Schadstoffe in Lebensmitteln und Spielzeug. Sie schützen vor gefährlichen Produkten ebenso wie vor überhöhten Roaming-Entgelten beim Mobiltelefonieren im Ausland. Auf ihnen

beruht die Verpflichtung zur Information der Verbraucher über den Gehalt an Zusatzstoffen (E-Nummern im Zutatenverzeichnis) ebenso wie über die Haltingsbedingungen von Legehennen (Stempel auf dem Ei) und über die Schädlichkeit von Zigaretten.

Zunehmend verfolgt die Europäische Union auch den Schutz der wirtschaftlichen Interessen der Verbraucher. So

geht etwa die 2002 in Kraft getretene Verlängerung der Gewährleistungsfrist im Verbrauchsgüterkaufrecht von sechs Monaten auf zwei Jahre auf eine Vorgabe der EG-Verbrauchsgüterkaufrichtlinie zurück.

Der europäische Binnenmarkt besteht seit der EU-Osterweiterung in den Jahren 2004 und 2007 aus über 490 Mio. Verbraucherinnen und Verbrauchern.



SchwerpunkttHEMA: Brandenburg in Europa



Der europäische Wirtschaftsraum ist damit der größte gemeinsame Markt der Welt. Zwei Drittel des gesamten EU-Handels entfallen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten mit Waren und Dienstleistungen. Der Handel mit Verbraucherprodukten hat daran erheblichen Anteil.

Stärkung des europäischen Binnenmarktes und Stärkung des Verbraucherschutzes sind dabei zwei Seiten einer Medaille: Ein breites und grenzüberschreitendes Angebot an Waren und Dienstleistungen vergrößert die Auswahl und stärkt damit die Wettbewerbsposition der Verbraucherinnen und Verbraucher. Diese gesteigerte „Nachfragemacht“ führt zu einer höheren Qualität der angebotenen Waren und Dienstleistungen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass Verbraucherinnen und Verbraucher Preise und Qualitäten der angebotenen Waren und Dienstleistungen vergleichen und dies bei ihren Kaufentscheidungen berücksichtigen und nicht durch unlautere Wettbewerbsbehandlungen unzulässig beeinflusst werden. Die europäische Verbraucherpolitik und der Europäische Gerichtshof orientieren sich daher am Leitbild des durchschnittlich informierten, aufmerksamen und verständigen Durchschnittsverbrauchers.



beruht inzwischen auf zwei sogenannten Säulen: den gemeinsamen Marktordnungen und der Entwicklung des ländlichen Raums. In den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erfolgte zudem die Abkehr von der Förderung der europaweiten Massenproduktion möglichst einheitlicher Lebensmittel zugunsten einer Betonung der regionalen Vielfalt (Diversifizierung) und der Qualitätspolitik etwa durch Regelungen zu geografischen Ursprungs- und Herkunftsbezeichnungen (z. B. Spreewälder Gurken, Parma-Schinken) oder zu Öko-Lebensmitteln.

Jedoch stellte man fest, dass Hemmnisse beim innergemeinschaftlichen Warenverkehr auch auf unterschiedliche lebensmittelrechtliche Regelungen zurückzuführen waren und es entstanden umfangreiche Harmonisierungsregelungen im gesundheitlichen Verbraucherschutz, z. B. über Fleischhygiene, Lebensmittelhygiene im allgemeinen, Rückstände von Pflanzenschutz- und Tierarzneimitteln, Lebensmittelkennzeichnung oder Zusatzstoffe.



Bei globalen Verbraucherschutzproblemen, wie zum Beispiel Defiziten bei der Sicherheit von Spielzeug aus Fernost, hat die Europäische Union durch ihre Stellung im Welthandel bessere Verhandlungs- und Durchsetzungsmöglichkeiten als die einzelnen EU-Mitgliedstaaten.

Bereits in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts reagierte die EU-Kommission mit ihrem ersten Aktionsprogramm zum Verbraucherschutz mit Maßnahmen im gesundheitlichen Verbraucherschutz auf die Folgen der Liberalisierung des innergemeinschaftlichen Handels.



Einer der ersten Bereiche, in dem sich die EU-Mitgliedstaaten auf europäischer Ebene auf eine gemeinsame Politik verständigt haben, ist die Gemeinsame Agrarpolitik (GAP). Sie entstand in den Gründungsjahren der damaligen Europäischen Gemeinschaften und sollte seinerzeit die Produktion ausreichender Mengen preiswerter Nahrungsmittel sicherstellen. Heute soll die GAP durch Förderung entsprechender Anbaumethoden die Erzeugung gesunder und sicherer Lebensmittel und den Schutz der Umwelt gewährleisten. Die GAP

Der Schritt vom Gemeinsamen Markt zum Binnenmarkt wurde 1992 vollendet. Seitdem sind im europäischen Binnenmarkt der freie Waren-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehr gewährleistet und den Verbraucherinnen und Verbrauchern wurden neue Möglichkeiten zum grenzüberschreitenden Einkauf eröffnet. Zugleich erhielten die Verbraucherpolitik und der Verbraucherschutz ihren Platz im EG-Vertrag und damit in der europäischen Politik. Der grenzüberschreitende Einkauf wurde in den 90er Jahren durch Abschaffung von Pass- und Zollkontrollen an den meisten EU-Binnengrenzen und nicht zuletzt auch durch die Einführung des Euro-Bargeldes zum 1. Januar 2002 weiter gefördert.

Fotos: Andrea Hass



Mit Gründung der Europäischen Union (EU) durch den Vertrag von Maastricht 1992 erstreckten sich die Aufgaben der EU auch auf den wirtschaftlichen Verbraucherschutz. Die Kompetenzen der EU im wirtschaftlichen Verbraucherschutz wurden 1999 durch den Vertrag von Amsterdam nochmals erweitert und die EU erhielt damit zunehmend auch Einfluss auf die Zivilrechtsordnungen der Mitgliedstaaten.

Ein wichtiger Punkt in der aktuellen verbraucherpolitischen Diskussion auf EU-Ebene ist die Weiterentwicklung der Konformitätsprüfung sowie der CE-Kennzeichnung. Darunter versteht man die Prüfung, ob die hergestellten Erzeugnisse mit den einschlägigen europäischen Produktsicherheitsvorschriften übereinstimmen. Die derzeitige CE-Kennzeichnung beinhaltet etwa bei Spielzeug nur eine Selbsterklärung des Unternehmers, wonach das von ihm hergestellte Erzeugnis den Vorschriften entspricht. Die CE-Kennzeichnung ist somit nicht das Ergebnis einer Baumusterprüfung durch ein unabhängiges Prüfinstitut. Entsprechende Änderungen im Produktsicherheitsrecht mit dem Ziel, hier zu einem höheren Schutzniveau zu gelangen, werden derzeit auf EU-Ebene diskutiert.

Ein funktionierender grenzüberschreitender Verbraucherschutz braucht nicht nur die Rechtsangleichung, sondern auch neue Formen der Verwaltungszusammenarbeit. Nur so kann sichergestellt werden, dass die für einen Hersteller in einem EU-Mitgliedstaat zuständige Überwachungsbehörde davon erfährt, wenn durch das von ihm hergestellte Erzeugnis in einem anderen Mitgliedstaat Verbraucherinnen und Verbraucher gefährdet oder geschädigt werden. Für den Bereich der allgemeinen Produktsicherheit sowie der Lebensmittelsicherheit gibt es daher entsprechende Systeme zur Bewertung und Weiterleitung von Warn- und Informationsmeldungen innerhalb Europas (Rapid Exchange-System [RAPEX] und Rapid Alert System for Food and Feed [RASFF]). So wurden über das Europäische Schnellwarnsystem für Lebensmittel und Futtermittel (RASFF) im Jahr 2007 über 7000 Meldungen ausgetauscht. Für die

Dienstleistungswirtschaft sowie für den wirtschaftlichen Verbraucherschutz befinden sich derartige Systeme im Aufbau (Binnenmarkt-Informationssystem [IMI] und Consumer Protection Cooperation System [CPCS]).

Beratung und Unterstützung im wirtschaftlichen Verbraucherschutz erhalten Verbraucherinnen und Verbraucher in Deutschland durch die Verbraucherzentralen. Die grenzüberschreitende Verbraucherberatung durch die Verbraucherzentrale Brandenburg e. V. gemeinsam mit der polnischen Partnerorganisation im Deutsch-Polnischen Verbraucherzentrum Frankfurt (Oder) wird u. a. durch das Land Brandenburg gefördert.

Die Weiterentwicklung des Binnenmarktes ist aber kein Selbstzweck und nicht jedes Problem, dass Verbraucherinnen und Verbraucher in Europa haben, ist auch ein Problem für Europa. Entfernungen, Sprachbarrieren und kulturelle Traditionen bilden oft größere Hemmnisse für den grenzüberschreitenden Handel als nicht harmonisierte Vorschriften, ebenso soziale Unterschiede. Zudem ist Verbraucherpolitik eine sehr dynamische Materie, die sich stets aktuellen und nicht in allen EU-Mitgliedstaaten gleichermaßen auftretenden Herausforderungen zu stellen hat. Anders als im gesundheitlichen und im technischen Verbraucherschutz, wo vor allem sich häufig ändernde Anforderungen an Erzeugnisse und Verbraucherprodukte normiert werden, hat der wirtschaftliche Verbraucherschutz enge Bezüge zu den gewachsenen Zivilrechtsordnungen der Mitgliedstaaten. Von daher gilt es, das richtige Maß zwischen Harmonisierung und mitgliedstaatlichen Handlungsspielräumen zu wahren, damit Friktionen mit den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten vermieden werden und die europäische Verbraucherpolitik nicht nur für die Vollendung des europäischen Binnenmarktes, sondern auch für möglichst viele Verbraucherinnen und Verbraucher in Europa auch auf Dauer einen echten Zusatznutzen erbringt.



Fotos: Andrea Hass



Fahrgastrechte im Eisenbahnverkehr

Dirk Menger

Die Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr tritt am 3. Dezember 2009 EU-weit in Kraft. Die Verordnung enthält Regelungen über den Beförderungsvertrag, über Informationen und Fahrkarten, über die Haftung von Eisenbahnunternehmen für Fahrgäste und deren Gepäck, über Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle, für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität, über Sicherheit, Beschwerden, Qualität der Verkehrsdienste sowie über die Durchsetzung der Verordnung. Bisherige Kulanzregelungen der Verkehrsunternehmen erhalten einen rechtlich verbindlichen Rahmen.

Die Fahrgastrechte sollen durch eine bundesgesetzliche Regelung bereits vorzeitig den Fahrgästen zugutekommen. Das Gesetzgebungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Im Folgenden wer-

den die wesentlichen Regelungen (Stand 26. März 2009) dargestellt:

Verspätungen und Zugausfälle

Ab einer Verspätung von 60 Minuten im Nah- und Fernverkehr besteht ein Anspruch auf eine Fahrpreiserstattung in Höhe von 25 %. Ab einer Verspätung von 120 Minuten hat der Fahrgast einen Erstattungsanspruch in Höhe von 50 % des Fahrpreises. Bei der Verspätung wird die gesamte Reisekette betrachtet, d. h. die Erstattung wird auch gewährt, wenn die verspätete Ankunft durch einen verpassten Anschluss begründet ist. Die Erstattung des Fahrpreises soll auf Wunsch des Fahrgastes auch in bar erfolgen.

Muss der Fahrgast mit einer Verspätung im Nahverkehr von mehr als 20 Minuten rechnen, kann er einen beliebigen, alternativen Zug, insbesondere auch einen Zug des Fernverkehrs nutzen. Ausgenommen sind Züge mit Reservierungspflicht (City Night Line oder ICE Sprinter) und Züge die für Sonderfahrten oder im Charterverkehr eingesetzt werden.

Bei einer drohenden Verspätung im Nahverkehr von mindestens 60 Minuten besteht ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für jedes alternative Verkehrsmittel (auch Taxi) bis zu einem Betrag von 80 €, wenn die vertragsmäßige Ankunftszeit in die Zeit von 0:00 Uhr und 05:00 Uhr fällt. Ein Anspruch besteht auch dann, wenn der fahrplanmäßig letzte Zug ausfällt und der Zielort ohne die Nutzung des alternativen Verkehrsmittels nicht mehr bis 24:00 Uhr erreicht werden kann.

Personenschäden

Bei einem Eisenbahnunfall erhalten die Geschädigten, soweit ein Fahrgast getötet oder verletzt wurde, zukünftig umgehend finanzielle Hilfe. Die Eisenbahnunternehmen werden verpflichtet, einen

Vorschuss zu zahlen, der die unmittelbaren wirtschaftlichen Bedürfnisse des geschädigten Fahrgastes oder seiner Angehörigen deckt.

Rechte von Personen mit eingeschränkter Mobilität

Die Eisenbahnunternehmen haben unter aktiver Beteiligung der Interessenvertreter von Personen mit eingeschränkter Mobilität nicht diskriminierende Zugangsregelungen für die Beförderung von Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität aufzustellen.

Sie müssen dafür sorgen, dass der Bahnhof, die Bahnsteige, die Fahrzeuge und andere Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind. Soweit entsprechendes Personal vorhanden ist und der Unterstützungsbedarf vorher angemeldet wurde, werden die Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsbetreiber verpflichtet, kostenlos Unterstützung beim Ein- und Aussteigen sowie bei der Fahrt zu leisten.

Informationspflichten der Eisenbahnunternehmen

Die Eisenbahnunternehmen müssen die Fahrgäste beim Fahrkartenverkauf bzw. während der Fahrt insbesondere darüber informieren, welche die kürzeste und preisgünstigste Zugverbindung ist, welche Rechte der Fahrgast hat, ob der Zug Verspätung hat und welche Anschlüsse erreicht werden können. Im Nahverkehr sollen die Informationspflichten aus Praktikabilitätsgründen allerdings weniger umfangreich sein, zum Beispiel sollen die Informationen über die Anschlussverbindungen während der Fahrt entfallen können.

Qualitätsmanagement

Eisenbahnunternehmen, die Schienenpersonenfernverkehr betreiben, müssen künftig Qualitätsstandards festlegen und



Rollstuhlfahrer am Hauptbahnhof Potsdam.

Foto: Andrea Hass

systematisch überprüfen. Für den Schienenpersonennahverkehr in Berlin und Brandenburg sind bereits durch die Verkehrsverträge der Länder mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechende Standards festgeschrieben.

Beschwerdestellen und Schlichtung

Ferner müssen alle Eisenbahnunternehmen ein Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden einrichten. Zusätzlich werden Beschwerdestellen bei den Eisenbahnaufsichtsbehörden eingerichtet, damit der Fahrgast eine Anlaufstelle hat, wenn er von einem Eisenbahnunternehmen nicht zufriedenstellend behandelt worden ist.

Für die außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten kann der Fahrgast sich zusätzlich an eine Schlichtungsstelle wenden. Neben den bestehenden Schlichtungsstellen hat bereits am 28. Januar 2009 die Schlichtungsstelle Nahverkehr für Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt ihre Arbeit aufgenommen.

Ausblick: Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr

Dem Bund liegt derzeit ein Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr vor. Der Verordnungsvorschlag sieht Regelungen für den Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr sowie den Bereich des ÖPNV u. a. in folgenden Bereichen vor:



Fotos: Andrea Hass

Haftung für Personenschäden, Vorauszahlungen bei Personenschäden, Rechte von Fahrgästen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität (Hilfeleistungen im Fahrzeug und an Busbahnhöfen), Haftung bei Annullierung und großer Verspätung von Fahrten, Bereitstellung von Informationen.

Neue Fluggastrechte für mobilitätseingeschränkte und behinderte Menschen

Karolina Hoser-Grancho



Behinderte oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Flugreisende haben seit dem 26. Juli 2008 aufgrund der Verordnung (EG) n1107/2006 deutlich verbesserte Rechte.

Flughäfen, Fluggesellschaften und Reiseveranstalter sind zu Unterstützungs- und Informationsleistungen verpflichtet, die die Vorbereitung und Durchführung einer Flugreise für mobilitätseingeschränkte und behinderte Menschen erleichtern. Diese Serviceleistungen sind ohne zusätzliche Kosten für den Fluggast zu erbringen. Allerdings ist eine bestimmte Mitwirkung erforderlich. So ist die rechtzeitige Anmeldung der be-

sonderen Bedürfnisse beim Reiseveranstalter oder bei der Fluggesellschaft erforderlich. 48 Stunden vor einem Abflug müssen die Angaben vorliegen. Weiterhin ist es erforderlich, dass der Fluggast sich zum vorgegebenen Zeitpunkt zur Abfertigung begibt bzw. sich rechtzeitig an den vom Flughafen ausgewiesenen Kontaktpunkten einfindet.

Folgende Unterstützungsleistungen sind anzubieten:

- Innerhalb Europas dürfen Buchungen oder Beförderungsleistungen grundsätzlich nicht verweigert werden. Ausnahmen sind möglich, wenn technische Hindernisse entgegenstehen, z. B. die Größe von Flugkabinen oder Türen oder geltende Sicherheitsbestimmungen entgegenstehen.
- Auf den Flughäfen müssen Kontaktpunkte ausgewiesen sein, die es mobilitätseingeschränkten oder behinderten Personen ermöglichen, sich bemerkbar zu machen und um Hilfe zu bitten. Bei einer Anmeldung von 48 Stunden vor dem Abflug, muss auf Wunsch eine durchgehende Betreuung bis zum Abflug bereitgestellt werden.
- Innerhalb der EU sind die Fluggesellschaften u. a. verpflichtet kos-



tenlos Mobilitätshilfen oder Begleithunde zu befördern. Die Fluggesellschaften sind außerdem zu den notwendigen Hilfeleistungen an Bord verpflichtet. Auch insoweit sollte eine Information der Fluggesellschaft 48 Stunden vor dem Abflug erfolgen.

Soweit Rechte nicht beachtet wurden, kann sich der Fluggast jederzeit an die Fluggesellschaft oder den Flughafen wenden. Darüber hinaus kann sich der Fluggast an die nationale Beschwerdestelle beim Luftfahrt-Bundesamt wenden. Dieses prüft, ob und inwieweit ein Verstoß gegen die Verpflichtungen aus der Verordnung vorliegt. Bei berechtigten Beschwerden können Sanktionen gegen die Unternehmen verhängt werden. Schadensersatz ist durch den jeweiligen Fluggast jedoch weiterhin auf zivilrechtlichem Wege einzufordern.

Allgemeine Fluggastrechte

Darüber hinaus sind in der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 Mindestrechte von Fluggästen niedergelegt, so dass bei:

- a) Nichtbeförderung gegen den Willen der Fluggäste, diese abhängig von der Flugstrecke und der Verspätung aufgrund anderweitiger Beförderung, Ausgleichsleistungen beanspruchen können
- b) Annullierung des Fluges, falls ein Fluggast nicht 14 Tage vor dem Flug benachrichtigt wurde, falls nicht zeitnah des ursprünglichen Termins ein Alternativflug gebucht werden kann oder falls die Fluggesellschaft nicht nachweisen kann, dass außerordentliche Umstände zur Annullie-

rung geführt haben, eine finanzielle Ausgleichsleistung fällig wird

- c) Verspätung des Fluges von mehr als fünf Stunden eine Rückerstattung des Flugpreises beantragt werden kann, soweit die Reise nicht fortgesetzt wird

Die Fluggesellschaften sind im Übrigen in den genannten Fällen zu Unterstützungsleistungen verpflichtet und haben den Fluggästen Verpflegung, Kommunikation und im Bedarfsfall Übernachtungsgelegenheiten zur Verfügung zu stellen. Ungeachtet dessen besteht immer die gesetzliche Verpflichtung, die Fluggäste über ihre Rechte zu informieren und ihnen mitzuteilen, wo sie sich beschweren können.



Wettbewerb durch Marktöffnung im ÖPNV – Vorteile für die Fahrgäste

Bert Vogt

Mit der Verordnung (EWG) 1191/69 vom 20. Juni 1991 wurde eine rechtliche Neuordnung des ÖPNV in Europa eingeleitet, die mit der Verabschiedung der Verordnung Nr. 1370/2007 durch das Europäische Parlament sowie den Rat der Europäischen Union einen vorläufigen Schlussstrich unter die Wettbewerbsdiskussion zog und damit entscheidend zur Rechtssicherheit im öffentlichen Personenverkehr auf Schiene und Straße beiträgt.

Die neue Verordnung (sog. Marktöffnungsverordnung) wurde am 23. Oktober 2007 beschlossen, am 3. Dezember 2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft. Zeitgleich wird die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben.

Kernpunkt der VEU VO Nr. 1370/2007 ist das Gebot der Gewährung von aus-

schließlichen Rechten und/oder finanziellen Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger ausschließlich auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der grundsätzlich im Wege einer Ausschreibung zu vergeben ist.

Allerdings kann der Aufgabenträger entscheiden, die öffentlichen Verkehrsdienste selbst zu erbringen oder direkt – also ohne Ausschreibungswettbewerb – an ein Tochterunternehmen zu vergeben. Ist der Aufgabenträger beispielsweise eine Kommune, kann diese den Verkehr weiterhin durch die örtlichen Stadtwerke oder ein sonstiges städtisches Unternehmen erbringen lassen. Jedoch gilt dann für die Betreiber ein Beteiligungsverbot an Ausschreibungen in anderen Regionen. Deren Aktivitäten sind somit auf das Zuständigkeitsgebiet des Aufgabenträgers beschränkt. Die vom Aufgabenträger gezahlten Ausgleichsleistungen dürfen in allen Fällen den Betrag

nicht übersteigen, der erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinschaftlichen Verpflichtungen – unter Berücksichtigung der dabei vom Betreiber selbst erzielten und einbehaltenen Einnahmen sowie eines angemessenen Gewinns – zu decken.

Eine Direktvergabe ohne Wettbewerb ist neben kleineren Dienstleistungsaufträgen insbesondere im Eisenbahnregional- oder -fernverkehr möglich.

Die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge beträgt für Busdienste maximal zehn Jahre, für Schienenverkehrsdienste 15 Jahre. Falls der Betreiber der Verkehrsdienste erhebliche Investitionen für deren Erbringung getätigt hat, kann die Laufzeit um die Hälfte verlängert werden. Während eines Übergangszeitraumes von zehn Jahren sind die Mitgliedstaaten der EU aufgefordert, die neue Marktöffnungsverordnung be-

reits schrittweise anzuwenden und die schrittweise Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen unter Beachtung der vorgenannten Bedingungen nach der Hälfte des Übergangszeitraums in Form eines sog. Fortschrittsberichts nachzuweisen.

Bereits nach fünf Jahren muss – gemessen am Wert – mindestens die Hälfte der Dienstleistungsaufträge, mit dem Ende der Übergangszeit deren Gesamtheit nach den Vorschriften dieser EU-Verordnung vergeben worden sein. Die Auftraggeber können während der zwei-

ten Hälfte der Übergangszeit solche Unternehmen vom Ausschreibungsverfahren ausschließen, die überwiegend in nicht geöffneten Märkten tätig sind.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge, die vor dem 3. Dezember 2009 abgeschlossen wurden bzw. werden, bleiben unter bestimmten Voraussetzungen für ihre vorgesehene Laufzeit gültig.

Diese nunmehr bestehenden Wettbewerbsregelungen führen neben der Marktöffnung und der Vermeidung von Monopolstellungen vor allem zur Ver-

besserung der Qualität der Verkehrsdienstleistungen und zu einer effektiven und wirtschaftlicheren Verwendung der vorhandenen Finanzmittel.

Der Bürger spürt das als Fahrgast direkt. Immer mehr verschiedene Verkehrsunternehmen prägen das Bild des ÖPNV / SPNV. Der technische Standard und die Qualität der Fahrzeuge wird ständig verbessert. Aber vor allem verbessert sich durch den Wettbewerb der Service, die Zuverlässigkeit und die Pünktlichkeit der Verkehrsdienstleister stetig im Interesse zufriedener Fahrgäste. ■

TRANSPOWER: Neue Mobilitätskonzepte für die Städte in der EU

Julia Jesson

Die Luftreinhalteverordnung der EU fordert unter anderem umweltschonenden Stadtverkehr und zukunftsweisende, urbane Mobilitätskonzepte. Die Vermeidung von Verkehr, die Umstellung auf alternative Transportarten und eine umweltbewusste Gestaltung sind die zentralen Strategien für nachhaltigen städtischen Transport. Entscheidungsträger benötigen hierfür genau geprüfte wissenschaftliche Informationen über „best practices“, optimale Verfahren, und relevante Erfahrungen, um städtische Transportkonzepte schnell und effizient umsetzen zu können.

Das Projekt TRANSPOWER im Auftrag des MIR des Landes Brandenburgs, umgesetzt durch die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), Büro Öffentliche Auftraggeber / Berlin setzt genau hier an und ermöglicht es wichtigen Akteuren des städtischen Transportwesens, aber auch kommunalen und regionalen Behörden, umweltfreundliche, ressourcenschonende, sichere und effiziente städtische Mobilitätskonzepte umzusetzen. TRANSPOWER betreut die Umsetzung von kleinen, machbaren und maßgeschneiderten Projekten und Konzepten und

fördert den Austausch von Erfahrungen und Personal und unterstützt teilnehmende Institutionen bei dem Aufbau von relevanten Kapazitäten. Der Zusammenschluss von 16 Partnern aus sechs EU-Mitgliedstaaten und zwei assoziierten Ländern, die kleine und mittlere Städte (bis zu 500.000 Einwohner) repräsentieren, ermöglicht es, Entscheidungsträgern in Gemeinden und Städten, Know-how mit Wissenschaft und Wirtschaft auszutauschen. TRANSPOWERs zentrales Anliegen ist es, die Umsetzung von

vorhandenen Konzepten im Stadtverkehr durch innovative Ansätze zu betreuen.

Anlässlich des Themas „Integrierte Planung“ trafen sich die Städtepartner vom 10. bis 13. März 2009 in Groningen (Niederlande), um einerseits Planungsansätze und -mechanismen gemeinsam zu diskutieren, aber auch andererseits sich die Umsetzung in einer der „front-runner“-Städte Europas selbst anzuschauen. Sozialer und demografischer Wandel waren wichtige Kernthemen, die



TRANSPOWER-Team in Groningen. Foto: GTZ



Shared space, Groningen. Foto: GTZ

diskutiert wurden, da die Alterung der europäischen Städte für alle das gleiche Problem war, der Umgang damit bzw. auch die Prognosen für ein Wachstum oder Sinken der Bevölkerungszahlen jedoch ganz unterschiedlich gehandhabt wurde. Die Kooperation zwischen Stadt und Umland war dabei das Hauptthema und wurde am Beispiel Groningen und der Region Groningen-Assen sowie der Region Steiermark und der Stadt Graz (Österreich) anschaulich und mit vielen Beispielen erklärt. Ansätze, Methoden, aber auch Fehler in der Planung wurden aufgezeigt, damit Städtepartner, die eine engere Zusammenarbeit von Stadt und Land anstreben, daraus lernen konnten.

Das Projekt befindet sich nun auf der Zielgeraden und soll mit einer Abschlusskonferenz in Graz im Juli 2009 beendet werden. Die Städte haben in dem Projekt good practices erarbeitet und den anderen als „city solutions“ zur Verfügung gestellt. Zusätzlich hat jede Stadt mit Partnern des projektbegleitenden Kompetenzteams eine detaillierte Fallstudie zu einem ihr wichtigen Stadtverkehrsthema bzw. in der Umsetzung befindlichen Projektes erarbeitet. Praktika in Groningen und Graz haben bzw. werden einigen Städtepartnern einen tieferen Einblick gewährt und Inspiration für ihre eigene Arbeit gegeben.

Im Folgenden wird je eine City Solution und eine Municipal Case Study vorgestellt.

City Solutions: Ein neues Parkkonzept und Radwege für das historische Stadtzentrum von SIBIU

Sibiu hat ein dicht bewohntes historisches Stadtzentrum mit schmalen Gas-

sen und zentralen öffentlichen Plätzen. Die Zunahme von Privatautos stellt eine immer größer werdende Bedrohung für die Lebensqualität im Zentrum dar – immer öfter kommt es zu Staus und Parkproblemen. Bereits 2003 wurde deshalb gemeinsam mit der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) eine Studie zur Verkehrssituation in Sibiu durchgeführt. Ein Vorschlag zur Verbesserung der Situation war es, eine innere Fußgängerzone einzurichten und das Parken im übrigen Zentrum nur noch für Anwohner und auf Kurzzeitparkplätzen zu erlauben und Besucher dazu anzuhalten, außerhalb der Stadt zu parken. Das Innenstadtdgebiet wurde somit in eine Fußgängerzone und verschiedene Parkzonen geteilt. Je näher am Stadtzentrum geparkt wird, umso teurer wird das Parken und umso kürzere Parkzeiten sind erlaubt. Heute ist die Zahl der parkenden Autos im Innenstadtdgebiet stark zurückgegangen. Außerdem wurden 1000 Parkplätze gebaut. 50 % der investierten Mittel konnten auf diese Weise bereits amortisiert werden.

2007 war Sibiu Kulturhauptstadt Europas. Die Stadt erwartete ein erhöhtes Besucher- und Touristenaufkommen. Gleichzeitig stiegen die Bevölkerungszahlen stetig an. Somit musste sich die Stadt mit einem erhöhten motorisierten Verkehrsvolumen arrangieren. Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern in den engen Straßen, fehlende Fahrradinfrastruktur und -wege wurden als dringend zu bearbeitende Problemfelder identifiziert. Im Rahmen des Projekts TRANSPOWER wurden diesbezüglich Erfahrungen mit anderen euro-

päischen Städten ausgetauscht und schließlich eine neue Fahrrad-Infrastruktur für Sibiu entworfen. Heute gibt es einen 1,5 km langen Fahrradweg, ein Einbahnstraßensystem, Geschwindigkeitsbeschränkungen für Autos sowie Fahrradständer im Stadtzentrum. Ein voller Erfolg und ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrsberuhigung in der Innenstadt!

Municipal Case Study: Dynamisches Verkehrsmanagement in SKOPJE

Die Stadt Skopje ist besonders stark von Verkehrsstaus und dadurch hervorgerufene Umweltverschmutzungen betroffen. Herkömmliche Verkehrssteuerungssysteme können mit diesen stark überlasteten Situationen nur bedingt umgehen, da sie die Verkehrslage im Netz nicht voraussehen können. Insbesondere die Wechselwirkungen benachbarter Netzelemente bleiben unberücksichtigt, obwohl sie einen deutlichen Einfluss auf die Gesamtlage haben. Die negativen Auswirkungen eines überlasteten Systems machen natürlich auch vor dem Öffentlichen Verkehr nicht halt. Häufig sind die Fahrzeuge auf den zugestauten Streckenabschnitten nicht in der Lage, den Stau zu umfahren, so dass das gesamte Öffentliche Verkehrssystem zunehmend ineffizient wird und nur eine sehr geringe Qualität des Verkehrsablaufs gewährleistet werden kann.

Eine Verbesserung des Verkehrsablaufs und auch der Verkehrssicherheit wird durch ein modernes Verkehrsmanagement und -informationssystem erwartet. Dieses beinhaltet neben der Verbesse-



Foto: GTZ

zung der Signalsteuerung moderne Kommunikation der verschiedenen Systemkomponenten untereinander, eine aktuelle und zuverlässige Verkehrsdatenerfassung und die übergeordnete Steuerung

durch einen Verkehrsrechner. Weiterhin wurde der konzeptionelle Rahmen für ein modernes Verkehrsmanagementsystem erstellt. Der Umsetzung steht von dieser Seite her somit nichts mehr im Wege!

Weitere Informationen zum Projekt:
www.transpower-rp6.org
Kontakt: Julia Jesson,
julia.jesson@gtz.de, 030-408190135

Die Elbebrücke Mühlberg – Europa leistet einen Beitrag zum Zusammenwachsen der Länder Brandenburg und Sachsen

Gisela Klenner, Manfred Ragotzky, Sabine Röding, Gisela Wenzel



Die Teilnahme der Bürger war überwältigend als im Dezember 2008 die neue Elbebrücke bei Mühlberg feierlich für den Verkehr freigegeben wurde.

Mit der Freigabe der Elbebrücke ging ein lang gehegter Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger in Erfüllung, der auf eine fast 100-jährige Geschichte zurückgreifen kann.

Historie

Bereits in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts gab es erste Bemühungen in Mühlberg durch den dort gegründeten Brückenbau-Verein, eine Brücke über die Elbe zu errichten. Der Verein bezweckte, den Bau einer Elbebrücke bei Mühlberg in die Wege zu leiten. Zur Begründung wurde folgendes angeführt:

„Zwischen den Städten Torgau und Riesa liegt eine Entfernung von 45 km, in der keine Brücke vorhanden ist. Die Beförderung von Personen und Gütern erfolgt ausschließlich durch die Gierseilfähren. Die Fähren können jedoch nicht benutzt werden, wenn Hochwasser ist. Außerdem müssen sie am sächsischen Elbufer

liegen bleiben, sobald Schiffe, meist Schleppkähne, die Elbe passieren“.

Hier ist anzumerken, dass zur damaligen Zeit ein regerer Schiffsverkehr herrschte als heute, so dass an den Fähren lange Wartezeiten entstanden. Als geeigneter Platz für eine Brücke wurde die Errichtung an der großen Kahnfähre bei Köttlitz vorgeschlagen.

Die vom Brückenbau-Verein erarbeitete Satzung schlug vor, einen Fonds zu gründen, um Mittel für die Vorarbeiten zu sammeln. Falls etwas Geld übrig bliebe, solle es für den Bau der Brücke selbst verwendet werden. Die weiteren Mittel wollte der Verein selbst beschaffen.

Mitglied im Brückenbau-Verein konnte jeder werden, der einen Beitrag zahlte. Dabei wurde kein fester Beitrag bestimmt, jeder zahlte nach eigenem Ermessen. Die Gelder wurden bei der Sparkasse gewinnbringend angelegt. Im September jeden Jahres fand die Hauptversammlung statt.

Die Idee des Brückenbaus zerschlug sich jedoch in den Wirren des Krieges. Nach dem Krieg wurden beim Wiederaufbau andere Prioritäten gesetzt und 40 Jahre Planwirtschaft ließen Mühlberg mit seinem Brückenproblem wieder allein. So bestand bis Ende letzten Jahres über die Elbe in Mühlberg, an der südlichen Landesgrenze Brandenburgs zu Sachsen, lediglich die Fährverbindung. Sie war die einzige Gierseilfähre

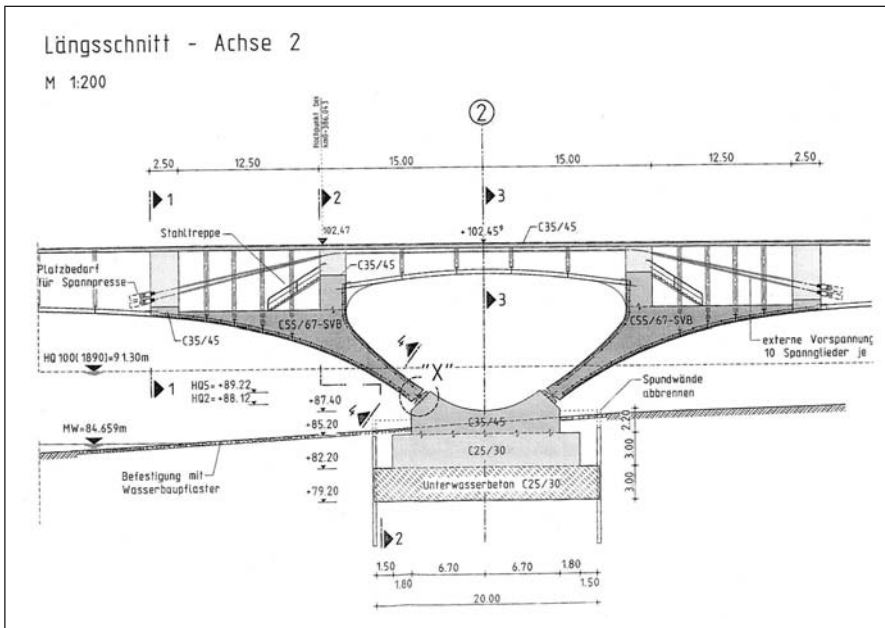
im Land Brandenburg, bestehend aus der so genannten Gierponte, zwei Fähr Rampen und einer Gierseilanlage.

„Gierponte“ steht sinngemäß für „fliegende Brücke“. Ihre Betriebsweise entspricht der einer Fähre, wenn auch dabei an Stelle der menschlichen Ruderkraft die mechanische Ausnutzung der Strömung tritt.

Die Überfahrt mit einer Gierponte ist romantisch, zwingt sie doch die Reisenden, wie z. B. den Radler und die Kraftfahrzeugführer, zum Pausieren, beim Warten auf die Fähre, zum Verweilen, Innehalten und Schauen. Weniger romantisch gestaltete sich jedoch dies aus Sicht Derjenigen, die die Überfahrt – unabhängig vom Wetter – für ihr Tagwerk brauchen: Berufstätige und Schülerinnen und Schüler zum Beispiel, denn die Fähre blieb weiterhin eine Schönewetterfähre. Umwegfahrten, welche die Fahrzeiten erheblich verlängerten, die Betriebskosten und die Belastungen der Umwelt durch Schadstoffausstoß erhöhten, waren die Folge. Der Umweg von Mühlberg/Elbe bis zur nächsten Brücke



Mühlberg, Freigabe der Elbebrücke. Foto: LS



Längsschnitt Brückengelenk, Foto: LS

z. B. Richtung Torgau beträgt ca. 24 km, Richtung Riesa ca. 20 km.

Daher hatten die Länder Sachsen und Brandenburg beschlossen, die fast 100-jährige Idee einer Brücke über die Elbe bei Mühlberg wieder aufzugreifen. Die neue Brücke sollte nicht nur die Verkehrsnetze links- und rechtselbisch verbinden, sondern auch die wirtschaftliche und sozial-kulturelle Entwicklung der sächsischen und brandenburgischen Regionen fördern.

Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung zu Planung, Bau und Erhaltung der Elbebrücke Mühlberg wurde von beiden Ländern am 20. Januar 2004 unterzeichnet.

Mit der neu zu bauenden Elbequerung sollte nun eine Straßenverbindung entstehen, die unabhängig vom Wasserstand der Elbe ständig genutzt werden konnte.

Die Planung der Elbebrücke

Ziel der Entwurfsbearbeitung war es, in Hinblick auf die Lage des Bauwerkes

eine Brücke zu entwerfen, die sich harmonisch in die Landschaft einfügt, sich wirtschaftlich herstellen und unterhalten lässt. Zur Erreichung dieses Zieles wurden in einer Variantenuntersuchung verschiedene Lösungsmöglichkeiten nach folgenden Kriterien geprüft:

- Baukosten
- Herstellung
- Natur- und Landschaftsschutz
- Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung
- Gestaltung, Einfügung in die Landschaft

Als Ergebnis dieses Planungsprozesses entstand für das Bauwerk über die Elbe die Vorzugslösung eines Bauwerkes in Stahlverbundbauweise. Im Stahlverbundbau werden die Stahlprofile mit den Stahlbetonteilen durch Kopfbolzendübel oder andere Stahlelemente miteinander verbunden, um eine gemeinsame Tragwirkung zu erreichen. Beide Baustoffe werden dadurch optimal ausgenutzt, da Stahl sehr gut geeignet ist, um Zugkräfte aufzunehmen,

und Beton geeignet ist, auftretende Druckkräfte abzutragen.

Am 15. Juli 2004 wurde vom Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung Süd (damals: Brandenburgisches Straßenbauamt Cottbus), bei der Anhörungsbehörde im Landesamt für Bauen und Verkehr (damals: Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen) der Antrag auf Einleitung des Anhörungsverfahrens gestellt. Zeitnah wurde vom damaligen sächsischen Straßenbauamt Döbeln-Torgau ein Antrag auf Anhörung und Planfeststellung im Regierungspräsidium Leipzig eingereicht.

Mehrere Abstimmungsgespräche zwischen den mit der Planung befassten Behörden in der Stadt Mühlberg gingen ihnen voraus.

Mit den Planfeststellungsbeschlüssen vom 15. August 2005 durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung für das Land Brandenburg und vom 14. August 2005 durch das Regierungspräsidium Leipzig für den Freistaat Sachsen wurden die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Das Baurecht lag nun vor.

Die Baudurchführung

Am 10. März 2006 erfolgte im Beisein der Länder Sachsen und Brandenburg der feierliche Baubeginn in Form eines Rammschlages. Trotz des kirchlichen Segens beim Baubeginn zeigte sich jedoch gleich danach die Elbe mit einem Frühjahrshochwasser den beginnenden Bauaktivitäten gegenüber nicht wohl gesonnen: Die ausgerufenen Hochwasser-Alarmstufe III verhinderte für mehrere Wochen das Weiterarbeiten an den Widerlager- und Pfeilergründungen.

Mit Normalisierung des Flusspegels wurden die acht Pfeiler der östlich gelegenen Vorlandbrücke errichtet. Aber aus-



Mühlberg, Elbebrücke nach Fertigstellung, Foto: LS

gerechnet bei den Fundamentarbeiten für den markanten Strompfeiler trat die Elbe im Sommer 2006 wieder über ihr Flussbett, so dass die Bauablaufplanung erneut geändert werden musste. Der Bau dieses Pfeilers war sowohl eine planerische als auch eine betontechnologische Herausforderung. Der eigentliche Pfeiler stellt sich aufgelöst dar in zwei schrägen Rahmenstielen aus Stahlverbund, die mit einem geschwungenen, so genannten extern vorgespannten Obergurt überdeckt werden. Inzwischen ist diese Konstruktion landläufig bereits als das „Auge von Mühlberg“ bekannt.

Die Schrägstiele leiten die Lasten aus dem mit 120 m längsten Feld der Vorlandbrücke und dem 144 m langen Stromfeld über Betongelenke in einen so genannten Stummelpfeiler. Für diese Bauweise bedurfte es einer Einzelfallgenehmigung durch die oberste Bauaufsichtsbehörde Sachsens. Gegründet ist dieser Pfeiler in 8,80 m Tiefe. Insgesamt 1.300 m³ Unterwasserbeton sind hier als Baugrundersatz eingebracht worden.

Der immense Anteil von Bewehrungseisen sowohl im Stummelpfeiler als auch in den Schrägstielen ließ konventionelle Betonverdichtungsverfahren (z. B. den Einsatz von Rüttelmaschinen) nicht zu, so dass mit selbstverdichtenden Betonrezepturen gearbeitet werden musste. Darüber hinaus erforderten die in den Schrägstielen vorhandenen Kräftekon-



Bewehrung, Foto: LS

zentrationen die Verwendung eines hochfesten Betons.

Diese komplizierte Sonderbauweise war so in der Praxis noch nie realisiert worden und bedurfte mehrerer Prüfungen. Dazu erfolgte neben umfangreichen Berechnungen auch die Herstellung eines 3 m hohen Probestückes vom Betongelenk originalgetreu und unter Baustellenbedingungen. Das Probestück wurde nach der Erhärtung für Analysezwecke mittels Seilsäge durchgesägt. Die Ergebnisse waren zufriedenstellend, und so konnte man sich an die Herstellung des Originals wagen.

Im Frühjahr 2007 konnte mit den Stahlmontagearbeiten für den Hohlkasten begonnen werden. Ein Jahr später, am 14. März 2008, wurde das letzte 75 m lange und mit 320 t schwerste Stahlsegment als Lückenschluss über die Elbe mittels Pontons eingeschommen. Danach erfolgte die Fertigstellung der Fahrbahnplatte. In den beiden letzten Monaten des vergangenen Jahres konn-



Probelager, Foto: MIR

ten dann die Komplettierungsarbeiten abgeschlossen werden.

Mit Hochdruck wurden die letzten Bauteile gemeistert; auch der Wettergott ließ Milde walten, und so durften sich die Bauschaffenden noch ein großes Weihnachtsgeschenk bereiten: Am 22. Dezember 2008 wurde die neue Elbequerung im Beisein des sächsischen Staatsministers für Wirtschaft und Arbeit Herrn Thomas Jurk und des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg Herrn Reinhold Dellmann sowie weiterer zahlreicher Gäste feierlich dem Verkehr übergeben.

Für die Finanzierung des insgesamt 23,7 Mio. € teuren Bauwerks, von dem 12,7 Mio. € auf das Land Brandenburg und 11 Mio. € auf das Land Sachsen entfielen, konnten Mittel durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gesichert werden. Brandenburg setzte dabei allein rd. 6,5 Mio. € EFRE-Mittel ein.

Erdgastransportleitung OPAL – eine europäische Versorgungsleitung

Sybille Trog

Der europäische Binnenmarkt stellt den freien Verkehr von Personen, Dienstleistungen, Gütern und Kapital innerhalb der Europäischen Gemeinschaft sicher. Leistungsfähige Infrastrukturen erhalten und sichern ihren Binnenmarkt, im internationalen Vergleich sind sie von grundlegender Bedeutung. Für die Bereiche Infrastruktur, Energie, Telekommunikation und Verkehr sollen daher künftig

Transeuropäische Netze (TEN) entstehen, die sowohl die Vernetzung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft als auch zu den Staaten in Osteuropa und Nordafrika verbessern. Ziel ist eine möglichst effektive und wettbewerbsfähige Verbundwirkung der Netze. Die EU-Kommission hat dazu Leitlinien aufgestellt, in denen u. a. „Vorhaben von gemeinsamem Interesse“ ausgewiesen

sind. Für den Bereich Energie ist der Bau einer Gaspipeline Russland – Ostsee – Deutschland Bestandteil dieser Leitlinien.

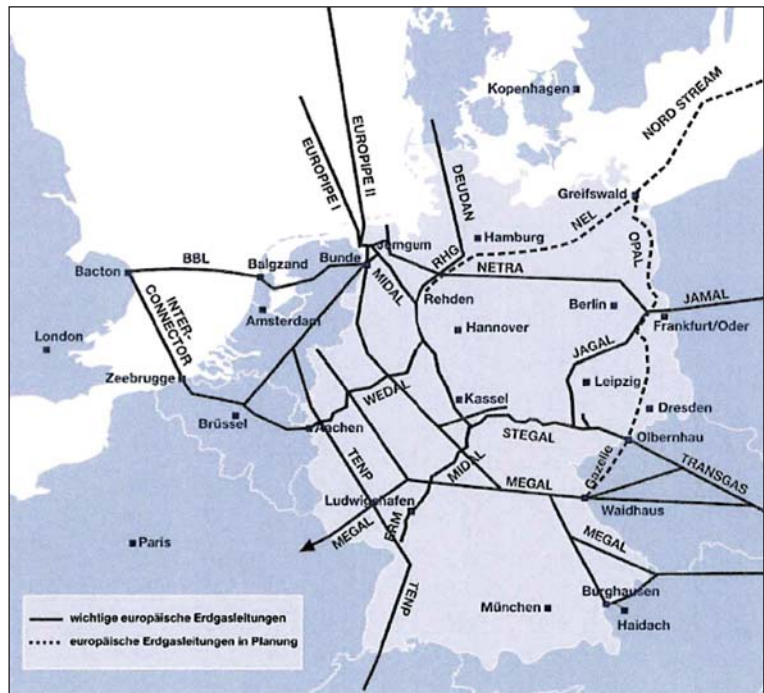
Die Ostseepipeline, auch Nord-Stream-Projekt genannt, soll ab 2011/2012 russisches Erdgas durch zwei auf dem Meeresgrund der Ostsee verlegte Leitungsstränge von Wyborg bei St. Peters-



burg nach Greifswald an der mecklenburgischen Ostseeküste transportieren. Den landseitigen Weitertransport übernehmen die Transportleitungen NEL (Richtung Nordwesteuropa) und OPAL (in Richtung Mitteleuropa).

Die OPAL verläuft von Greifswald in südliche Richtung durch die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen bis Olbernhau an der tschechischen Grenze. Zur Umsetzung des Vorhabens sind verschiedene Planungsschritte erforderlich. Um raumverträgliche Trassenkorridore zu ermitteln, wurden in Brandenburg zwei Raumordnungsverfahren (Nord/Süd) durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg erfolgreich abgeschlossen. Die einzige Verdichterstation auf der Gesamtstrecke der OPAL entsteht südlich von Berlin im Raum Baruth/Mark. Das Brandenburgische Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe führt die energierechtliche Planfeststellung zur Genehmigung des Leitungsbaus.

Da die OPAL in erster Linie dem Transport des Gases dient und das deutsche



Lage und Verlauf von OPAL und NEL

mit dem tschechischen Fernleitungsnetz verbindet, wird sie nach einer Entscheidung der Bundesnetzagentur nicht der nationalen Regulierung unterworfen sein. Damit ist sie nicht für nationale Gastransporte zugäng-

lich, was ihren Status als Teil eines europäischen Gasverbundnetzes unterstreicht.

EFRE 2007 bis 2013 Zum Start der neuen EU-Strukturfondsförderperiode

Michael Gonswa

Die Strukturfondsförderperiode 2000 bis 2006 ist abgeschlossen. Unter der Regie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung wurden EFRE-Mittel von mehr als 345 Mio. € bewilligt und ausgezahlt. Diese Größenordnung erfasst eine Vielzahl von Vorhaben aus dem Bereich Landesstraßenbau, dem Stadtentwicklungsprogramm „Zukunft im Stadtteil – ZIS 2000“ sowie der Gemeinschaftsinitiative URBAN II, dem Brachflächenprogramm, dem Schienenpersonennahverkehr und der Förderung der touristischen Infrastruktur im Lausitzer Seenland.

So wurden allein auf dem Gebiet des Landesstraßenbaus fast 159 Mio. €

für insgesamt 438 Projekte für überwiegend Um- und Ausbau- sowie Erhaltungsmaßnahmen eingesetzt. Ziel der Förderung war es, infrastrukturelle Engpässe im Bereich von Landesstraßen mit besonderer Bedeutung für den weiteren wirtschaftlichen Aufbau im Land Brandenburg zu beseitigen und notwendige Verbesserungen im Verkehrsnetz im weiträumigen Einzugsbereich von Gewerbegebieten zu erreichen. Ein herausragendes Neubauprojekt stellt der gemeinsame Bau der Elbebrücke Mühlberg mit dem Land Sachsen dar. Brandenburg hat dabei rd. 6,5 Mio. € eingesetzt.

In der Funktion der Fondsverwaltung war das MIR wesentlich am Erfolg der Umsetzung der EU-Gemeinschaftsinitiative URBAN II – Luckenwalde beteiligt. Es bot sich die große Chance, im gesamten Stadtgebiet Maßnahmen umzusetzen, die der Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur, der sozialen Integration und Identitätsbildung, der Sanierung veralteter Infrastruktur, der Stärkung der Stadtkultur sowie der Verbesserung der Umwelt dienen. Es wurden rd. 15,1 Mio. € EFRE-Mittel eingesetzt. Damit wurden z. B. die Errichtung eines Gewerbehofes unter Einbeziehung denkmalgeschützter Gebäude, die Herichtung des historischen Bahnhofs-



gebäudes zur Nutzung als Bibliothek und der Neubau der Kinder- und Jugendbibliothek sowie die Schaffung der baulichen und technischen Voraussetzungen zur Einrichtung eines Ausbildungsganges für Biotechnologielaboranten finanziert.

Unter Berücksichtigung der integrierten Ansätze der Gemeinschaftsinitiativen URBAN I und II entwickelte das MIR die Handlungsinitiative des Landes Brandenburg für städtische Gebiete mit besonderem Entwicklungsbedarf „Zukunft im Stadtteil – ZiS 2000“. Im Rahmen der dazu erlassenen Richtlinie wurden 16 Städte mit rd. 80 Mio. € EFRE-Mittel gefördert. Dazu gehören z. B. der Umbau eines ehemaligen Gefängnisses zur Musikschule und Jugendbibliothek in Frankfurt (Oder), der Umbau eines ehemaligen Industriestandortes zum funktionsstarken Zentrum der Stadt Guben sowie der Neubau der Uckerlandhalle in Prenzlau.

Für die Bereiche der integrierten Stadtentwicklung (ZiS und „Soziale Stadt“) und Braunkohlesanierung wurden zusätzlich Mittel des Europäischen Sozialfonds (ESF) für sozial flankierende Vorhaben eingesteuert.

Parallel zum Abschluss der vergangenen Strukturfondsperiode ist der neue Programmzeitraum 2007 bis 2013 gestartet worden. Lag das dem MIR in der Vergangenheit zur Verfügung stehende Mittelkontingent bei fast 20 % der Brandenburger EFRE-Gesamtsumme, so kann sich die Mitteldotierung für die neue Förderperiode auch angesichts eines geringeren EFRE-Mittelvolumens für Brandenburg durchaus sehen lassen: Von den auf Brandenburg etwa entfallenden 1,4 Mrd. € wird das MIR über ca. 23 % (325 Mio. €) verfügen können. Mit Beginn dieser Förderperiode ist das Land in zwei Regionen – Nordost und Südwest – aufgeteilt. Dies bedingt einen programmtechnischen Mehraufwand, hinzu kommt, dass ein Mitteltransfer zwischen beiden Regionen nicht möglich ist.

Vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen an die Programmerstellung seitens der EU-Kommission hat sich der tatsächliche Programmbeginn teilweise

über ein Jahr verzögert. Betrachtet man die Mittelaufteilung auf die programm-spezifischen Bereiche des MIR, so ist festzuhalten, dass 115 Mio. € auf die nachhaltige Stadtentwicklung, 21 Mio. € auf den ÖPNV sowie Güterverkehrszentren/Kombinierter Verkehr und 154 Mio. € auf den Landesstraßenbau entfallen werden.

Innerhalb des Programmansatzes der Nachhaltigen Stadtentwicklung werden die EFRE-Mittel konzentriert in 15 Städten, für die sog. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK) erarbeitet wurden, eingesetzt. Unter Ausschöpfung des von der EU-Kommission vorgegebenen Rahmens wurden im Jahr 2008 die folgenden 15 Städte in das Programm aufgenommen:

	EU – Förderregion Nordost	EU – Förderregion Südwest
Anzahl der Städte	9	6
Programmaufnahme	1 – Eberswalde	1 – Brandenburg a. d. H.
	2 – Eisenhüttenstadt	2 – Cottbus
	3 – Frankfurt (Oder)	2 – Königs Wusterhausen
	4 – Fürstenwalde	4 – Potsdam
	5 – Neuruppin	5 – Senftenberg
	6 – Oranienburg	6 – Spremberg
	7 – Prenzlau	
	8 – Schwedt	
	9 – Wittenberge	

Zwischenzeitlich wurde mit der Umsetzung des anspruchsvollen integrierten Ansatzes mit den festgelegten Handlungsfeldern kleinräumige Wirtschaftsförderung, Städtebau/Funktionssteigerung städtischer Räume, Verkehr / Umwelt, soziale und bildungsbezogene Infrastruktur, „Urban Culture“ sowie Stadtteilmanagement und -marketing begonnen. Analog zur vergangenen Förderperiode erfolgt auch jetzt eine Flankierung mit ESF-Mitteln. Die Weiterführung des bewährten Acquis URBAN wird damit gewährleistet.

Im Bereich Landesstraßenbau konnten seit Beginn des Fördergeschäfts bereits sehr gute Ergebnisse bei der Bewilligung der EFRE-Mittel (53 %) und der Auszahlung (43 % der bewilligten Mittel) erzielt werden.

Die Errichtung des Flughafens BBI stellt für die Region Berlin-Brandenburg ein Vorhaben von enormer Tragweite dar. Bei der infrastrukturellen Förderung übernehmen dieses Großprojekt und dessen verkehrliche Anbindung eine Schlüsselrolle im Land Brandenburg. Zur Belegung des wirtschaftlichen Umfeldes des zukünftigen Flughafens werden in den nächsten Jahren mit Unterstützung des Ministeriums für Wirtschaft für die Flughafenumfeldgestaltung (Bereich Landesstraßen) insgesamt 50 Mio. € bereitgestellt. Die Straßenbauvorhaben sind dabei wesentlicher Bestandteil einer geplanten tangentialen großräumigen Verkehrsverbindung zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und dem Flughafen BBI.

Kurz nach dem Start der neuen Förderperiode wurden im Bereich Güterverkehrszentren / Kombiniertes Verkehr Arbeiten am Hafen im GVZ Wustermark in einem Umfang von 720.000 € gefördert. Nach Einweihung des Hafens im Oktober 2008 wird zu der damit erreichten Trimodalität der Verkehrsträger ein weiterer Entwicklungsschub für das jetzt schon boomende GVZ erwartet. Für die Zukunft ist auf diesem Gebiet mit einer steigenden Nachfrage nach Fördermitteln zu rechnen.

Weiterhin werden Förderungen von touristischen Vorhaben im Lausitzer Seenland fortgesetzt.

Auf dem Gebiet der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit sind die zwei Programme zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit – Polen (Wojewodschaft



Lubuskie) – Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie Brandenburg – Polen (Wojewodschaft Zachodniopomorskie (INTERREG IV A) für den Zeitraum 2007 bis 2013 angelaufen. Wie in der Vergangenheit wird sich das MIR auf den Gebieten Stadt- und Infrastrukturentwicklung an diesen Programmen beteiligen.

Im Bereich der transnationalen Zusammenarbeit wird die erfolgreiche Tätigkeit im Ostseeraum und im Central Europe Raum gemeinsam mit anderen Bundesländern, dem BMVBS und einer Reihe von Staaten in Europa für konzeptionell-strategische Projekte 2007 bis 2013 fortgesetzt. Das MIR setzt gemeinsam mit Ressorts in Berlin und Brandenburg z. B. auf die Prioritäten Innovation,

Erreichbarkeit und nachhaltige Mobilität sowie die Stadt- und Regionalentwicklung für die Hauptstadtregion in Europa und bündelt Strategien dazu im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor mit INTERREG IV B – Projektpartnern.

Ausblick

Die im Jahr 2007 begonnene Förderperiode endet im Jahr 2013. Für die Zeit danach liegen noch keinerlei Informationen hinsichtlich der auf Brandenburg entfallenden Ausstattung mit EU-Mitteln vor. Es ist aber davon auszugehen, dass sich der finanzielle Spielraum ab 2014 deutlich unter den derzeitigen Möglichkeiten bewegen wird. Angesichts dieser Aussichten wird derzeit – im Einklang mit entsprechenden Vorgaben der EU-Kom-

mission – an der Entwicklung alternativer Finanzierungsinstrumente gearbeitet. Bezogen auf den Geschäftsbereich des MIR trifft dies die Entwicklung eines Stadtentwicklungsfonds. Es ist vorgesehen, dieses Finanzierungsinstrument mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 20 Mio. € (15 Mio. € EFRE und 5 Mio. € nationale Mittel) starten zu lassen. Das Geld soll in Form von zinsgünstigen Kommunaldarlehen an ausgewählte Städte vergeben werden.

Wenngleich Aussagen der EU-Kommission hinsichtlich einer zukünftigen Finanzausstattung für die Zeit nach 2013 nicht vor 2011 zu erwarten sind, bringt sich das MIR aktiv in den bereits jetzt laufenden konzeptionellen Vorlauf auf den Ebenen EU, Bund und Länder ein. ■

Landesstraßenbau in der Förderperiode 2000 bis 2006

Gisela Wenzel

Ausgangslage

Nach dem der Landesstraßenbau bereits in der Förderperiode 1994 bis 1999 von EU-Mitteln profitierte, war es nur folgerichtig die Europäische Kommission von der Notwendigkeit der Förderung der Landesstraßen in der Förderperiode 2000 bis 2006 zu überzeugen. Denn Ende der 90er Jahre wies Brandenburg gravierende Mängel in der Verkehrsinfrastruktur auf, die vor allem auf die unzureichende Qualität der Verkehrswege zurückzuführen war. Während sich ca. 61 % des Landesstraßennetzes in sehr schlechtem bzw. mittelmäßigen Zustand befanden, waren bei rd. 15 % Verbesserungen bereits überfällig.

Förderfähig waren Planungsleistungen, Erhaltungsinvestitionen, Um-, Aus- und Neubau von Landesstraßen und Brücken sowie Kreuzungsmaßnahmen mit Landesstraßen. Auf der Grundlage der Förderstrategie sollten mit dem Einsatz der EFRE-Mittel nach dem Operationellen Programm (OP) 2000 bis 2006 folgende schwerpunktspezifische Ziele erreicht werden: 830 km Straßenbau, davon

25 km Neubau, 280 km Sanierung und 525 km Verbesserung im Bestand.

Durch geschickte Verhandlung und intensiven Einsatz aller Beteiligten ist es gelungen, für den Maßnahmenbereich 2.5.1.1 Verkehrsinfrastruktur Landesstraßen zunächst 135,5 Mio. € EFRE-Mittel zu sichern, die mit einem Interventionsatz von 50 % mit Landesmitteln kofinanziert werden sollten (also insgesamt 270 Mio. €).

Im Verlauf der Förderperiode wurden aufgrund des hohen Bedarfs in diesem Bereich auf gesonderten Antrag des MIR darüber hinaus weitere 23 Mio. € EFRE-Mittel in den Landesstraßenbau umgeschichtet, sodass insgesamt 158,5 Mio. € an EFRE-Mitteln zur Verfügung standen, also rd. 17 % mehr als ursprünglich vorgesehen.

Was wurde erreicht?

Die Bewilligung der Fördermittel wurde bis Ende 2005 noch vom MIR durchgeführt. Ab 1. Januar 2006 hat die Zentrale

des LS diese Aufgabe übernommen. Per 31. Dezember 2008 waren insgesamt 438 Projekte mit einem Volumen von rd. 321,9 Mio. € bewilligt und ausgezahlt, davon 158,5 Mio. € EFRE-Mittel und 163,4 Mio. € Landesmittel. Es wurden 5,9 Mio. € mehr Landes- als EFRE-Mittel eingesetzt. Dies war darauf zurückzuführen, dass zum Ende der Förderperiode (n+2) nicht mehr genügend EFRE-Mittel zum Einsatz beim Landesstraßenbau zur Verfügung standen.

Mit den vorhandenen Mitteln wurden per 31. Dezember 2008 insgesamt 811,4 km Straße einschließlich rd. 185 km Radwege um-, aus- und neugebaut bzw. saniert oder im Bestand verbessert. Außerdem wurden vier Ortsumgehungen gebaut (Falkensee, Bensdorf, Drewitz, Wustermark), 78 Brücken instandgesetzt und 89 Engstellen beseitigt. In 212 Fällen wurde die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz verbessert. Ausgehend von rd. 5.750 km Landesstraßen konnten durch den Einsatz von EFRE-Mitteln insgesamt 10,9 % des Straßennetzes verbessert werden.

Infrastrukturelle Engpässe im Bereich von Landesstraßen mit besonderer Bedeutung für den weiteren wirtschaftlichen Aufbau im Land Brandenburg konnten somit reduziert und notwendige Verbesserungen im Verkehrsnetz im weiträumigen Einzugsbereich von Gewerbegebieten erreicht werden. Damit einhergehend wird nicht nur eine Steigerung der Investitionsbereitschaft von Unternehmen erwartet, sondern auch die Ansiedlung von Primär- bzw. Zulieferindustrie für größere Wirtschaftsunternehmen sowie die Entwicklung von Tourismus und Fremdenverkehr. Zudem schaffen die Investitionen die Grundlage für eine positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Brandenburg.

Besonders hervorzuheben ist die Erreichung des Zieles „Verbesserung der Verkehrssicherheit“. Danach haben sich u. a. auch durch den Ausbau des Straßennetzes mit Hilfe von EU-Mitteln die Verkehrsunfälle im Zeitraum 2000 bis 2008 um rd. 17.300 (= 17,5 %) reduziert. Gleichzeitig hat sich die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 203 Personen (= 48 %) verringert. Auch wenn diese Reduzierung nicht eindeutig den geförderten Landesstraßen zugeordnet werden kann, so ist dennoch ein positiver Trend erkennbar.

Beispielhaft für die vielen Projekte sind:

L 171 Bau eines Radweges von Stolpe / Dorf – Hennigsdorf



Die Landesstraße 171, als Zubringer zur BAB 111 und Verbindungsstraße zwischen den Industriestandorten Hohen Neuendorf und Hennigsdorf weist ein hohes Fahrzeugaufkommen, insbesondere LKW-Verkehr auf. Andererseits nimmt der nichtmotorisierte Ausflugsverkehr verstärkt zu. Der Neubau des 3,5 km langen und 2 m breiten Radweges mit Baukosten von 340.000 € war eine jahrelange Forderung der Bürger. Der Bau eines Radweges war besonders wichtig für die Beseitigung eines Gefahrenschwerpunktes – die Gewährleistung

der Verkehrssicherheit der Radfahrer. Für die Stärkung des Tourismus in der Region ist der Radweg von großem Vorteil, denn ein Teilabschnitt steht im Zusammenhang mit dem Fernradweg Berlin-Kopenhagen.

L 30/ L40 Netzergänzung Königs Wusterhausen (KW)

Der Neubau der Netzergänzung L 30/L 40 unmittelbar südlich der BAB 10 mit förderfähigen Kosten von rd. 7,2 Mio. € und einer Baulänge von ca. 2,1 km wurde am 20. Oktober 2006 für den Verkehr freigegeben. Sie beginnt im Westen an der L 401 zwischen KW und Wildau und endet im Osten an der BAB Anschlussstelle Niederlehme. Bestandteil der Netzergänzung sind zwei Brücken. Die Brücke über die L 30 und die Brücke über die Dahme.



Durch die Netzergänzung L 30/L 40 werden wesentliche verkehrliche Verbesserungen erzielt. Sowohl der regionale als auch der überregionale Durchgangsverkehr werden auf die Netzergänzung verlagert und bedarfsgerecht geführt. Dadurch werden die Ortsdurchfahrten Königs Wusterhausen, Neue Mühle und Niederlehme wesentlich vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr entlastet. Besonders hervorzuheben ist, dass der Hafen KW mit der Netzergänzung über die AS Niederlehme eine direkte Anbindung an die BAB 10 erhält und damit der wirtschaftliche Aufschwung des Standortes und des regionalen Wachstums-kerns gefestigt werden kann. Eine Direktverbindung zwischen Hafen und Gewerbestandorten in Niederlehme bietet erhebliche Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Im Übrigen konnte die Entlastung des Nadelöhrs Schleusenbrücke in Neue Mühle erreicht werden.

Verlegung der L 55

Entsprechend der veränderten Verkehrsverhältnisse und der Verkehrsbedeutung im Umfeld des Euro-Speedway-Lausitz



Fotos: LBV

wurden im Bereich Schwarzheide bis Freienhufen Umstufungen von Straßen vorgenommen. Die ehemalige Kreisstraße K6610 wurde als Landesstraße L55 aus- u. teilweise neugebaut. Im Zusammenhang mit den Neubauabschnitten wird auch eine erhebliche Entlastung der Ortsdurchfahrten (insbesondere Schipkau, Klettwitz, Meuro und Freienhufen) erreicht. Während Großveranstaltungen ist durch die Gesamtmaßnahme eine Verteilung der Verkehrsströme bei An- und Abfahrt auf die A13-Anschlussstellen Schwarzheide, Klettwitz und Freienhufen möglich.

Die Gesamtlänge der Maßnahme beträgt 12,5 km, der Ausbau erfolgte mit einer Fahrbahnbreite von 7,5 m und einem Radweg mit Nutzung für Rettungsfahrzeuge auf eine Breite von 3,0 m. Die Gesamtkosten betragen ca. 6,6 Mio. €, davon wurden ca. 2,9 Mio. € aus EU-Mitteln finanziert.

L 14n, OD Wittstock, Neubau der Entlastungsstraße

Die neu gebaute Entlastungsstraße verbindet die innerstädtischen Straßen außerhalb der Stadt Wittstock, trägt zur besseren Anbindung der Gewerbegebiete an das überregionale Straßennetz bei und verbessert die Verkehrsführung im Stadtbereich insgesamt. Sie ist Teil des sogenannten „Wittstocker Modells“, bei dem durch ein Gesamtkonzept und Bündelungen verschiedener Straßenbaumaßnahmen der Stadt und des Landes eine optimale Verkehrslösung erreicht werden konnte. Ein zusätzlicher Effekt tritt noch durch die Entlastung der historischen Innenstadt durch den Schwerverkehr ein, damit wird auch die touristische Attraktivität der Stadt verbessert und die Wirtschaftskraft der Region insgesamt gesteigert.

Der Neubau der Entlastungsstraße erfolgte mit förderfähigen Kosten von ca. 2,4 Mio. € auf einer Länge von ca. 800 m. ■



Bedeutung des Oderraumes für Europa – Entstehung, Anliegen und Struktur der Oder-Partnerschaft

Bernd Freistedt



Die Oder-Anrainerregionen haben ihre Zusammenarbeit 2006 mit dem Label „Oder-Partnerschaft“ versehen. Ziel ist eine grenzüberschreitende und interregionale Abstimmung zu Fragen der regionalen Entwicklung.

Beteiligt sind die ostdeutschen Länder Brandenburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen sowie die westpolnischen Wojewodschaften Zachodniopomorskie / Westpommern, Lubuskie / Lebuser Land, Dolnoslaskie / Niederschlesien und Wielkopolskie / Großpolen. Außerdem sind die Städte Szczecin / Stettin, Poznan / Posen, Wroclaw / Breslau, Zielona Góra / Grünberg und Gorzów / Landsberg beteiligt. Einbezogen

werden auch die Euroregionen im deutsch-polnischen Grenzgebiet.

Die Oder-Partnerschaft ist keine neue territoriale Einheit mit eigenen Verwaltungsstrukturen, sondern eine informelle Gesprächsplattform, die es den Ländern und den Wojewodschaften der erweiterten Grenzregion ermöglicht, ihre Anliegen und Interessen vorzubringen und gemeinsam nach Lösungen zu suchen. Alle Regionen sind freiwillig, partnerschaftlich und gleichberechtigt beteiligt.

Bereits seit 2006 gibt es in den Bereichen Bahnverkehr, Wirtschaftsförderung / Technologie und Tourismus regelmäßig tagende Facharbeitsgruppen, u. a. einen Runden Tisch Verkehr unter Leitung des VBB. Ein Workshop in Genshagen auf Einladung Brandenburgs im Januar 2008 brachte eine inhaltliche Ausweitung. Inhaltlich verständigte man sich über die

bisherigen Themen (Wirtschaft, Tourismus, Verkehr) hinaus auf weitere Schlüsselthemen (EM 2012, Bildung, Flughäfen, Energie, ländliche Räume). Die Vertretungen der Länder und Wojewodschaften in Brüssel sind in einem Netzwerk Oder-Partnerschaft verbunden und führen im April 2009 in Brüssel ein gemeinsames „Symposium of Polish and German Border Regions. 1st Anniversary of Schengen enlargement – results and perspectives“ durch.

Die Oder-Partnerschaft hat nach einer Ausweitung der Fachkooperation inzwischen eine politische Dimension erlangt. Bei einem ersten politischen Spitzentreffen am 5. November 2008 auf Einladung des Marschalls von Wielkopolskie / Großpolen sowie des Außenministers der Republik Polen in Poznan / Posen der Ministerpräsidenten Brandenburgs, Sachsens und Mecklenburg-Vorpommerns sowie des Berliner Bürgermeisters, aller Marschälle und Wojewoden der o. g. Wojewodschaften sowie mehrerer Stadtpräsidenten fand das Anliegen der Oder-Partnerschaft als regionale Initiative auch Akzeptanz seitens der polnischen Regierung.

Ministerpräsident Matthias Platzeck hat für 2009 zu einem nächsten Spitzentreffen nach Potsdam eingeladen, welches sich schwerpunktmäßig mit den Verkehrsverbindungen in der Oder-Partnerschaft befassen soll. Ziel ist eine Verständigung auf eine gemeinsame Position zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Region sowie zur weiteren Entwicklung der Oder-Partnerschaft. Es sollen wichtige politische Impulse für die grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur gesetzt werden. Dazu ist eine Konzentration auf Schlüsselprojekte notwendig. Ziel ist es, Konkurrenzen auf regionaler Ebene aufzulösen sowie ein gemeinsames Lobbying für die Interessen der gesamten Region in den Blick





zu nehmen und an die zuständigen Stellen auf Bundes- bzw. Zentralregierungsebene heranzutragen.

Mit der Oder-Partnerschaft ist es gelungen, das Augenmerk auf eine erweiterte deutsch-polnische Grenzregion zu lenken. Wichtige Partner, wie Berlin und Wielkopolskie / Großpolen wurden dadurch einbezogen.

Für 2010 hat der Marschall von Zachodniopomorskie / Westpommern zu einem

Folgetreffen zum Thema Wissenschaft und Innovation eingeladen. Im Jahr 2011 soll das Thema Energie im Vordergrund stehen. Das Land Berlin hat dazu bereits eine Studie „Möglichkeiten der transnationalen Kooperation in der Energiebranche im Kooperationsraum der Oder-Partnerschaft“ erarbeitet.

Brandenburg und Großpolen haben außerdem verabredet, die Anwendbarkeit des neuen EU-Rechtsinstrumentes Europäischer Verbund Territorialer Zusam-

menarbeit (EVTZ) bei Projekten der Oder-Partnerschaft zu prüfen.

Die seit November 2008 in Posen und Breslau tätigen Partnerschaftsbeauftragten des Landes Brandenburg für Großpolen und Niederschlesien agieren teilweise auch im Rahmen der Oder-Partnerschaft. Als Ansprechpartner vor Ort unterstützen sie Kooperationsprojekte zwischen Akteuren aus den Wojewodschaften und dem Land Brandenburg. ■

Schwerpunkte einer abgestimmten deutsch-polnischen Verkehrspolitik – aus polnischer Sicht

Übersetzung aus dem Polnischen

Danuta Dominiak-Wozniak

Polen ist ein wichtiges Transitland auf der Ost-West-Achse Europas. Leider konnte der Ausbau der polnischen Infrastruktur dem wirtschaftlichen Wachstumstempo und den zunehmenden Verkehrsströmen der letzten 20 Jahre nicht folgen. Diese Situation könnte sich als ein großes Hindernis für die Fortsetzung der dynamischen wirtschaftlichen Entwicklung Polens erweisen, insbesondere dann, wenn es um den Zustrom ausländischer Investitionen, den Handel, die Kooperation und den Tourismus geht, diese Situation kann aber auch die Rolle Polens als Transitland schwächen. Es besteht somit dringender Bedarf, verstärkt in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren.

Zurzeit befasst sich die polnische Regierung mit der Umsetzung eines ehrgeizigen Infrastrukturentwicklungsplans, dessen Schwerpunkte in dem Programm „Staatliche Verkehrspolitik 2006 bis 2025“ und dem „Masterplan für den Eisenbahnverkehr bis 2030“ formuliert worden sind. Für den Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur stehen EU-Fördermittel zur Verfügung, was als ein Beitrag zum Erreichen der europäischen Ziele angesehen wird, bei denen es um die Sicherung des Zusammen-

halts der Regionen und deren nachhaltige Entwicklung sowie den Umwelt- und Klimaschutz geht.

Gemäß dem Operationellen Programm Infrastruktur und Umwelt 2007 bis 2013 wird die EU 19 Mrd. € für den Ausbau der Infrastruktur Polens bereitstellen, davon 11 Mrd. € für die Straßen, 5 Mrd. € für die Eisenbahn und 1 Mrd. € für den See- und Luftverkehr. Aufgrund des Kofinanzierungsprinzips muss Polen weitere 25 bis 30 % des vorgenannten Betrages aus eigenem Haushalt bereitstellen. Zusätzlichen Antrieb zugunsten einer beschleunigten Realisierung von Infrastrukturmaßnahmen liefert die 2012 in Polen stattfindende Fußball-Europameisterschaft. Zu den Prioritäten der jetzigen Regierung zählen Projekte in den Bereichen Autobahn- und Schnellstraßenbau, Modernisierung von Eisenbahnstrecken und Ausbau von Flughäfen, deren Finanzierung nicht eingeschränkt wird – trotz Haushaltskürzungen aufgrund der Finanzkrise.

Ein großer Teil der zurzeit realisierten und geplanten Vorhaben hat unmittelbaren Einfluss auf die Verbesserung des Verkehrs zwischen Deutschland und Polen. Zu den wichtigsten Maßnahmen

zur Verbesserung der **Eisenbahnverbindungen** gehört die Modernisierung der Strecken E-20 zwischen Berlin und Warschau über Posen sowie E-30 von Breslau nach Dresden über Zgorzelec im Personenverkehr und über Horka im Güterverkehr. Mit dem 2003 erfolgten Abschluss eines deutsch-polnischen Abkommens verpflichteten sich die Seiten, die Strecken zu elektrifizieren und sie auf die Geschwindigkeit von 160 km/h auszubauen. Die Arbeiten an der Strecke Berlin-Warschau verlaufen planmäßig. Für die Strecke Dresden-Breslau gab die polnische Seite große Summen aus, um diese Eisenbahnstrecke bis zur Grenze zu elektrifizieren und zu modernisieren. Die Sicherstellung der gleichen Parameter auf deutscher Seite steht noch aus, sie sind auch nicht im Bundesverkehrswegeplan 2015 vorgesehen.

Die qualitative Verbesserung der zwischen Deutschland und Polen fahrenden Züge im Personenverkehr und die Verkürzung der Reisezeiten, z. B. durch Modernisierung der Infrastruktur und gegenseitige Anerkennung der Schienenfahrzeuge, sind Gegenstand der regelmäßig stattfindenden Gespräche der Verkehrsminister Deutschlands und Polens. Vor einem Jahr, am 26. Februar,



unterzeichneten die Verkehrsminister Cezary Grabarczyk und Wolfgang Tiefensee den Vertrag über den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahnbrücken an der deutsch-polnischen Grenze. So errichtete die deutsche Seite die Oderbrücke in Frankfurt (Oder) in Rekordzeit und übergab sie am 12. Dezember vergangenen Jahres (Strecke E-20). Und die polnische Seite verpflichtete sich, die Neißerbrücke Horka-Kohlfurt (Wegliniec) bis 2012 zu errichten (Strecke E-30).

Die Verkehrsminister vereinbarten während des vor kurzem (26. März 2009) stattgefundenen bilateralen Gesprächs, dass die Verhandlungen über den Abschluss eines Abkommens zum grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr beschleunigt werden. Dieses Abkommen sieht u. a. vor, dass Schienenfahrzeuge auf den Streckenabschnitten der Grenzbahnhöfe gegenseitig anerkannt werden und dass die Eisenbahnaufsichtsbehörden eine Vereinbarung abschließen können, die die Grenze für die Schienenfahrzeuge „eliminiert“. Außerdem wurde vereinbart, dass die Verhandlungen über einen deutsch-polnischen Vertrag, der die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Berlin-Stettin (Szczecin) auf der gesamten Strecke und den Ausbau bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h vorsehen soll, noch in diesem Jahr aufzunehmen und abzuschließen sind.

Ein weiteres zukunftsträchtiges Thema im Rahmen der Zusammenarbeit ist das

durch die polnische Regierung im Dezember verabschiedete Programm zum Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Mit dem Plan, eine völlig neue „Y-Linie“ von Warschau nach Łódź mit Abzweig in Kalisz in Richtung Breslau und Posen zu bauen, will Polen gute Verbindungen zwischen den polnischen Großstädten schaffen und eine Reisegeschwindigkeit von 350 km/h garantieren. Die polnische Seite ist an einer Verlängerung der Hochgeschwindigkeitsstrecken über die Landesgrenzen hinaus und einer Anbindung an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsstreckennetz interessiert.

Zu den wichtigsten polnischen Vorhaben im Bereich der **Straßeninfrastruktur**, die direkten Einfluss auf die Verbesserung des Verkehrs zwischen Deutschland und Polen haben, gehört der Bau der Autobahnen A2 und A4. Auf der Autobahn A4 kann von Dresden, nach Überquerung der Grenze, über Liegnitz und Breslau inzwischen bis nach Krakau gefahren werden; die noch fehlenden kurzen Abschnitte und der Abzweig auf die A18 Richtung Forst-Olszyna und Berlin werden bis 2012 fertiggestellt sein. Der nächste Abschnitt der Autobahn A4, d. h. bis zur polnisch-ukrainischen Grenze, wird nach 2012 gebaut werden.

Auf der polnischen Seite der Autobahn A2 zwischen Berlin und Warschau müssen nur noch zwei Abschnitte gebaut werden. So wurde vor kurzem mit dem Bau des 105 km langen Abschnitts von

der Grenze bis Nowy Tomysl begonnen. Die fehlenden 90 km von Łódź (Stryków) bis Warschau (Konopa) werden als PPP-Vorhaben gebaut werden, wofür die Ausschreibung bereits läuft. Im Jahr 2012 wird die gesamte 500 km lange Autobahn von Warschau bis zur Grenze zur Verfügung stehen. Seit einigen Jahren wird auch die Autobahn A6 nach Stettin genutzt, die eine Verlängerung der deutschen A11 ist.

Eine immer größere Rolle beim Ausbau von grenzüberschreitenden Verbindungen spielen die Selbstverwaltungen beiderseits der Grenze, die die Situation und die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung bestens kennen. Dank der Zusammenarbeit auf dieser Ebene wird, gefördert mit Interreg-Mitteln, eine ganze Reihe von Projekten in den Bereichen Eisenbahn- und Straßeninfrastruktur realisiert. So hat die Interessengemeinschaft IGOB-EWIV, in der u. a. die Kreise Gorzów Wielkopolski und Märkisch Oderland vertreten sind, im Juni 2006 eine reguläre Eisenbahnverbindung zwischen Gorzów und Berlin in Betrieb genommen, und seit Dezember vergangenen Jahres kann auch die Verlängerung bis Krakau genutzt werden, auf der der Zug „Moniuszko“ verkehrt. Seit 2008 werden außerdem Gespräche zwischen der Wojewodschaft Großpolen (Wielkopolskie) und den Bundesländern Berlin und Brandenburg über die Inbetriebnahme einer regionalen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Posen geführt. Im September vergangenen Jahres wurden reguläre Fahrten der Usedomer Bäderbahn (UBB) auf der Verbindungsstrecke zwischen dem deutschen und dem polnischen Teil der Insel Usedom aufgenommen.

Auch auf der interregionalen Ebene werden intensive Gespräche geführt, die die Wiedererrichtung einer Eisenbahnverbindung von Breslau über Zagan, Forst und Cottbus bis nach Berlin zum Ziel haben. Mit großer Ungeduld warten die Vertreter der grenznahen Regionen auf die Aktualisierung des Abkommens von 2000, das den Regionalbehörden beiderseits der Grenze ermöglicht, mit dem Bau und der Wiedereröffnung regionaler Straßenverbindungen zu beginnen. Auch für das Projekt Oder-Partnerschaft, an



Frankfurt (Oder), Einweihung der Eisenbahnbrücke über die Oder mit prominenten Gästen. Foto: Botschaft der Republik Polen in Berlin



dem die Bundesländer Berlin, Brandenburg, Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern und die Wojewodschaften Westpommern (zachodniopomorskie), Großpolen (wielkopolskie), Lebusier Land (lubuskie) und Niederschlesien (dolnoslaskie) beteiligt sind, ist das Thema grenzüberschreitende Infrastruktur sehr wichtig. Regionale Initiativen bilden eine wertvolle Ergänzung zu dem Verkehrssystem, das unsere Länder verbindet, und erleichtern die täglichen Kontakte zwischen den Bewohnern der Grenzre-

gionen und zwischen den dort ansässigen Unternehmen.

Besonders großen Einfluss auf die deutsch-polnischen Verkehrsbeziehungen wird die Fertigstellung des neuen Flughafens Berlin-Schönefeld im Jahr 2011 haben. Schon jetzt kommen immer mehr Fluggäste aus dem westlichen Teil Polens und nutzen die Berliner Flughäfen. Es ist nicht auszuschließen, dass der neue Flughafen die Rolle des Hauptflughafens für die polnischen Grenzregionen

übernehmen wird, so wie Stettin-Swinemünde zu den wichtigsten Seehäfen für Berlin zählt.

Aufgrund der geografischen Nähe stehen die Verkehrsnetze Polens und Deutschlands im Wettbewerb zueinander. Wichtiger jedoch sind die Synergiekräfte, die zu einer komplementären wirtschaftlichen Entwicklung der Regionen auf beiden Seiten von Oder und Neiße führen werden. Nun hängt es von uns ab, ob wir diese Synergiekräfte richtig nutzen. ■

Punkty ciężkości uzgodnionej polsko-niemieckiej polityki transportowej – polski punkt widzenia

Danuta Dominiak-Wozniak



Polska jest ważnym krajem tranzytowym pomiędzy wschodem i zachodem Europy. Niestety rozwój infrastruktury w Polsce w okresie ostatnich 20 lat nie nadążał za rozwojem gospodarczym i wzrostem potoków transportowych. Sytuacja ta może stanowić istotną barierę w dalszym dynamicznym rozwoju polskiej gospodarki, zwłaszcza napływu inwestycji zagranicznych, współpracy handlowej i kooperacyjnej, ruchu turystycznego oraz ograniczyć rolę Polski jako kraju tranzytowego. Istotny wzrost nakładów na infrastrukturę komunikacyjną jest więc pilny i konieczny. Aktualnie rząd polski realizuje bardzo ambitny plan rozwoju infrastruktury, którego główne założenia sformułowane zostały w programie „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025” i „Masterplanie dla Transportu Kolejowego do 2030 roku”.

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury wspierana jest ze środków unijnych, wpisując się w realizację celów europejskich, dotyczących zagwarantowania spójności regionów i ich zrównoważonego rozwoju oraz ochrony środowiska i klimatu. Zgodnie z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013 na rozbudowę infrastruktury w Polsce zostanie przeznaczony ze środków unijnych 19 mld Euro, w tym 11 mld na drogi, 5 mld na kolej i 1 mld na transport morski i lotniczy. Z uwagi na wymóg współfinansowania dalsze 25 – 30% wyżej wymienionej kwoty Polska musi zapewnić z krajowego budżetu. Dodatkowym bodźcem dla przyspieszenia inwestycji infrastrukturalnych są organizowane w Polsce w 2012 roku Mistrzostwa Europy w piłce nożnej. Stąd też projekty związane z budową autostrad i dróg ekspresowych oraz modernizacją linii kolejowych i rozbudowa lotnisk należy do priorytetów obecnego rządu i ich finansowanie nie zostało ograniczone, mimo cięć budżetowych związanych z kryzysem finansowym.

Znacząca część realizowanych i planowanych inwestycji ma bezpośredni wpływ na poprawę komunikacji w relacji Polska

– Niemcy. Do najważniejszych w **połączeniach kolejowych** należą modernizacja tras E-20 łączącej Berlin z Warszawą przez Poznań oraz E-30 z Wrocławia do Drezna przez Zgorzelec w komunikacji pasażerskiej i przez Horkę dla transportu towarowego. Zawarta w 2003 roku polsko-niemiecka Umowa zobowiązywała strony do elektryfikacji linii i ich modernizacji do prędkości 160 km/godz. Prace na trasie Berlin – Warszawa przebiegają w zasadzie zgodnie z planem. Na szlaku Drezno – Wrocław strona polska wydatkowała ogromne środki na elektryfikację i modernizację linii kolejowej do granicy. Ciągle czekamy na zapewnienie tych samych parametrów po stronie niemieckiej, które na dzień dzisiejszy nie są przewidziane w Federalnym Planie Komunikacji do 2015 roku.

Poprawa jakości kursujących pomiędzy RFN i Polską pociągów pasażerskich oraz skrócenie czasu ich przejazdu, m.in. poprzez unowocześnienie infrastruktury i wzajemne uznawanie taboru jest przedmiotem regularnych spotkań Ministrów Transportu Polski i Niemiec. Przed rokiem, 26 lutego, Ministrowie Transportu Cezary Grabarczyk i Wolfgang Tiefensee podpisali umowę o budowie i utrzymaniu



mostów kolejowych na polsko-niemieckiej granicy. Most na Odrze we Frankfurcie (trasa E-20) został zbudowany w rekordowo krótkim czasie przez stronę niemiecką i zgodnie z planem oddany do użytku 12 grudnia ub.roku. Strona polska zobowiązana jest do zbudowania do 2012 roku mostu w Horka-Węgliniec na Nysie Łużyckiej (trasa E-30). W trakcie zakończonych właśnie (26.03.2009) bilateralnych rozmów Ministrowie Transportu Polski i Niemiec uzgodnili przyspieszenie negocjacji dwustronnej umowy o komunikacji kolejowej przez granicę, która zakłada m.in. wzajemne uznawanie taboru kolejowego na odcinku stacji granicznych oraz umożliwia urzędowi nadzoru kolejowego zawarcie porozumienia „eliminującego granicę” dla taboru kolejowego. Ustalono również wznowienie negocjacji i zawarcie jeszcze w bieżącym roku polsko-niemieckiej umowy o całkowitej elektryfikacji i modernizacji do prędkości 160 km/godz. szlaku kolejowego Berlin-Szczecin. Dalszy perspektywiczny temat wzajemnej współpracy to, przyjęty w grudniu przez polski rząd program budowy kolei dużych prędkości. Plan budowy w Polsce całkowitej nowej linii „Y” z Warszawy do Łodzi i rozgałęzieniem w Kaliszu na Wrocław i Poznań, ma zapewnić dobre połączenia polskich metropolii, gwarantując prędkość przelotową 350 km / godz. Strona polska jest zainteresowana przedłużeniem kolei dużych prędkości poza granicę swego kraju i połączenie jej z systemem szybkich pociągów w Zachodniej Europie.

Najważniejszymi polskimi projektami w **infrastrukturze drogowej** mającymi bezpośredni wpływ na poprawę komunikacji pomiędzy Polską i Niemcami są budowa autostrad A-2 i A-4. Autostradą A-4 z Drezna przez Legnicę i Wrocław możemy od granicy z Niemcami w zasadzie już dojechać do Krakowa, brakujące krótkie odcinki oraz odgałęzienie A-18 na Olszynę w kierunku Berlina będą gotowe do 2012 roku. Dalsza część autostrady A-4 do granicy z Ukrainą zostanie wybudowana po 2012.

Do zakończenia budowy autostrady A-2 łączącej Berlin z Warszawą brakuje po stronie polskiej dwóch fragmentów. Na 105 km odcinku od granicy do Nowego

Tomyśla właśnie rozpoczęto pracę. Brakujące 90 km z Łodzi (Stryków) do Warszawy (Konotopa) będzie budowane w systemie PPP, a przetarg został właśnie rozpisany. Całą liczącą 500 km autostradą z Warszawy do granicy będzie można przejechać w 2012 roku. Od kilku lat eksploatowana jest również autostrada A-6 do Szczecina stanowiąca przedłużenie niemieckiej A-11.

Coraz większą rolę w rozbudowie połączeń transgranicznych odgrywają instytucje samorządowe po obu stronach granicy, najlepiej znające warunki i potrzeby społeczności lokalnych. Dzięki tej współpracy, wspieranej środkami Interreg, realizowanych jest szereg projektów zarówno w komunikacji kolejowej jak i drogowej.

Interessengemeinschaft IGOB-EWIV, w którym reprezentowane są m.in. powiaty Gorzów Wielkopolski i Märkisch Oderland, uruchomiło w czerwcu 2006 regularnie połączenie kolejowe pomiędzy Gorzowem i Berlinem, od grudnia ubiegłego roku połączenie to zostało przedłużone i skomunikowane pociągiem Moniuszko do Krakowa. Od 2008 roku prowadzone są również rozmowy pomiędzy Województwem Wielkopolskim i niemieckimi krajami związkowymi Berlinem i Brandenburgią o uruchomieniu regionalnego połączenia kolejowego Berlin – Poznań. We wrześniu ub. roku zapoczątkowano regularne przejazdy Kolejki Uzdrowskiej UBB łączącej polską i niemiecką część wyspy Uznam. W ramach współpracy regionów prowadzone są również intensywne rozmowy na poziomie regionów o odbudowie połączenia kolejowego z Wrocławia poprzez Żagań, Forst do Cottbus i dalej do Berlina. Przedstawiciele regionów przygranicznych z niecierpliwością czekają na aktualizację Umowę z 2000 roku, która umożliwi władzom regionów po obu stronach granicy przystąpienie do budowy i odbudowy drogowych połączeń regionalnych. Tematy infrastruktury transgranicznej stanowią ważny element projektu Partnerstwo Odry, w którym uczestniczą niemieckie kraje związkowe Berlin, Brandenburgia, Saksonia i Meklemburgia-Przedmorze oraz polskie województwa Zachodnio-Pomorskie, Wielkopolskie, Lubuskie i

Dolnośląskie. Inicjatywy regionalne są cennym uzupełnieniem układu komunikacyjnego łączącego nasze kraje i ułatwiają codzienne kontakty zarówno mieszkańcom regionów przygranicznych jak i tamtejszym przedsiębiorstwom.

Znaczący wpływ na relacje komunikacyjne Polska – Niemcy będzie miało zakończenie w 2011 budowy nowego lotniska w Berlin-Schönefeld. Już dziś mieszkańcy zachodniej Polski są coraz częściej pasażerami berlińskich lotnisk. Niewykluczone, że nowe lotnisko z czasem stanie się głównym lotniskiem dla polskich regionów przygranicznych, tak jak obecnie Szczecin-Świnoujście należy do największych portów morskich Berlina.

Układ komunikacyjny Polski i Niemiec, z uwagi na bliskość geograficzną, jest często względem siebie konkurencyjny. Ważniejsze są jednak elementy synergii, które prowadzą do komplementarnego rozwoju gospodarczego regionów po obu stronach Odry i Nysy. Czy te elementy synergii dobrze wykorzystamy zależy tylko od nas. ■



Verkehr verbindet – Aspekte der Brandenburger Verkehrspolitik im Rahmen der Oderpartnerschaft

Wilfried Labour

Zentrales Ziel der Brandenburger Verkehrspolitik ist die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft in einer sich rapide ändernden Gesellschaft. Die Einbindung Brandenburgs in die europäischen Strukturen, die Verknüpfung mit den angrenzenden Regionen und Staaten, insbesondere die Gestaltung eines sich vernetzenden Verkehrsraumes der Oderpartnerschaft kennzeichnen die Herausforderungen für eine ausgewogene Verkehrspolitik. Hinzu kommen demografische Faktoren, Fragen des Verkehrsverhaltens und der Entwicklung neuer Raumstrukturen sowie Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes.

Verkehr ist mehr als Ortsveränderung. Er ist Voraussetzung für die Entwicklung und Verknüpfung von Regionen, das gegenseitige Kennenlernen und eine gemeinsam gestaltete Zukunft. Ein herausragender Schwerpunkt der Brandenburger Verkehrspolitik ist dabei die Entwicklung der Verkehrsbeziehungen zu den Nachbarn, speziell im Korridor von Skandinavien bis zum Mittelmeer und im Rahmen der Oderpartnerschaft. Und: Verkehr ist Dienstleister und eigener Wirtschaftsbereich mit einer umfangreichen Infrastruktur, Verkehrs- und Logistikunternehmen und eigener „Verkehrsindustrie“. Die Region will sich zu einem wichtigen Standort dieser Industrie – Automotive, Luft- und Raumfahrt und Schienenfahrzeugbau – entwickeln. Hierzu ist ihre feste Verankerung in der Region zu fördern und sie in die Wirtschafts-, Verkehrs- und Forschungs- / Technologiepolitik aktiv einzubinden.

Verkehrspolitik schließt damit auch immer Fragen der Regionalentwicklung und der europäischen Zusammenarbeit ein. Deshalb hat der Verkehr in den Diskussionen und Entwicklungsvorhaben im Rahmen der Oderpartnerschaft von

je her einen großen Stellenwert. Die Wojewodschaften, Länder und Städte der Partnerschaft haben schon in der Vergangenheit großen Wert auf die Entwicklung ihrer Infrastruktur und Verkehrsangebote gelegt. In vielen, zum Teil gemeinsamen Anstrengungen, wurde in den beteiligten Regionen die Infrastruktur verbessert, neu gestaltet und an wichtigen Stellen miteinander verknüpft. Wichtige Vorhaben wie z. B. die Oderbrücke zwischen Frankfurt (Oder) und Slubice bzw. Swiecko, bei Forst und Zelz wurden saniert oder neu gebaut. Fahrpläne werden abgestimmt und gemeinsame Angebote auf der Schiene, z. B. die Einbeziehung von Stettin und Gorzów in den VBB-Tarif wurden entwickelt. Wichtige Straßenverbindungen wurden verbessert, neu gestaltet oder erweitert. Eine erste grenzüberschreitende Fährverbindung über die Oder zwischen Gústebieser Loose und Gozdowice wurde eingerichtet.

In der Oderpartnerschaft wird der Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur besondere Bedeutung beigemessen. Ziel ist es schnell, bequem und zu günstigen Zeiten die verkehrlichen Ziele erreichen zu können. Die Verknüpfung der Metropolen der Region spielt dabei eine herausgehobene Rolle. Als Instrument für die Umsetzung dieser Bemühungen wurde ein „Runder Tisch Verkehr“ etabliert.

Der Runde Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft setzt sich nachhaltig für die genannten Ziele ein. Er sieht insbesondere folgenden Handlungsbedarf:

1. Der Ausbau der Strecke Berlin – Stettin / Szczecin muss schnellstmöglich mit der vollständigen Elektrifizierung vollendet werden. Nötig ist hierzu die Elektrifizierung von nur ca. 40 km Strecke zwischen Tantow und Szczecin Gumience.

2. Die Strecke Berlin – Cottbus – Breslau / Wroclaw muss für attraktive Fahrzeiten ausgebaut werden. Die heutige Fahrzeit von rund 6 h für rund 300 km ist viel zu lang und nicht konkurrenzfähig. Breslau / Wroclaw ist eine boomende Wirtschaftsregion mit 600.000 Einwohnern, die mit der Region Berlin-Brandenburg leistungsfähig verbunden werden muss.
3. Es besteht dringender Bedarf nach einer schnellen und kostengünstigen internationalen Zugverbindung von Posen / Poznan nach Berlin und Potsdam.
4. Es bestehen noch immer technische Hemmnisse an den Grenzen. Fahrzeugindustrie und Verkehrsunternehmen sind aufgefordert, rasch Fahrzeuge in Betrieb zu nehmen, die in Deutschland und Polen gleichermaßen zugelassen sind.

Ergänzend sind weitere Strecken zu ertüchtigen und gemeinsame Angebote, wie z. B. mit der gemeinsamen Ausschreibung von Brandenburg und der Wojewodschaft Lebusier Land / Lubuskie zur Vergabe von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr vorgesehen, zu entwickeln. Zusätzlich soll die deutsch-polnische Zusammenarbeit auf die Bereiche Güterverkehr und Logistik ausgedehnt werden.

Verkehrspolitik ist immer eng verknüpft mit der Einbindung einer Region in übergeordnete nationale und europäische Entwicklungsvorstellungen. Viele Fragen werden nicht in den Regionen entschieden, sondern aufgrund ihres internationalen, auch wettbewerblichen Hintergrundes. Die Region kann und muss aber ihre Interessen formulieren und gegenüber den nationalen Regierungen und der Europäischen Kommission vertreten. Und je stärker und einiger sich eine Re-



gion definiert, je größer ist ihr möglicher Einfluss auf infrastrukturelle und verkehrliche Entwicklungen. Dabei geht es um die generelle Verankerung der Region in die europäischen Entwicklungsvorstellungen, die Verbesserung der überwiegend in nationaler Verantwortung liegenden verkehrlichen Infrastruktur aller Verkehrsträger und um Beseitigung von technischen und bürokratischen Hemmnissen für einen freien, grenzüberschreitenden Verkehr.

Zwei wichtige Beispiele:

- In der Region entsteht für Berlin-Brandenburg, aber mit dem Blick auf die Gesamtregion ein neuer Internationaler Verkehrsflughafen. Ihn angemessen und für die gesamte Region der Oderpartnerschaft erreichbar zu machen und gleichzeitig die Kooperation zwischen den

weiteren Flughafenstandorten zu fördern, ist ein wichtiges Ziel der gemeinsamen Infrastrukturpolitik. Damit wird die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Gesamtregion befördert und ihre innere Verknüpfung gestärkt.

- Die Polnische Regierung hat im Dezember 2008 ein Programm zum Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken im Eisenbahnbereich beschlossen. Polen will damit schnelle und gute Verbindungen zwischen polnischen Großstädten schaffen. Nach den bisherigen Planungen enden diese schnellen Verbindungen aber in Posen / Poznan bzw. in Breslau / Wroclaw. Damit kann sich die Region nicht abfinden. Notwendig ist die Anbindung dieser schnellen Verbindungen an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Eisenbahn.

„Unterhalb“ dieser europäischen und nationalen Ebene bleiben aber ausreichend eigene Gestaltungsmöglichkeiten für verbindende Verkehrsinfrastrukturen und Angebote in der Region. Die Wiedereröffnung ehemals bestehender Verbindungen über die Oder, die Schaffung neuer Straßen, Radwege und Fährverbindungen, sowie die gemeinsame Entwicklung von Angeboten im Öffentlichen Personennahverkehr und ihre Verknüpfung mit den touristischen und kulturellen Angeboten beiderseits der Oder ist ein großes Aufgabenfeld für die nächsten Jahre. Voraussetzung für eine erfolgreiche Arbeit in diesen Bereichen ist ein vertrauensvolles Miteinander der verschiedenen Partner der Region – mit der Oderpartnerschaft ist hierfür ein festes Fundament für das zukünftige Miteinander geschaffen worden.



Grenzenlos nach Polen

Marcin Jablonski

Hauptziel der Verkehrspolitik der Wojewodschaft Lubuskie ist es, ein nachhaltiges Verkehrssystem durch gute Rahmenbedingungen für einen effektiven und sicheren Personen- und Güterverkehr zu erreichen. Eines der wichtigen Ziele ist ebenfalls eine Stärkung der Bahnverbindungen mit Brandenburg. Dabei ist uns bewusst, dass die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region nur mit einer gut entwickelten Infrastruktur möglich ist.

Die Bahnlinien haben eine hohe strategische Bedeutung für die Wojewodschaft. Daher sind wir bestrebt, alles zur Verbesserung des Zustands zu unternehmen. Das letzte Nadelöhr zwischen Berlin und Warschau ist seit Dezember 2008 mit dem Neubau der Brücke über die Oder beseitigt.

Die Modernisierung des Rückgrades des Bahnnetzes unserer Wojewodschaft, die Hauptverkehrslinie CE-59 (Szczecin-Zielona Góra-Wroclaw) aus Mitteln des Operativen Programms für Infrastruktur und Umwelt ist in Planung. Darüber hinaus ist im Rahmen des Operativen Regionalprogrammes von Lubuskie die Modernisierung von drei für unsere Wojewodschaft bedeutsamen Bahnlinien geplant. Eine davon ist die Strecke Gorzów Wielkopolski-Kostrzyn, für die wir auch wieder eine direkte Verbindung mit Berlin anstreben.

Strategisches Ziel der Selbstverwaltung der Wojewodschaft Lubuskie ist die Möglichkeit, den Verlauf der Strecke Wroclaw – Berlin über unsere Wojewodschaft unter Nutzung der Linie CE-59, die über Zielona Góra führt und sich mit

der schon modernisierten Magistrale E-20 verbindet, zu nutzen. Angesichts dessen, dass sich dieser polnische Streckenabschnitt in einem immer schlechteren Zustand befindet, wird jede Maßnahme zur beschleunigten Modernisierung als bedeutsam erachtet. Außer der Modernisierung der für die Wojewodschaft strategischen Strecken schließen wir andere Maßnahmen zur Revitalisierung von übrigen Strecken in der Wojewodschaft mit grenzüberschreitender Bedeutung nicht aus.

Grundlegende Schwierigkeiten aus Sicht der Wojewodschaftselbstverwaltung resultieren aus Vorschriften, die Organisations- und Finanzierungsbedingungen internationaler Verbindungen regeln. Die geltenden Gesetze besagen, dass Verträge über Dienstleistungen im Perso-



nenverkehr, die im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem Gebiet der Republik Polen erbracht werden, durch den zuständigen Verkehrsminister abzuschließen sind. Um den Selbstverwaltungen die Initiative zur Gestaltung dieser Personenverkehre zu ermöglichen, haben wir eine Gesetzesnovellierung initiiert.

Ein gravierendes technisches Problem sind die Unterschiede der Bahnsicherheitssysteme beider Länder, die uns bislang eine flexible Nutzung des Bestandes an Schienenfahrzeugen für grenzüberschreitende Verbindungen unmöglich machen. Die Zulassung zum Einsatz fremder Fahrzeuge ist derzeit in beiden Ländern kompliziert und langwierig. Eine Lösung sehen wir im Erwerb beidseitig zugelassener Fahrzeuge, was

eine direkte Verbindung über die Grenze ermöglichen würde.

Als Organisator des regionalen Bahnverkehrs unternehmen wir auch kostenneutrale Maßnahmen wie die Fahrplanoptimierung. Zu diesem Zweck hat das Marschallamt die Zusammenarbeit mit dem VBB verfestigt. Im Ergebnis ist seit dem 14. Dezember 2008 die Verknüpfung der polnischen und deutschen Züge in Kostrzyn deutlich verbessert. Äußerst wichtig ist für uns ebenfalls die Tarifintegration und die Einführung sogenannter gemeinsamer Fahrkarten auf wichtigen grenzüberschreitenden Strecken. Auf unsere Initiative hin sind in den letzten Jahren Fahrplanänderungen vorgenommen worden, die die Nutzung schneller grenzüberschreitender Verbindungen für die

Einwohner der Region ermöglichen. Es wurden grenznahe Züge Zielona Góra-Frankfurt (Oder) und Zagan-Cottbus sowie ein zusätzlicher Halt des Berlin-Warszawa-Expresses am Umsteigeknoten Swiebodzin eingerichtet. Darüber hinaus haben wir zusammen mit dem VBB ein Projekt zur direkten Zugverbindung der beiden Partnerstädte Zielona Góra und Cottbus über Guben initiiert.

Ich rechne damit, dass wir mit gemeinsamer Kraft rasch die technischen und gesetzlichen Barrieren überwinden werden. Ich hoffe, dass die weitere Zusammenarbeit mit unseren Partnern des VBB in weiteren Projekten fruchtbar sein und das Verbindungsnetz unserer Region mit dem benachbarten Brandenburg bereichern wird.

Bez granic do Polski

Marcin Jabłoński

Generalnym celem polityki transportowej Województwa Lubuskiego jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego poprzez stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów. Jednym z istotnych celów jest również szersze wykorzystanie transportu kolejowego w połączeniach z Brandenburgią przy czym jesteśmy świadomi, że gospodarczy rozwój naszego regionu możliwy jest tylko z dobrze rozwiniętą infrastrukturą.

Linie kolejowe mają strategiczne znaczenie dla województwa, dlatego jesteśmy zdeterminowani podejmować każde działanie mające na celu jak najszybszą poprawę istniejącego stanu. Ostatnie wąskie gardło na korytarzowej linii E20 w postaci mostu na Odrze zostało udrożnione w grudniu 2008r, natomiast modernizacja kręgosłupa sieci kolejowej naszego województwa tj. Magistrali CE-59 jest zaplanowana ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Ponadto zaplanowaliśmy również remont trzech istotnych dla naszego

województwa odcinków linii kolejowych w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Jedną z nich jest odcinek Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, po którym planujemy uruchomić bezpośrednie połączenia z Berlinem.

Strategicznym celem Samorządu Województwa Lubuskiego jest możliwość wykorzystania przebiegu trasy Wrocław – Berlin przez nasze województwo z wykorzystaniem linii CE-59, która wiedzie przez Zieloną Górę i łączy się ze zmodernizowaną już magistralą E-20. Z uwagi na fakt, iż polski odcinek tej trasy jest w coraz gorszym stanie technicznym, ważne jest każde działanie mające na celu przyspieszenie jego modernizacji. Oprócz modernizacji linii strategicznych dla województwa, nie wykluczamy również innych działań prowadzących do rewitalizacji pozostałych linii w województwie o znaczeniu transgranicznym.

Z punktu widzenia samorządu województwa zasadniczym utrudnieniem są aktualnie obowiązujące przepisy regulujące zasady organizowania i finansowania połączeń międzynarodowych. Obecne zapisy ustawy o transporcie kolejowym stwierdzają, że umowę o świadczenie usług publicznych na przewozy osób wykonywane w połączeniach międzynarodowych na obszarze Rzeczypospolitej

Polskiej zawiera z przewoźnikiem kolejowym minister właściwy do spraw transportu. Zainicjowaliśmy zatem proces nowelizacji ustawy w celu umożliwienia samorządom terytorialnym podejmowania inicjatywy w kształtowaniu, przy współdziałaniu państwa, pasażerskiej komunikacji międzynarodowej, szczególnie o charakterze transgranicznym.

Poważnym problemem natury technicznej są różnice w systemach bezpieczeństwa kolejowego na terenie dwóch państw co uniemożliwia nam dotychczas swobodne stosowanie taboru do połączeń transgranicznych. Uzyskanie dopuszczenia do ruchu obcego taboru jest nadal procedurą czasochłonną i skomplikowaną w obu państwach, jednakże dążymy do pozyskania taboru który będzie spełniał wymogi systemów kolejowych po obu stronach, co umożliwiłoby uruchomienie bezpośrednich relacji bez konieczności przesiadki na granicy.

Jako organizator kolejowych przewozów regionalnych podejmujemy również działania organizacyjne nie wymagające nakładów finansowych jak przede wszystkim optymalizacja rozkładu jazdy. Urząd Marszałkowski zacieśnił w tym celu współpracę z VBB czego efektem jest zdecydowana poprawa od 14 grudnia 2008 skomunikowań pociągów polskich z



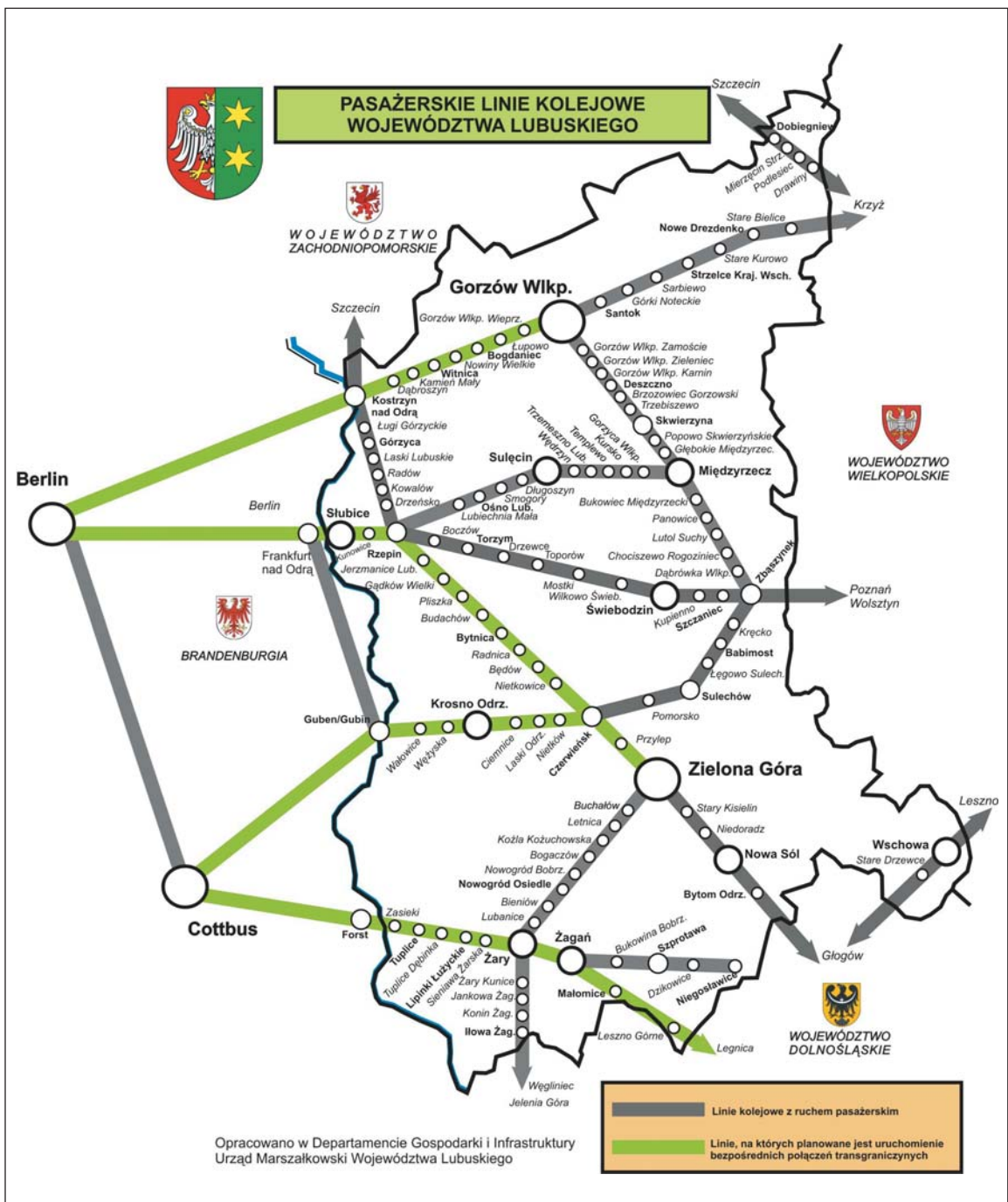
niemieckimi na stacji granicznej Kostrzyn / Kietz. Niezwykle istotna jest dla nas również integracja taryfowa i wprowadzenie tzw. wspólnego biletu na najbardziej popularnych relacjach transgranicznych.

Z naszej inicjatywy w ostatnich latach wprowadzono do rozkładu jazdy zmiany, które umożliwiają mieszkańcom regionu korzystanie z szybkich połączeń transgranicznych. Uruchomiono pociągi przygraniczne Zielona Góra – Frankfurt nad Odrą

oraz Żagań – Cottbus oraz wyznaczono dodatkowe postoje pociągów Berlin-Warszawa Express w Świebodzinie, do którego jest dogodny dojazd drogowy z Zielonej Góry oraz Gorzowa Wielkopolskiego.

Wspólnie z VBB, oprócz poprawy połączeń Gorzów Wlkp. – Berlin, zainicjowaliśmy ponadto projekt połączenia dwóch miast partnerskich Zielonej Góry z Cottbus bezpośrednim pociągiem jadącym

przez Guben. Liczę, że wspólnym wysiłkiem pokonamy bariery techniczne oraz prawne i doprowadzimy do rychłego uruchomienia tego połączenia. Wyrażam jednocześnie nadzieję, że dalsze współdziałanie z naszymi partnerami z VBB będzie owocne w kolejne projekty, które wzbogacą siatkę połączeń naszego regionu z sąsiadującą Brandenburgią.



Erfahrungen beim grenzüberschreitenden Raumordnungsverfahren für eine neue deutsch-polnische Straßenverbindung

Brigitte Kubica

Die deutsch-polnischen Beziehungen sind über das bilaterale Verhältnis hinaus für ganz Europa wichtig. In den vergangenen Jahren sind beachtliche Fortschritte auf allen Ebenen erzielt worden, die schließlich zur gemeinsamen Mitgliedschaft im Europa der 27 führten. Weitere Veränderungen, die schrittweise zu schnelleren und effizienteren gemeinsamen Planungen führen, erfordern beiderseitigen Mut und vor allem Geduld.

Die Vorbereitung, Planung und Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen ist verbunden mit einer Reihe von z. T. langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren und der Beteiligung einer Vielzahl von Institutionen und Akteuren. Am Beispiel des gegenwärtig laufenden Raumordnungsverfahrens für eine deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Frankfurt (Oder) / Slubice-Eisenhüttenstadt / Kłopot werden im Folgenden die bei der Vorbereitung und Durchführung des Verfahrens gemachten Erfahrungen skizziert.

Die Unterschiede zwischen den Verwaltungs- und Planungsstrukturen in Deutschland und Polen und die damit verbundenen Komplikationen bei der Durchführung von Planungsverfahren für grenzüberschreitende Vorhaben geben den organisatorischen und Verfahrensfragen eine besondere Bedeutung.

Formale Grundlage der Planungen für diese deutsch-polnische Straßenverbindung bildete eine Arbeitsvereinbarung zwischen dem Land Brandenburg und der Wojewodschaft Lebusier Land vom August 2001. In der Arbeitsvereinbarung wurden die Bildung einer gemeinsamen deutsch-polnischen Arbeitsgruppe, die Erstellung einer Machbarkeitsstudie sowie die Durchführung eines gemeinsamen Raumordnungsverfahrens für eine

Straßenverbindung im Raum zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt verabredet.

In Polen gibt es kein dem deutschen Raumordnungsverfahren vergleichbares Verfahren, bei dem die raumordnerische Prüfung mehrerer Trassenvarianten erfolgt. Deshalb wurde zwischen der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg und der deutsch-polnischen Arbeitsgruppe verabredet, zwei aufeinander abgestimmte, zeitlich versetzte (Linienfindungs- und Geneh-

migungs-)Verfahren nach den jeweiligen nationalen Bestimmungen durchzuführen. Um diese Asymmetrie, der raumordnerischen Prüfung mehrerer Varianten nach deutschem Recht einerseits und andererseits nur einer Trassenvariante nach polnischem Recht, zu überwinden, wurde vereinbart, ein Raumordnungsverfahren mit grenzüberschreitender Umweltverträglichkeitsprüfung von der deutschen Seite unter Einbeziehung des gemeinsamen Grenzraumes beidseits der Oder mit vier Trassenvarianten durchzuführen.

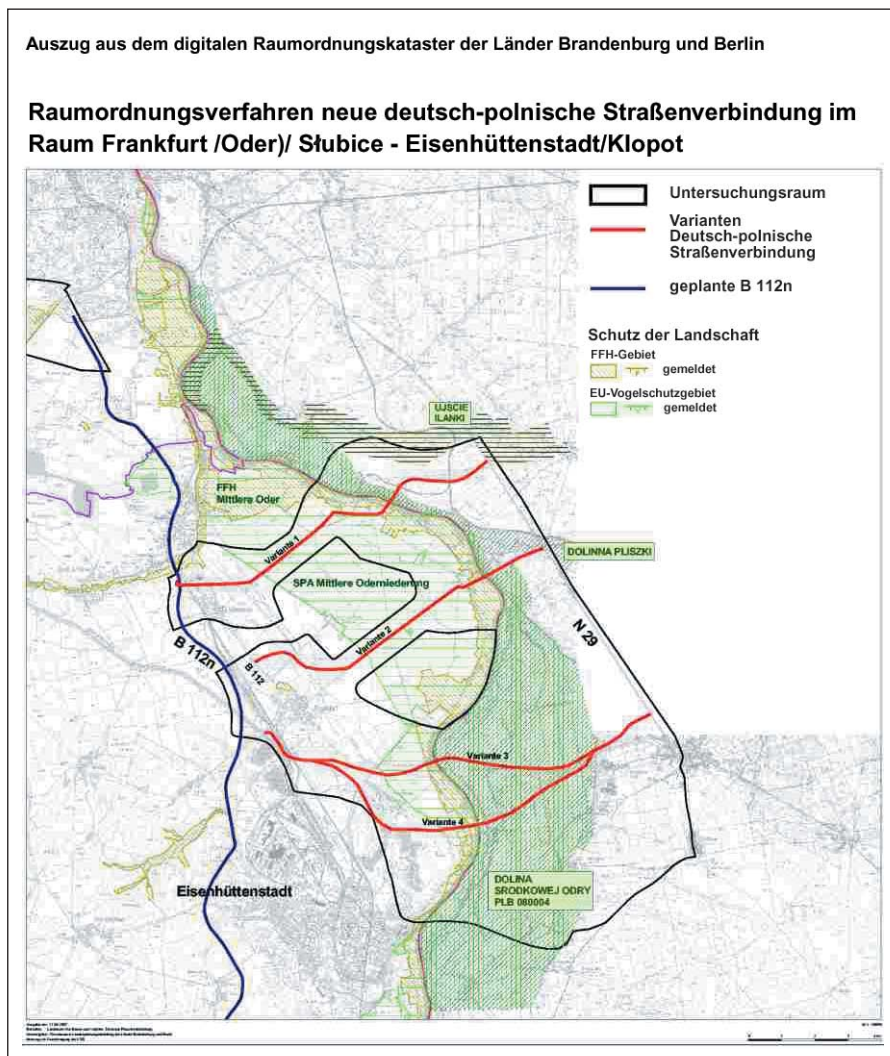


Abb.: GL



Bei diesen Planungen wird nicht nur verfahrensrechtlich weitgehend Neuland beschritten, das Vorhaben greift zudem in einen sensiblen Naturraum ein, sowohl im Hinblick auf Umwelt- als auch Hochwasserschutz. Deshalb messen die deutsche ebenso wie die polnische Seite der Durchführung eines rechtssicheren Verfahrens eine hohe Bedeutung bei.

Die gewonnenen Erfahrungen am dargestellten Beispiel zeigen, dass grenzüberschreitende Planung neuartige Wege und Mittel erfordert. Eine solche Planung bedingt grundsätzlich einen erheblich höheren Kommunikationsaufwand, als dies bei nationalen Vorhaben

innerhalb eines Rechtsraums der Fall ist. Alle beteiligten Akteure auf den verschiedenen Ebenen sind damit konfrontiert und können zugleich zum erfolgreichen Abschluss der Planungen beitragen.

Das Heft MIR AKTUELL 4/2008 berichtete zum damaligen Stand des Raumordnungsverfahrens für die grenzüberschreitende Straßenverbindung. Inzwischen liegen die Stellungnahmen der polnischen Behörden der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg vor und die Auswertung der Stellungnahmen hat begonnen. Die polnischen Stellungnahmen werden in die raumordnerische Abwägung einbezogen. Wich-

tig ist dabei die Darstellung der Ergebnisse der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung, die, vom Regelfall abweichend, von beiden Staaten und nicht nur von einem Ursprungsstaat initiiert wird.

Auf absehbare Zeit werden solche grenzüberschreitenden Verfahren deutlich höheren Zeitaufwand und einen intensiven Kommunikationsprozess erfordern, solange die Rechtssysteme der Staaten nicht harmonisiert und im Nachbarstaat keine vergleichbaren Verfahren etabliert sind.



Deutsche und polnische Straßenbauverwaltungen arbeiten zusammen

Andreas Schade

Die Niederlassung Ost des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg grenzt in ihrem östlichen Zuständigkeitsbereich an die Republik Polen. Es gibt sechs Grenzübergänge, deren Zuführungsstraßen durch die Niederlassung Ost verwaltet werden. Diese sind:

B 2 Rosow – Rosowek, B 113 Mescherin – Gryfinow, B 166 Schwedt – Krajnik Dolny, B 158 Hohenwutzen – Osinow

Dolny, L 34 Güstebieser Loose – Gozdowice, B 1 Küstrin-Kietz – Kostrzyn und B 5 Frankfurt (Oder) – Slubice.

Die Brückenbauwerke über die Oder im Zuge der B 5 und der B 158 befinden sich in der Unterhaltungslast der Niederlassung Ost. Für die Straßenbrücken im Zuge der B 1, B 113 sowie der B 166 verwaltet die Republik Polen die Bau- last. Diese Regelungen beruhen auf

dem Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Erhaltung der Grenzbrücken im Zuge der deutschen Bundesfernstraßen und der polnischen Landesstraßen an der deutsch-polnischen Grenze.

In diesem Zusammenhang ist eine gute Zusammenarbeit zwischen der Straßenbauverwaltung und den Niederlassungen Szczecin und Zielona Gora der Generaldirektion für die Nationalstraßen und Autobahnen sowie den Wojewodschaften Zachodnie Pomorskie und Lubuskie notwendig und unerlässlich.

Regelmäßig sind Abstimmungen auf Grund von Unterhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen an den Brückenbauwerken über den Grenzfluss sowie an den Zuführungsstraßen im Grenzbereich erforderlich. Hierbei ist es wichtig, bedingt durch die sprachliche Barriere, die einen höheren Zeitaufwand mit sich bringt, sich rechtzeitig mit der polnischen Seite über Art und Umfang der Arbeiten sowie der notwendigen Sperrmaßnahmen zu informieren. So ist bei-



Fotos: LS

spielsweise bei der Beschilderung zu beachten, dass diese für Baumaßnahmen auf der Brücke aus der polnischen Richtung auch mit polnischen Schildern erfolgt.

Aber auch durch geplante Neubaumaßnahmen kommt es zu einer Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen. Im Rahmen der Planungen für eine deutsch-polnische Straßenverbindung im Raum Frankfurt (Oder) / Slubice – Eisenhüttenstadt / Kłopot unter der Federführung der deutschen Seite wurde ein begleitender deutsch-polnischer Ar-



beitskreis mit einer Arbeitsgruppe gebildet. Die Auswahl der Mitglieder der Arbeitsgruppe erfolgte mit dem Ziel, durch die frühzeitige Einbeziehung der wichtigsten Beteiligten die Belange der deutschen und polnischen Seite rechtzeitig abzustimmen und in der Planung weitestgehend zu berücksichtigen. Mitglieder der Arbeitsgruppe von polnischer Seite sind Vertreter der Generaldirektion für die Nationalstraßen und Autobahnen in Zielona Góra, der Abteilung für Wirtschaft des Marschallamtes, des

Büros für Raumplanung des Marschallamtes sowie der Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Zielona Góra, von deutscher Seite Vertreter des Landesbetriebes Straßenwesen, Niederlassung Ost und der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg.

Durch diese Planung entstanden insbesondere zwischen der NL Ost und der Wojewodschaft Lubuskie, aber auch mit den anderen fachlich Beteiligten enge Kontakte. Dadurch ist ein intensiver Gedankenaustausch auf fachlicher und freundschaftlicher Ebene entstanden.

Eine sehr enge Verbindung besteht auch zwischen dem Landesbetrieb und der Niederlassung Szczecin der Generaldirektion für die Nationalstraßen und Autobahnen.

In einem Arbeitsgespräch der Niederlassung Szczecin und der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg im Jahre 2006 wurde vereinbart, einen regelmäßigen Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen der polnischen und der deutschen Straßenbauverwaltung zu organisieren. Dieser Erfahrungsaustausch findet nunmehr einmal jährlich zwischen dem Landesbetrieb und der Generaldirektion statt. Die Veranstaltungen wurden stets auf einem hohen Niveau sowohl auf der polnischen als auch auf der deutschen Seite durchgeführt. Für den Herbst dieses Jahres ist der 3. Erfahrungsaustausch auf deutscher Seite geplant.



Bisher wurden solche Themen wie die Zuständigkeiten und der Planungsablauf auf polnischer und deutscher Seite, das europäische, polnische und deutsche Vergaberecht sowie die Belange des Umweltschutzes in Bezug auf das europäische, polnische und deutsche Recht behandelt.

Im Gegensatz zur Auftragsverwaltung in Deutschland gibt es in Polen unterschiedliche Zuständigkeiten für die National- (Bundesstraßen) und Wojewodschaftsstraßen (Landesstraßen). Die Baulast für die Nationalstraßen wird durch die Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen und die für die Wojewodschaftsstraßen durch die Wojewodschaft (Marschallamt) verwaltet.

Fazit

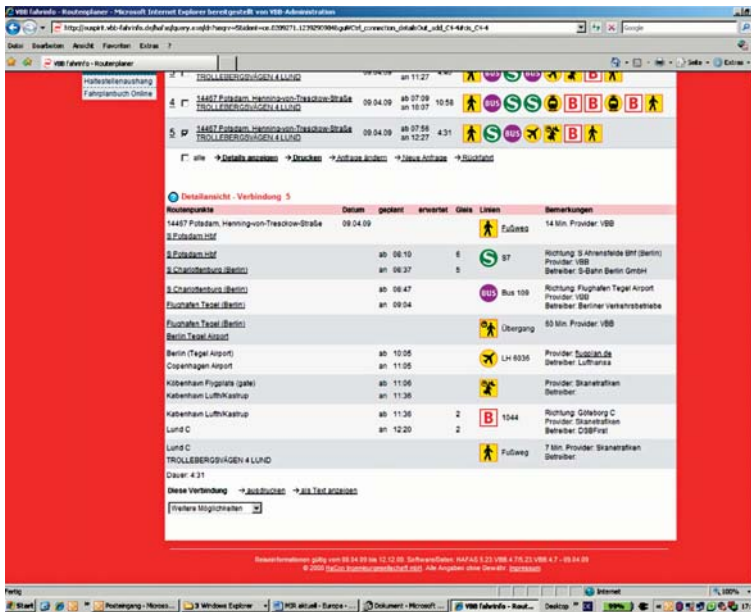
Für die gemeinsame erfolgreiche Zusammenarbeit mit der polnischen Seite sind ein hohes Maß an Verständnis und Sensibilität (Mentalitätsunterschiede), gegenseitiges Vertrauen, die Beachtung der unterschiedlichen Zuständigkeiten in Deutschland und Polen sowie Geduld unabdingbar. Insbesondere für die Planung und Realisierung grenzüberschreitender Projekte sind ein stabiles Akteursverhältnis, eine möglichst effiziente Koordination der bestehenden Strukturen, die Beachtung des europäischen und des jeweils nationalen Rechts sowie eine kontinuierliche Begleitung und fachliche Koordination durch Arbeitsgruppen zwingend geboten. Dabei ist der erheblich höhere Kommunikationsaufwand (Sprachbarriere) zu beachten.





Von Brandenburg nach Europa – Kooperationen zum Nutzen der Fahrgäste von Bussen und Bahnen

Jürgen Roß



Das Zusammenwachsen Europas hat auch auf dem Gebiet des öffentlichen Nahverkehrs viele Fortschritte gebracht, und weitere Projekte zum Nutzen der Bürger und Besucher Brandenburgs aber auch der europäischen Nachbarn sind in Arbeit.

Zu den Aktivitäten im Gebiet des VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH hier einige Beispiele:

Grenzüberschreitende Fahrplanauskunft für öffentliche Verkehrsmittel

Bereits seit dem Jahr 2000 bietet der VBB die Möglichkeit, über seine Fahr-

planauskunft VBB-Fahrinfo auch Verbindungen aus Berlin-Brandenburg in andere Staaten abzufragen. Diesen Service gibt es bisher vor allem nach Dänemark und Schweden, eine Ausdehnung auf Polen sowie westliche Nachbarstaaten ist geplant bzw. in Arbeit. Dies funktioniert, in dem bestehende nationale oder regionale Auskunftssysteme wie das des VBB über ein technisches Netzwerk miteinander verknüpft und somit auch aus dem Ausland angefragt werden können. Die Ergebnisse gibt es dann im vertrauten System vor Ort in der jeweiligen Sprache. Die Grundlagen für diesen Dienst wurden im Projekt EU-Spirit gelegt, das 1998 bis 2001 von der EU gefördert wurde. Hier ein Beispiel für eine Verbindung vom MIR in Potsdam nach Lund in Südschweden:

2004: Polens Beitritt zur EU

Nach der Erweiterung der EU im Jahr 2004 wurde nicht nur eine erste grenzüberschreitende Buslinie eingerichtet – die Buslinie 470 der PVG Schwedt-Angermünde; man kann seitdem auch

mit VBB-Fahrscheinen bis Stettin, Küstrin und Gorzów fahren. In Gorzów gilt das VBB-Ticket sogar im Stadtverkehr.

Anlässlich dieses Ereignisses erschien 2004 auch die zweisprachige Radwander- und Freizeitkarte „Oderbruch / Lebusser Land“, die in enger Abstimmung mit polnischen Tourismuspartnern erstellt wurde. Sie enthält alle wesentlichen touristischen Informationen und die Bus- und Bahnlinien im VBB-Gebiet. Eine 2. Auflage dieser Karte erschien 2008, ebenfalls wieder zweisprachig, unter dem Titel „Radwander- und Freizeitkarte Märkisch-Oderland / Lebusser Land“.

Verbesserung des Schienenverkehrs zwischen Brandenburg und Polen

In den letzten Jahren konnten die Verbindungen zwischen Brandenburg und Polen im Eisenbahnregionalverkehr kontinuierlich verbessert werden. So fahren die Züge zwischen Berlin und Frankfurt heute weitgehend 160 km/h; Ende 2008 konnte die neue Oderbrücke zwischen Frankfurt (Oder) und Slubice in Betrieb genommen werden. Die Anschlüsse zwischen Oderlandbahn und PKP-Regionalverkehr in Küstrin wurden verbessert; die Strecke Berlin <> Stettin wurde auf höhere Geschwindigkeiten ausgebaut. Ein von der EU gefördertes Projekt hat sich u. a. mit der Wiederaufnahme des Bahnverkehrs zwischen Guben und Zielona Gora befasst, sie wird derzeit vorbereitet. Als weitere Schritte sind u. a. der Ausbau der Strecke Cottbus – Zagan sowie direkte Züge Berlin – Gorzów angedacht, dies bedarf jedoch noch weiterer Abstimmungen mit unseren polnischen Nachbarn.

Als zunehmendes Hemmnis für die Entwicklung der Verkehre zwischen Deutschland und Polen stellt sich heraus, dass der Bund entgegen seines



Abbildungen: VBB

Auftrages aus dem Grundgesetz nicht bereit ist, Fernverkehrzüge zu bestellen. So wäre es dringend erforderlich, den Fernverkehr zwischen Berlin und Posen oder Berlin und Breslau zu verdichten. Die DB AG führt an, dass dies nicht wirtschaftlich sei – und der Bund weigert sich, die dringend benötigten Züge zu bestellen. Wenn der Bund hier seine Haltung nicht ändert, wird die Schiene auf diesen Relationen gegenüber den anderen Verkehrsträgern keine Chance haben.

Aktuell in Arbeit: Erfahrungsaustausch und bessere Auskünfte für öffentliche Verkehrsmittel in Polen

In einem neuen von der EU geförderten INTERREG-Projekt mit dem Namen CAPRICE tauschen europäische Hauptstadtregionen Erfahrungen aus, wie man die Integration von Verkehrsangeboten voranbringen kann, z. B. über eine ganzheitliche Organisation, einen integrierten Tarif sowie eine übergreifende Fahrgastinformation. Der VBB kann hier mit seinen Erfahrungen Hilfe für Städte, wie Warschau, Vilnius und Bukarest und ihre Bürger sein, um zukunftsorientierte Lösungen für ihren öffentlichen Verkehr zu finden.



Gleichzeitig wird an konkreten Verbesserungen gearbeitet. So baut die Stadt Warschau mit Unterstützung des VBB eine eigene Fahrplanauskunft auf; diese Informationen sollen dann ebenso wie die Bahnverbindungen in ganz Polen

über VBB-Fahrrinfo zur Verfügung stehen – umgekehrt natürlich auch die ÖPNV-Angebote des VBB in Warschau!

Einige aktuelle Informationen zur Tätigkeit des Vereins zur Förderung des Oderstromgebietes e. V.

Prof. Horst Linde

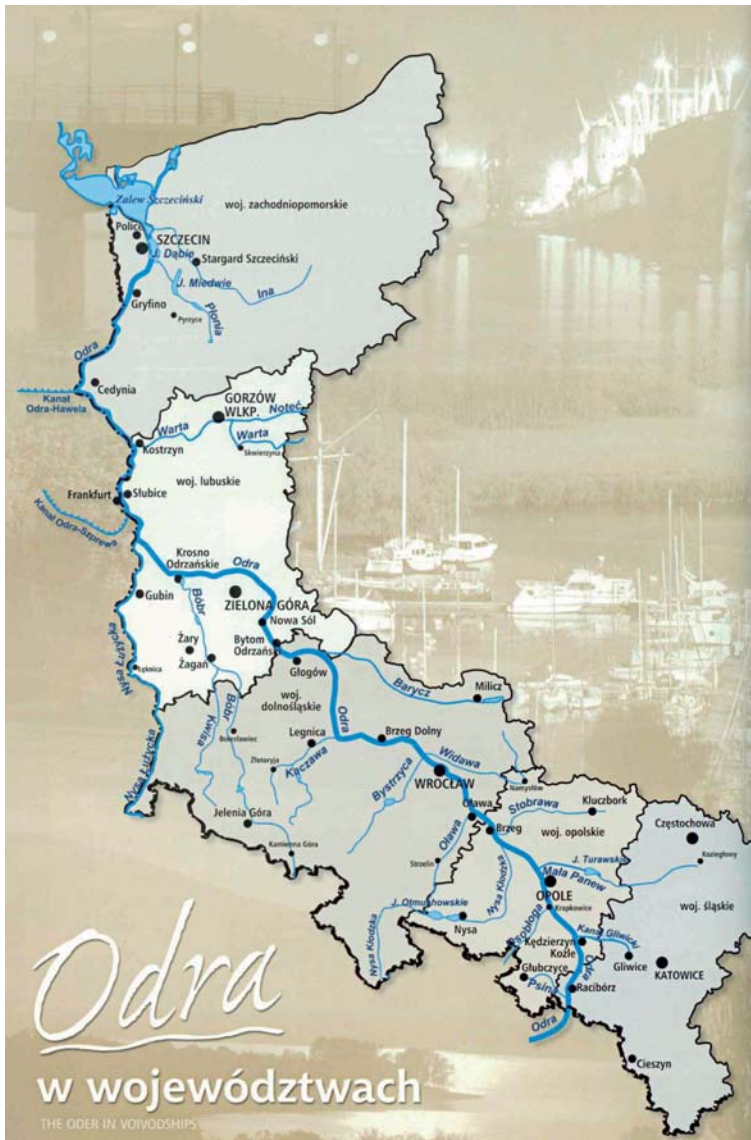
Ausgehend von Initiativen deutscher und polnischer Wirtschaftskreise, auch angeregt durch die Arbeit des schon länger existierenden Elbe-Vereins, wurde der Verein zur Förderung des Oderstromgebietes e. V. im Jahre 1992 in Frankfurt (Oder) gegründet. Der Kreis seiner Mitglieder erstreckt sich über einen weiten Bereich des öffentlichen Lebens, der Politik, der Wirtschaft und der Wissenschaft in Deutschland und Polen. Der Verein hat sich zum Ziel gesetzt, an die einstmals

große Bedeutung der Oder und ihrer angrenzenden Wasserwege als Verkehrsadern für den Güter- und Personenverkehr anzuknüpfen und sich für die Weiterentwicklung und Nutzung der Wasserstraßen und Häfen in der Oder-Region, für die Entfaltung von Schifffahrt, Handel und Tourismus zu Wasser und damit für eine nachhaltige grenzüberschreitende regionale Entwicklung einzusetzen, dies auch unter Beachtung von Belangen des Natur- und Umweltschutzes.

Die Oder-Region als Arbeitsfeld des Vereins ist weit gefasst und ausdrücklich grenzüberschreitend definiert; es um-



Polnischer Schubverband mit Baurohstoffen auf der unteren Oder. Foto: Prof. Linde



fasst die gesamte Oder von Oberschlesien bis zur Ostsee – Aspekte der Küsten- und Fluss/Seeschifffahrt, z. B. den Hafenstandort Schwedt betreffend, ausdrücklich eingeschlossen – und die in östlicher und westlicher Richtung mit der Oder in Verbindung stehenden Wasserwege. Eine sinnvolle Befassung mit Fragen von regionaler und überregionaler Schifffahrt und Wirtschaftsentwicklung – dies ist in den zurückliegenden Jahren immer deutlicher geworden – erfordert eine Ausdehnung des Betrachtungshorizontes gerade auch in westlicher Richtung, d. h. auf die Wasserwege, Häfen und Wirtschaftsstandorte im Raum Berlin und Brandenburg bis an die Elbe heran. Der Verein wird sich dieser Aufgabe in Zukunft noch verstärkt widmen und mit angrenzend tätigen Institutionen zusammenarbeiten.

Wasserstraßen der Oder-Region

Untere Oder

(Oder-Haff – Hohensaaten; einschl. Bodengewässer, HoFriWa, HOW)

Mittlere Oder

(Hohensaaten – Staustufe Malczyce; einschl. SOW, Warta, Notec)

Obere Oder

(Malczyce – Kozle; einschließlich Gliwice-Kanal)

Eine Ausweitung des Tätigkeitsfeldes auch nach Süden in Richtung Donau, kann sich daraus ergeben, dass neueste polnische und tschechische Bestrebungen bestehen, die alte Idee einer Kanalverbindung zwischen Oder und Donau wieder aufzugreifen. Aus deutscher Sicht ist dies zwar nicht als vordringlich einzustufen; angesichts der zunehmenden

Verkehrsbedeutung der Donau – z. B. Asien-Container über Schwarzes Meer und Donau nach Mitteleuropa – und möglicher EU-geförderter Projekte erscheint es jedoch ratsam, hier nicht unbeteiligt zu bleiben.

Neben einer ständigen Beobachtung aller relevanten wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen, einem Dialog mit vielen zuständigen öffentlichen und privaten Institutionen, neben verschiedenen anderen publizistischen Aktivitäten bildet das seit 1995 jährlich durchgeführte Internationale Oder-Colloquium einen Schwerpunkt der Vereinsarbeit. Hier werden an wechselnden Orten – bisher in Berlin, Breslau, Eisenhüttenstadt, Frankfurt (Oder), Fürstenwalde, Potsdam, Schwedt, Stettin – unter internationaler Beteiligung wechselnde Themen von aktueller Bedeutung behandelt und in Vorträgen und Diskussionen vertieft. Schriftliche Berichte hierzu sind überwiegend verfügbar (11. und 12. Colloquium per Internet: www.oderverein.de). Im Folgenden eine Auswahl von Themenstichworten der vergangenen Jahre:

- Wirtschaft, Schifffahrt, Ökologie im Unteren Odertal
- Das Jahrhundert-Hochwasser 1997 – Erfahrungen und Chancen
- Stand und Perspektiven der Seehäfen Stettin / Swinemünde
- Verbesserung der Schifffahrt auf den Wasserwegen der Mittleren Oder
- Wirtschaft und Schifffahrt im Bereich der Oberen Oder
- Tourismus auf den Wasserwegen der Oder-Region
- Potenziale binnenschiffsorientierter Transportketten (Hinterlandverkehre der Seehäfen) – in Zusammenarbeit mit dem Elbe-Verein und der Kammer-Union Elbe / Oder
- Aktuelle technologische Entwicklungen in der Binnenschifffahrt – besondere Bedeutung für Ostdeutschland und Polen
- Stand und Perspektiven der Binnenhäfen zwischen Oder und Elbe

Das für Herbst 2009 in Potsdam, in Zusammenarbeit mit der IHK Potsdam,

geplante 13. Oder-Colloquium steht unter dem Arbeitstitel „Das Binnenschiff zwischen Oder und Elbe – ein Motor für regionale Wirtschaftsentwicklung“. Die heutigen und zukünftigen Transportbedürfnisse wichtiger regionaler Wirtschaftsstandorte – Schwedt, Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde, Königs Wusterhausen, Eberswalde, Berlin; auch neueste Entwicklungen in Wittenberge / Elbe und Mühlberg / Elbe –, ihre Affinität

zur Binnenschifffahrt und die Leistungsangebote der modernen Binnenschifffahrt an diesen Standorten sollen hier in einer aktuellen, breit angelegten Übersicht thematisiert werden. Das sich erweiternde Tätigkeitsfeld des Vereins soll auch hierin zum Ausdruck gebracht werden.

Weitere Aktivitäten äußern sich z. B. in Stellungnahmen und laufenden persönlichen Kontakten zu aktuellen verkehrs-

politischen und schifffahrtsspezifischen Problemlagen.

Eine besondere Verbindung bestand und besteht zum Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, das die Arbeit des Vereins seit Jahren ideell und materiell unterstützt. Dafür sei auch an dieser Stelle Dank gesagt.

Partnerschaft der Regionen

Heike Uhe, Angelika Menze

Seit November 2008 sind in drei Partnerregionen Brandenburgs: Centru in Rumänien sowie Großpolen und Niederschlesien in Polen sogenannte Partnerschaftsbeauftragte des Landes im Einsatz.

Die Berufung geht zurück auf eine persönliche Initiative des Ministerpräsidenten Matthias Platzeck, der mit dieser Einrichtung die Zusammenarbeit der Regionen auf der operativen Arbeitsebene weiter befördern will. Gelebte deutsch-polnische Partnerschaft ist kein politischer Selbstläufer und nicht selten sind es zudem gerade die kleinen Stolpersteine der praxisbezogenen Umsetzung und fehlenden direkten Kommunikation, die der nachhaltigen Wirkung politischer Ideen entgegenstehen.

Erwünscht ist im Rahmen des neugeschaffenen Betätigungsfeldes daher alles, was die Zusammenarbeit der Regionen unterstützt sowie bestehende Kontakte zwischen staatlichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Initiativen auf der operativen Ebene pflegt und erweitert. Nicht zuletzt geht es um die Sensibilisierung für Themen der bilateralen Zusammenarbeit und deren Wahrnehmung in der regionalen Öffentlichkeit. Der Auftrag bezieht sich dabei neben wirtschaftlichen ausdrücklich auch auf kulturelle Themenfelder – eine umfassende Aufgabe, die individuelle Schwerpunktsetzung erfordern wird.



Heike Uhe

Partnerschaft braucht Gesichter

In allen drei Regionen wurden daher bewusst Einzelpersonen eingesetzt, die ihre Aufgabe mit individuellem Profil und Gespür für die jeweiligen regionalen Besonderheiten wahrnehmen sollen.

Ansprechpartnerin für die Region Niederschlesien ist Heike Uhe (Niemiecko-Polska Kooperacja Gospodarcza Heike Uhe, ul. Kleczkowska 50, 50-227 Wrocław, tel.: (+48) 71 792 77 66, fax: (+48) 71 792 77 67, info@heike-uhe.com), für Großpolen Angelika Menze (Deutsch-Polnisches Büro Poznan, ul. Maleckiego 23/3, 60-708 Poznan, tel.: (+48) 61 86 43 040, fax: (+48) 61 86 43 058, biuro@angelika-menze.poznan.pl).



Angelika Menze

Dolny Śląsk / Niederschlesien

Brandenburg ist in Niederschlesien noch weitgehend unbekannt. Vermutlich gilt das auch umgekehrt. Ansporn und Herausforderung zugleich ist es, diesen Zustand in meiner Funktion als Partnerschaftsbeauftragte zu verändern. Eine Aufgabe, die aber nur gelingen wird, wenn sie langfristig und aktiv gelebt wird. Nichts kann und wird man innerhalb kurzer Zeit grundlegend in neue Bahnen lenken, schon gar nicht in den deutsch-polnischen Beziehungen. Aber ich möchte dazu beitragen, brandenburgisch-niederschlesische Projekte zu realisieren und somit erfahrbare Zeichen zu setzen, die Mut und Lust auf mehr Miteinander zwischen Brandenburg und Niederschlesien machen.



Herausarbeiten müssen wir, was uns verbindet, und nicht, was uns trennt. Und das ist nicht wie oftmals angenommen vorrangig die Sprache, sondern vielmehr unsere unterschiedliche Mentalität und Herangehensweise an Problemlösungen – so zumindest meine über 4-jährige Erfahrung in Niederschlesien. Meine Aufgabe sehe ich insofern darin, Verständnis und Toleranz für die Andersartigkeit zu wecken und die „Schnittmenge“ an Interessen und Projekten der jeweils engagierten Partner aus Brandenburg und Niederschlesien herauszufiltern helfen. Letztgenanntes ist der Schlüssel zum Erfolg ohnehin. Das gilt ganz unabhängig vom Projekt.

Was uns Berlin-Brandenburger im wahren Sinne des Wortes mit Wrocław verbindet, ist eine Eisenbahnverbindung. Allerdings beträgt die Reisezeit zwischen Berlin und Wrocław mittlerweile mehr als sechs Stunden, was dem EC „Wawel“ den zweifelhaften Ruhm des langsamsten EuroCity Europas eingebracht hat. Meine Erfahrungen aus aktiver Mitgestaltung in grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten und bestehende Fachkontakte möchte ich nutzen, um dieses Projekt mit voranzutreiben. Ein weiteres verbindendes Element zwischen Brandenburg und Niederschlesien stellt die Plattform der Oderpartnerschaft dar, von der ein entscheidender Impuls zur Verbesserung eben dieser Eisenbahnverbindung beim nächsten Spitzentreffen erwartet wird.

Verschiedene Treffen und Begegnungen mit dem Ziel des Kennenlernens und Sondierens möglicher gemeinsamer Projekte haben bereits stattgefunden. Im Ergebnis ist im April eine Delegation der Universität Wrocław zu einem zweitägigen Erfahrungsaustausch mit der Zukunftsagentur Brandenburg nach Potsdam gereist, um sich über das Transferstellennetz in Brandenburg und die Schnittstelle Hochschule – Wirtschaft zu informieren. Im Mai trafen sich Vertreter der Landesagentur für Struktur und Arbeit GmbH (LASA) mit Vertretern der Stadtverwaltung Wrocław, dem Wojewodschaftsarbetsamt und der Niederschlesischen Agentur für Sozialpolitik in Wrocław, um Möglichkeiten einer Zusammenarbeit auszuloten. Im Zeitraum

Mai bis August 2009, also begleitend zu der von der Stadtverwaltung Wrocław in der Jahrhunderthalle organisierten Ausstellung „Unsere Geschichte! 50 Jahre Abenteuer Europa“ ist ein Treffen zwischen niederschlesischen und brandenburgischen Jugendlichen geplant. Für das im August in der Nähe von Lubomierz stattfindende 15. Internationale Künstlerpleinair vermittele ich zwischen den polnischen Organisatoren und dem Brandenburgischen Verband Bildender Künstler, um ebenfalls brandenburgische Künstler für eine Teilnahme zu gewinnen. Auch konnte kurzfristig ein brandenburgischer Technologiepark als Partner zur Teilnahme an einem INTERREG IV B-Projekt der Niederschlesischen Agentur für Wirtschaftliche Zusammenarbeit gewonnen werden.

Ermutigen möchte ich insbesondere die Ressorts der Landesregierung, Ideen und Vorschläge aus der eigenen Arbeit für ein Zusammenwirken mit Niederschlesien an mich heranzutragen.

Wielkopolska / Großpolen

Nach mehr als zehnjähriger wirtschaftlicher Tätigkeit und gesellschaftlichem Engagement vor Ort in Poznan / Wielkopolska kann ich in meinem neuen Aufgabenbereich auf ein breites regionales Netzwerk im wirtschaftlich und kulturellen Bereich zurückgreifen. Dieses für Brandenburger (nicht nur Wirtschafts-) Interessierte transparent und damit zugänglich zu machen, sehe ich als meine Hauptzielsetzung im Kontext des neuen Betätigungsfeldes an.

Das politisch-wirtschaftliche Klima zwischen Brandenburg und Wielkopolska ist auch in Zeiten schwieriger „Großwetterlagen“ immer stabil gewesen, die Region Berlin-Brandenburg hat einen „guten Klang“ in Wielkopolska; eine Brandenburger Initiative zur Intensivierung der Zusammenarbeit trifft somit durchaus eine Grundstimmung in der Region.

Durch die Nutzung von Synergieeffekten in der Zusammenarbeit mit Institutionen und Verbänden vor Ort im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit möchte ich ein erweitertes Forum für Themen der Zu-

sammenarbeit beider Partnerländer schaffen und als Schnittstelle zwischen privatem und öffentlichem Engagement zudem Querverbindungen zwischen den Akteuren anregen.

Die Auftaktveranstaltung „Netzwerk Brandenburg – Wielkopolska“ im Kontext einer Veranstaltung des Deutsch-Polnischen Wirtschaftskreises in Poznan am 17. März hat wichtige Themenfelder des praxis- und projektbezogenen Dialogs aufgezeichnet, darunter die Unterstützung Brandenburger Unternehmer beim Markteintritt in Wielkopolska durch Einbindung in das regionale Netzwerk sowie konkrete Ansätze zu Kooperationen der Tourismusorganisationen im Dialog mit der Wirtschaft.

Ein Auftakttreffen zur Anbahnung eines Bildungs- und Kulturdialogs, der sich insbesondere an Studenten und junge Arbeitnehmer in Großpolen und Brandenburg richtet, fand bereits am 14. Januar unter Beteiligung von Vertretern der Deutsch-Polnischen Gesellschaft und Vertretern der Jüdischen Gemeinden statt. Der Start der öffentlichen Gesprächsreihe ist für die letzte Juniwoche geplant.

Gerne stehe ich Ihnen für eine Einschätzung bzgl. des regionalen Interesses an Projekten und Initiativen sowie der Vermittlung von Ansprechpartnern in Wielkopolska zur Verfügung.

Partnerstwo regionów

Heike Uhe, Angelika Menze

Od listopada 2008 w trzech regionach partnerskich Brandenburgii, Centru w Rumunii, Wielkopolsce oraz na Dolnym Śląsku, działają tak zwani Przedstawiciele Kraju Związkowego.

Powołanie przedstawicieli jest osobistą inicjatywą Premiera Brandenburgii, Matthiasa Platzcka, który dzięki tej instytucji chce wspierać współpracę regionów na płaszczyźnie operacyjnej. Aktywne niemiecko-polskie partnerstwo nie jest



politycznym mechanizmem i często to właśnie małe utrudnienia w praktyce oraz brak bezpośredniej komunikacji stoją na przeszkodzie długofalowemu działaniu politycznych idei. W ramach nowo utworzonego pola działania mile widziane jest więc wszystko, co wspiera współpracę między regionami, jak również utrzymuje i poszerza istniejące kontakty między państwowymi, gospodarczymi i społecznymi inicjatywami na płaszczyźnie operacyjnej. Szczególnie chodzi tutaj o uwrażliwienie na tematykę dwustronnej współpracy i jej postrzeganie przez regionalną opinię społeczną.

Zlecenie dotyczy obok gospodarczych wyraźnie także kulturalnych tematów – obszerne zadanie, które wymaga indywidualnego wyznaczenia priorytetów.

Partnerstwo potrzebuje twarzy

We wszystkich trzech regionach wybrano z tego powodu świadomie konkretne osoby, które swoje zadanie reprezentować będą indywidualnym profilem i podejściem do niego z wyczuciem regionalnej specyfiki.

Dla regionu Dolnego Śląska osobą do kontaktu jest Pani Heike Uhe (Niemiecko-Polska Kooperacja Gospodarcza Heike Uhe, ul. Kleczkowska 50, 50-227 Wrocław, tel.: (+48) 71 792 77 66, fax: (+48) 71 792 77 67, info@heike-ue.com), dla Wielkopolski Pani Angelika Menze (Biuro Niemiecko-Polskie Deutsch-Polnisches Büro Poznań, ul. Małeckiego 23/3, 60-708 Poznań, tel.: (+ 48) 61 86 43 040, fax: (+48) 61 86 43 058, biuro@angelika-menze.poznan.pl).

Dolny Śląsk

Brandenburgia jest mało znana na Dolnym Śląsku. Przynajmniej w drugą stronę jest podobnie. Zmiana tego stanu dzięki mojej funkcji jako Przedstawiciela Kraju Związkowego to zachęta i wyzwanie zarazem. Zadanie, które uda się tylko wtedy, jeśli będzie aktywnie i długoterminowo prowadzone. Nic nie można i nie da się w krótkim czasie skierować zupełnie na nową drogę, a już na pewno nie w niemiecko-polskich stosunkach. Chciałabym jednak przyczynić się do realizacji bran-

denbursko-dolnośląskich projektów, a zarazem uczynić je rozpoznawalnymi praktykami, które zachęcą do wspólnych inicjatyw i projektów między Brandenburgią i Dolnym Śląskiem.

Znaleźć musimy to, co nas łączy, a nie to, co nas dzieli. I nie jest to, tak jak się często zakłada, w pierwszym rzędzie język, lecz o wiele bardziej nasza różna mentalność i sposób podejścia do rozwiązywania problemów – to wynika przynajmniej z mojego czteroletniego doświadczenia na Dolnym Śląsku. Swoje zadanie widzę w obudzeniu zrozumienia i tolerancji dla odmienności oraz pomocy w wyodrębnianiu „części wspólnych w zbiorach” interesów i projektów zaangażowanych partnerów z Brandenburgii i Dolnego Śląska. To ostatnie jest i tak kluczem do sukcesu i obowiązuje niezależnie od projektu.

To co nas Berlińczyków-Brandenburgczyków łączy w ścisłym tego słowa znaczeniu z Wrocławiem, to połączenie kolejowe. Jednak podróż między Berlinem i Wrocławiem trwa obecnie ponad 6 godzin, co pociągowi EC „Wawel” przyniosło wątpliwą sławę najwolniejszego pociągu EuroCity w Europie. Moje doświadczenia z aktywnego współdziałania w transgranicznych projektach transportowych oraz posiadane kontakty chciałabym wykorzystać, aby projekt ten popchnąć do przodu. Kolejny łączący Brandenburgię z Dolnym Śląskiem element to platforma Partnerstwa Odry, w związku z którą od spotkania na kolejnym szczycie oczekiwany jest zdecydowany impuls w kierunku poprawy tego połączenia kolejowego.

Różne spotkania celem poznania się i sondażu możliwych wspólnych projektów już się odbyły. Ich wynikiem był wyjazd w kwietniu delegacji Uniwersytetu Wrocławskiego na dwudniową wymianę doświadczeń z Agencją Zukunftsagentur Brandenburg do Poczdamu, aby zasięgnąć informacji o sieci ośrodków transferu w Brandenburgii oraz o punktach styczności szkoła wyższa – gospodarka. W maju odbyło się spotkanie Agencji Krajowej dla Struktur i Pracy (Landesagentur für Struktur und Arbeit GmbH, LASA) z przedstawicielami Urzędu Miejskiego Wrocławia, Dolnośląskiego Wojewódz-

kiego Urzędu Pracy oraz Dolnośląskiego Ośrodka Polityki Społecznej we Wrocławiu w celu znalezienia ewentualnych możliwości współpracy. W okresie od maja do sierpnia 2009, a więc towarzysząco do organizowanej w Hali Stulecia przez Urząd Miejski Wrocławia wystawy „Europa to nasza historia”, planowane jest spotkanie brandenburskiej i dolnośląskiej młodzieży. Dla organizowanego w sierpniu w pobliżu Lubomierza 15 Międzynarodowego Pleneru Artystycznego pośrednicząc między polskimi organizatorami i Brandenburskim Związkiem Artystów w celu pozyskania do pleneru także brandenburskich artystów. W krótkim czasie udało nam się również znaleźć brandenburski park technologiczny, który stał się partnerem w ramach programu INTERREG IVB dla projektu Dolnośląskiej Agencji Współpracy Gospodarczej.

Szczególnie resorty rządu kraju związkowego chciałabym zachęcić do przekazywania mi idei i propozycji do współdziałania z Dolnym Śląskiem.

Wielkopolska

Dzięki ponad dziesięcioletniej własnej działalności gospodarczej i zaangażowaniu społecznemu na miejscu w Poznaniu i Wielkopolsce dysponuję dużą siecią kontaktów regionalnych z zakresu gospodarki i kultury.

Nadanie tej sieci przejrzystości i udostępnienie jej zainteresowanym kontaktami (nie tylko gospodarczymi) Brandenburszykom jest moim głównym celem nowej działalności.

Polityczno-gospodarcze stosunki między Brandenburgią i Wielkopolską były nawet w czasach napiętego klimatu politycznego zawsze stabilne, region Berlin / Brandenburgia cieszy się dobrą opinią w Wielkopolsce; brandenburska inicjatywa wzmocnienia współpracy trafia więc na podatny grunt w regionie.

Poprzez wykorzystanie efektu synergii we współpracy z instytucjami i związkami na miejscu w zakresie promocji chciałabym stworzyć szerokie forum dla tematów współpracy obu partnerów oraz, jako



l nknicker pomiedzy inicjatywami prywatnymi i publicznymi, zachęci  do bezpośrednich kontaktów między zainteresowanymi.

Konferencja inaugurująca „Siec Brandenburgia – Wielkopolska“ w kontekście imprezy organizowanej przez Niemiecko-Polskie Koło Gospodarcze w Poznaniu w dniu 17 marca naszkicowała ważne tematy dla konstruktywnego dialogu, takie jak wsparcie przedsiębiorców brandenbur-

skich przy wejściu na rynek w Wielkopolsce poprzez włączenie do regionalnej sieci kontaktów, jak również konkretne założenia do współpracy organizacji turystycznych w dialogu z gospodarką.

Spotkanie inaugurujące w celu nawiązania dialogu kształceniowo-kulturowego, który skierowany jest w szczególności do studentów i młodych pracowników w Wielkopolsce i Brandenburgii, odbyło się 4 stycznia br. z udziałem przedstawicieli

Towarzystwa Niemiecko-Polskiego oraz gminy żydowskiej. Rozpoczęcie rozmów publicznych planowane jest na ostatni tydzień czerwca.

Chętnie jestem do Państwa dyspozycji w szacowaniu regionalnego zainteresowania projektami i inicjatywami, jak r wnież po redniczeniu w znalezieniu partnerów w Wielkopolsce.



Wojewodschaftsverwaltung Lubuskie zeigt Interesse an Verkehrssicherheitsarbeit in Brandenburg

Steffen Wenk



Herr Wieslaw Migdalek, Leiter der polnischen Delegation aus Lubuskie (3. von rechts). Foto: Steffen Wenk

Anlässlich ihres Besuches am 26. November 2008 im MIR brachte eine polnische Delegation unter Leitung von Herr Wieslaw Migdalek, Leiter der Abteilung Infrastruktur im Marschallamt der Wojewodschaft Lubuskie, den Wunsch zum Ausdruck, an einer Sitzung einer örtlichen Verkehrsunfallkommission in Brandenburg teilnehmen zu dürfen. Aufgrund der Grenznahe wurde die Verkehrsunfallkommission des Landkreises Oder-Spree ausgewählt.

Am 7. April 2009 besuchten Herr Boguslaw Bielawski – Leiter der Wojewodschaftsinspektion Straßenverkehr, Herr Jaroslaw Sliwinski, Direktor für Sicher-

heit und Krisenverwaltung, Herr Ryszard Luczynski, Leiter der Abteilung Straßenverkehr der Wojewodschaftspolizei in Gorzow, Frau Anita Ratajczak von der Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen / NL Zielona Gora und Herr Ireneusz Plechan vom Wojewodschaftszentrum für Straßenverkehr die Sitzung der Kreisunfallkommission in Fürstenwalde. Begleitet wurde die Delegation von Frau Heike Uhe als Dolmetscherin und Kontaktperson.

Nach der Begr u ung durch Landrat Manfred Zalenga und MIR-Staatssekretär, Rainer Bretschneider und einer gegenseitigen Vorstellung eröffnete Michael Rose, als Leiter der örtlichen Verkehrsunfallkommission die Sitzung. Einleitend stellte Schutzbereichsleiter Burghard Neumann die Unfallsituation im Landkreis Oder-Spree dar. Im letzten Jahr starben im Landkreis Oder-Spree 13 Menschen im Straßenverkehr außerhalb der Autobahn. Das ist der zweitniedrigste Wert seit Bestehen des Landkreises. Im Landkreis existieren gegenwärtig 19 Unfallhäufungsstellen, davon sieben außerorts.

Im Folgenden wurde die neue Unfallh ufungsstelle in Fürstenwalde – Eisen-

bahnstra e (Unterführung für Fußgänger und Radfahrer) vorgestellt und diskutiert. Im Jahre 2008 ereigneten sich im Bereich der Unterführung fünf gleichartige Unfälle, womit das Kriterium für eine Unfallh ufungsstelle erfüllt wurde. Im Rahmen der Sitzung wurden verschiedene Lösungsvarianten besprochen. An der Diskussion beteiligten sich auch die Gäste aus Lubuskie.

In Polen gibt es keine vergleichbaren Gremien, so ist das Interesse am Erfahrungsaustausch besonders groß. Herr Wieslaw Migdalek führte aus, dass in der Wojewodschaft Lubuskie im letzten Jahr 170 Menschen im Straßenverkehr tödlich verunglückten. Bezogen auf die Einwohnerzahl liegt dieser Wert mehr als doppelt so hoch wie in Brandenburg.

Aus diesem Grund, aber auch weil Brandenburg an polnischen Themen interessiert ist, wird der Erfahrungsaustausch zwischen polnischen und deutschen Verkehrssicherheitsexperten mit einem Treffen in Zielona Gora in diesem Jahr fortgesetzt. Im Anschluss an die Sitzung fanden ein Pressegespräch und ein gemeinsames Mittagessen statt.





Die rumänische Region Centru – ein Partner für Brandenburg

Dr. Birgit Schliewenz

Die Institutionalisierung der Partnerschaftsbeauftragten für die Region Centru in Rumänien, der ManCom GmbH und Frau Dr. Schliewenz, erfolgte Ende Januar 2009 auf einer Sitzung des regionalen Entwicklungsrates in Alba Iulia durch den Beauftragten des Landes Brandenburg für Bundes- und Europaangelegenheiten, Herrn Dr. Gerd Harms. Die Arbeit des Partnerschaftsbeauftragten in der rumänischen Region Centru knüpft an gemeinsame Projekte wie IdeQua (gefördert über Interreg III B zur Stärkung der regionalen Identität über die Inwertsetzung touristischer Potentiale) und RenErg (gefördert über Regions of Knowledge zur Schaffung regionaler Strukturen für die optimale Nutzung erneuerbarer Energien) an. Im touristischen und im Bereich der erneuerbaren Energien gibt es erste Kooperationen und ein großes Potenzial sowohl für die institutionelle als auch für die Zusammenarbeit von Firmen.

Trotz der relativ kurzen Zeit der Existenz des Partnerschaftsbeauftragten kann auf erste Ergebnisse verwiesen werden: So waren im März auf der Internationalen Tourismusbörse in Berlin (ITB) mehrere Kreise der Region Centru vertreten, die nicht nur ihre touristischen Angebote vorstellten, sondern darüber hinaus Anknüpfungspunkte für eine gegenseitige Vermarktung suchten. Vertiefende Gespräche fanden mit leitenden Mitarbeitern der TMB Tourismus Marketing Brandenburg GmbH und pro agro – Verband zur Förderung des ländlichen Raumes im Land Brandenburg e. V. statt. Die Region Centru weist neben dem Städtetourismus nach Kronstadt (Brasov) und Hermannstadt (Sibiu – spätestens bekannt seit der Kulturhauptstadt Europas gemeinsam mit Luxemburg im Jahre 2007) auch ein äußerst attraktives Potenzial für Brandenburger Natur- und Abenteuertouristen auf.

Ein Seminar zu den Brandenburger Erfahrungen zum Schutz der historischen Innenstädte erregte Anfang März 2009 tagelang unerwartete Aufmerksamkeit in der Region Centru. Trotz der teilweisen Schwierigkeiten in der Vergleichbarkeit (gesetzliche Grundlagen, Eigentümersituation, finanzielle Rahmenbedingungen usw.) traf dieses Seminar mit seiner Vorstellung der Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft „Städte mit historischen Stadtkernen“ offenbar ins Zentrum der Sorgen von Planern und Bürgermeistern in der Region Centru. Im Bereich der Bewahrung historischen Erbes, des Schutzes städtebaulicher Ensembles, des behutsamen Umgangs mit Sanierungserfordernissen im Widerspruch zu modernen Lebensansprüchen eröffnen sich bemerkenswerte Möglichkeiten einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Region Centru und dem Land Brandenburg. Ein deutlicher Ausdruck dieses Interesses auf rumänischer Seite war der Besuch des Bürgermeisters von Kronstadt / Brasov Ende März 2009 in der Landeshauptstadt Potsdam.

Brasov ist fast doppelt so groß wie Potsdam hat aber Vergleichbares zu bieten: ein äußerst spannendes historisches Zentrum und eine touristisch sehr interessante Umgebung, aber auch vom Zerfall bedrohte historische Gebäude, unattraktive Wohngebiete aus der Zeit vor 1989 / 1990, eine Industrialisierung, deren Niedergang sich im Stadtbild sehr einprägsam widerspiegelt, und diverse Probleme, die eine wirtschaftlich boomende Stadt kennzeichnen. Für den Kronstädter Bürgermeister waren die Erfahrungen der Potsdamer Stadtverwaltung und der Planungsbüros bei der Innenstadtsanierung und der integrierten Stadtentwicklung Thema Nummer eins. Themen wie die Ver- und Entsorgung der Stadt, die Verkehrsführung und der ÖPNV, Energiesparmaßnahmen in öffentlichen Gebäuden, die Verwaltung der Neubaugebiete, die Rolle von Potsdam in der Metropolregion Berlin-Brandenburg, die politische Verfasstheit und die spezifische Rolle des Oberbürgermeisters (in Rumänien gibt es diese Funktion des Oberbürgermeisters nicht) konn-



Region Centru



ten zunächst nur als Überblick dargestellt werden. In den Gesprächen verlieh der Kronstädter Bürgermeister seinem Wunsch nach Unterstützung, aber auch konkreten Ideen für eine Zusammenarbeit deutlich Ausdruck.

In den Newslettern und regelmäßigen Pressemitteilungen der ADR Centru wird über die Besuche der Regierungs- und



Regionalratssitzung im Januar 2009.
Foto: ManCom GmbH



Bürgermeister von Kronstadt zu Besuch beim Oberbürgermeister Potsdam.
Foto: ManCom GmbH

Landesvertreter sowie über die Aktivitäten von Experten aus dem Land Brandenburg berichtet. Über die Ergebnisse der Arbeit der Partnerschaftsbeauftragten, über Entwicklungen in der Partnerregion Centru und in Rumänien berich-

ten wir in Infobriefen, von denen bisher vier erschienen sind.

Kontakt:

Mail: info@mancom-potsdam.de und www.mancom-potsdam.de ■

Engere Zusammenarbeit zwischen Brandenburg und Ungarn vereinbart

Annegret Höing

Die guten Beziehungen zwischen Brandenburg und Ungarn wurden im März letzten Jahres mit der Unterzeichnung einer Protokollklärung durch Ministerpräsident Matthias Platzeck und dem damaligen Minister für Kommunales und regionale Entwicklung Gordon Bajnai

auf eine neue Qualitätsstufe gehoben. Herr Bajnai ist inzwischen Regierungschef der Republik Ungarn. Mit der Erklärung wurde eine engere Zusammenarbeit beider Regierungen vereinbart. Gleichzeitig wurde die Ungarisch-Brandenburgische Freundschaftsgesellschaft

im Beisein des ungarischen Botschafters Peisch gegründet. In dieser Gesellschaft sind Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur vereint. Sie wollen durch Vorträge, Diskussionen und Begegnungen beide Länder einander näher bringen.



Budapest, Parlamentsgebäude. Foto: Annegret Höing

Als erste Aktion der nunmehr vereinbarten engeren Verwaltungszusammenarbeit fanden mit dem Ziel, praktischen Nutzen aus ihr zu ziehen, im März 2008 zwei Workshops zu den Themen „Stadtumbau“ sowie „Wirtschaftliche Betätigung der Kommunen“ statt. Die Ministerien für Infrastruktur und Raumordnung sowie des Innern waren Gastgeber ihrer ungarischen Kolleginnen und Kollegen. Im ersten Workshop ging es angesichts der sichtbaren Auswirkungen des demografischen Wandels in den Brandenburger Städten um kommunale Rückbaukonzepte und Aufwertungsmaßnahmen in zukunftsfähigen Stadtteilen einschließ-

lich der in Deutschland und der Europäischen Union verfügbaren Finanzierungsinstrumente. Im zweiten Workshop wurde im Spannungsfeld „Kommunalverantwortung versus Privatisierung von Ver- und Entsorgungsleistungen“ die Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge in den Städten und Gemeinden diskutiert.

Bei einem Besuch in der Hauptstadt Ungarns im September 2008 loteten die Staatssekretäre Dr. Harms und Bretschneider in Gesprächen mit hochrangigen Vertretern verschiedener Ministerien der ungarischen Regierung weitere Möglichkeiten der von beiden Seiten gewünschten Vertiefung der brandenburgisch-ungarischen Beziehungen aus. Ab-

gerundet wurden diese Gespräche durch Treffen mit der deutschen Botschafterin in Budapest und mit der ungarisch-brandenburgischen Freundschaftsgesellschaft. Weitere Schritte der Zusammenarbeit wurden verabredet.

Im Herbst 2008 war in der Folge eine weitere ungarische Delegation im Potsdamer Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung zu Gast. Angesichts des drohenden Klimawandels und der Endlichkeit der Energieressourcen wurden technische und finanzielle Fragen der energetischen Sanierung von (Wohn-) Gebäuden diskutiert. Die ungarischen und brandenburgischen Expertinnen und Experten aus Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden tauschten sich über ihre

Erfahrungen, Erkenntnisse und Probleme aus. Abgerundet wurde der Besuch durch die Besichtigung vorbildlich energetisch sanierter Gebäude in der Potsdamer Innenstadt.

Die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise hat Ungarn – wie andere osteuropäische Staaten – besonders hart getroffen. Die neue Führung hat mit ihrem Regierungsprogramm zur Bewältigung der Krise harte soziale Einschnitte mit dem Ziel angekündigt, die Staatsschulden zu reduzieren und Arbeitsplätze zu sichern. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen die Regierungsumbildung und der neue Kurs auf die Zusammenarbeit unseres ungarischen Nachbarn mit dem Land Brandenburg haben wird. ■

Als Regierungsberater für öffentliches Beschaffungswesen in Nairobi, Kenia

Mathias Mühle



Das System der öffentlichen Auftragsvergabe in Kenia ist nach einhelliger Ansicht internationaler Beobachter und der nationalen Akteure wenig transparent und kaum wettbewerblich aufgestellt. Vergaben erfolgen vielfach nicht bedarfs- und marktgerecht. Die nicht gerade reichhaltig vorhandenen Haushaltsmittel werden daher nicht sparsam und wirtschaftlich eingesetzt. Verschärft wird die Situation dadurch, dass Ausschreibungen vielfach nur langsam, uneffizient und meist nicht diskriminierungsfrei ablaufen. Zudem ist Korruption ein Misstand, der auch im Zusammenhang mit der öffentlichen Auftragsvergabe von der breiten Öffentlichkeit, über die Presse bis in höchste Regierungskreise als solcher wahrgenommen und beklagt wird. Wie in anderen Ländern

auch, hat man für deren Bekämpfung allerdings noch kein wirksames Mittel finden können oder wollen.

Mit dem **Public Procurement and Disposal Act** aus dem Jahr 2005 und einer Reihe darauf beruhender Ausführungsvorschriften hat die kenianische Regierung immerhin ihren Willen zur Reform des öffentlichen Beschaffungswesens demonstriert. Auf Betreiben der Weltbank und anderen internationalen Gebern wurde als eine wesentliche Neuerung im kenianischen Vergabegesetz vorgesehen, dass eine unabhängige und nicht direkt in die Beschaffungsvorgänge einbezogene Behörde für das öffentliche Beschaffungswesen eingerichtet wird. Mit dem Aufbau dieser Behörde, der so genannten **Public Procurement Oversight Authority (PPOA)**, hat man Anfang 2007 begonnen.

Das PPOA ist vor allem dafür zuständig, die Umsetzung der neuen und teilweise noch wenig bekannten Vergabegesetzgebung zu forcieren und gegebenenfalls

Vorschläge und Entwürfe für neue Vorschriften oder Gesetzesänderungen auszuarbeiten. Außerdem nimmt es eine Aufsichts- und Ordnungsfunktion gegenüber den Beschaffungsreferaten der Ministerien auf Zentral- und Distriktebene sowie den so genannten **Ministerial Tender Committees (MTC)** bzw. **District Tender Committees (DTC)** wahr. Während die Beschaffungsreferate die Beschaffungsplanung und Abwicklung der Vergabeprozesse übernehmen, wird die eigentliche Vergabeentscheidung von den vorgenannten Komitees getroffen. Der PPOA kommt mithin die wichtige



Fotos: Mathias Mühle



Funktion zu, auf ein regelkonformes, effizientes und effektives Zusammenspiel dieser verschiedenen Akteure im öffentlichen Beschaffungswesen hinzuwirken. Nach dem Gesetz stehen der Behörde dafür eine Reihe wirksamer Instrumente zur Verfügung.

Letztlich ist in der PPOA auch das **Public Procurement Review Board** (PPRB) angesiedelt, das für Beschwerden der Bieter zuständig ist und nach den Aufgaben und Befugnissen in etwa mit den Vergabekammern in Deutschland vergleichbar ist. Bei rund 70 Nachprüfungsverfahren pro Jahr muss man angesichts der Größe des Landes davon ausgehen, dass Vergabebeschwerden bei Bewerbern und Bietern vermutlich noch nicht genügend bekannt sind, oder aber als kein probates Mittel zur Erlangung von Aufträgen angesehen werden. Immerhin hebt das PPRB aber in rund 50 % der Verfahren die Entscheidungen der Vergabestellen oder -kommissionen auf. Das ist im Vergleich zur Entscheidungspraxis von Spruchkörpern in anderen Bereichen des öffentlichen Lebens Kenias durchaus eine bemerkenswerte Quote.

Kenia ist ein Schwerpunktland der deutschen und internationalen Entwicklungshilfe. Ein wichtiges Feld der Entwicklungszusammenarbeit ist der Bereich „Gute Regierungsführung“ (Good Governance), zu dem auch das öffentliche Vergabewesen gehört. Im Rahmen eines bilateralen Abkommens mit Kenia hat sich die Bundesregierung verpflichtet, die Stärkung des kenianischen Beschaffungswesens durch ein Vorhaben zu unterstützen. Das Gesamtziel des Vorhabens mit dem Titel „Capacity Development in Public Procurement“ lautet: Das öffentliche Beschaffungswesen in



Kenia arbeitet bedarfsgerecht, effizient, verlässlich und transparent. Dieses Ziel soll mit den kenianischen Partnern in drei Phasen bis spätestens Ende 2016 erreicht werden.

Mit der Durchführung hat das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit (BMZ) die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) beauftragt. Diese führt die entsprechenden Förderleistungen der deutschen Entwicklungshilfe direkt bei oder in Zusammenarbeit mit dem PPOA in Kenia aus. Wesentliche Felder der Förderungen der GTZ im kenianischen Beschaffungswesen sind die Verfahrens- und Systementwicklung sowie die Fach- und Organisationsberatung. Diese Leistungen werden hauptsächlich durch nationale und internationale Langzeit- und Kurzzeitexperten erbracht. Vor diesem Hintergrund arbeitet auch der Verfasser, der für zwei Jahre vom MIR unter Wegfall der Bezüge beurlaubt wurde, seit Anfang Februar 2009 als Teamleader und Durchführungsverantwortlicher beim PPOA in der Innenstadt von Nairobi.

Natürlich bedeutet die Aufnahme einer Tätigkeit in einer Regierungsbehörde in Afrika eine ziemliche Umstellung. Das fängt bei der Sprache an, geht weiter mit den unterschiedlichen Umgangs-, Verhaltens- und Arbeitsformen, berührt das Leben in der Öffentlichkeit und macht auch vor den persönlichen Lebensumständen nicht halt. So ist beispielsweise Englisch zwar Landessprache und wird von fast allen Kenianern verstanden. Daneben spricht man aber auch Suaheli als landesweite einheimische Verkehrs- oder Alltagssprache. Auf Suaheli können sich im Prinzip alle Kenianer untereinander verständigen, auch wenn sie verschiedenen Stämmen mit unter-

schiedlichem sprachlichen Hintergrund angehören (es gibt mehr als 40 Stämme in Kenia, die teilweise nicht verwandte Sprachen sprechen). Englische und amerikanische Kollegen/innen haben mir versichert, dass sie aufgrund der Aussprache oder des Dialekts der kenianischen Partner manchmal auch nicht genau wissen, ob etwas nun in Englisch oder in Suaheli gesagt wurde. Das macht Abstimmungs- und Diskussionsprozesse nicht immer einfach.

Was in Kenia sofort auffällt, ist die herzliche und vielfach auch aufrichtige Freundlichkeit der Leute. Nicht in vielen anderen Ländern erkundigen sich zum Beispiel die Grenzkontrolleure als erstes



danach, ob man eine angenehme Reise hatte und wie man sich fühlt. Natürlich ist auch viel floskelhaftes bei solchen Ansprachen dabei. So rufen mir gelegentlich Leute ein freundliches **thank you, very fine!** zu, obwohl ich noch gar nicht gefragt hatte, wie es ihnen geht. Trotzdem ist diese Art des Umgangs nicht nur ein aufgesetzter Reflex. Es entwickeln sich manchmal ganz ungewöhnliche Unterhaltungen und Situationen mit wildfremden Leuten. Und gelegentlich wird man dann von einer wirklich uneigennützig Hilfsbereitschaft überrascht, die einen staunen lässt.

Dass viele Menschen in Kenia überaus freundlich und hilfsbereit sein können, bedeutet nicht, dass es im Land nicht auch zur Sache gehen kann. Überfälle





werden in Kenia teilweise mit einer Brutalität ausgeführt, die sowohl Besucher als auch Einheimische zur ständigen Vorsicht mahnt. Es gibt in der Stadt und im ganzen Land viele Gebiete, wo man sich besser nicht aufhalten sollte, es sei denn, man hat keine andere Wahl oder nichts mehr zu verlieren. Nachts wird es auch in Gegenden unsicher, die tagsüber friedlich scheinen. Das gilt sowohl für bestimmte ländliche Regionen, in denen Überfälle auf Busse, Matatus, LKW's und Pkw's fast zur Tagesordnung gehören, als auch für Städte, wie insbesondere Nairobi, wo man in bestimmte Bezirke oder Straßenzüge besser nicht seinen Fuß setzt. Die junge Hauptstadt von Kenia weist eine der höchsten Kriminalitätsraten Afrikas auf. Wer Nairobi zu Fuß erkundet, konzentriert sich normalerweise auf den Tag, was nicht besonders gefährlich sein muss. Nachts meiden viele Leute die Innenstadt von Nairobi allerdings ganz, da die Wahrscheinlichkeit von Überfällen erheblich ist. Grundsätzlich gilt, dass sich die meisten Europäer eher in Autos fortbewegen als zu Fuß.

Aber auch im Auto kann man sich nicht unbedingt sicher fühlen. So muss man erstmal mit den chaotischen Verkehrsverhältnissen und den ständigen Staus zurechtkommen. Das erfordert ein Umlernen im Fahr- und Verkehrsverhalten. Autofahren in Nairobi bedeutet draufhalten und rein-drängeln! Angesichts der vielen Staus wird unaufhörlich um jeden Zentimeter gekämpft. Rücksichtnahme ist eine Seltenheit und Pardon wird selten gegeben, insbesondere nicht von Bus- oder Matatufahrern. Der Schwächere hat Pech gehabt. Fußgänger wagen sich

meist nur mit Gottvertrauen und Todesverachtung über breitere Straßen. Von den Autofahrern werden sie dann gerne wie Wild über die Straße gejagt. Das geht natürlich nicht immer gut. Neben Erkrankungen infolge von HIV/AIDS sind Verkehrsunfälle eine der häufigsten Todesursachen. Sie tragen dazu bei, dass die durchschnittliche Lebenserwartung in Kenia nur bei 49 Jahren liegt.

Was die Beachtung von Verkehrsregeln angeht, ist es so, dass es kaum welche gibt. Falls es welche gibt, werden sie eigentlich nicht oder nur nach Regeln beachtet, deren Sinn sich zumindest für den Fremden nicht gleich erschließt. Tagsüber kann man eine rote Ampel beachten oder auch nicht. Nachts beachtet man keine Ampel und hält auch unter keinen Umständen an! Bei Pannen oder Unfällen (auch mit Personenschaden) wird dazu geraten, keine Hilfe zu leisten und unbedingt bis zur nächsten Polizeistation weiterzufahren. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die Polizei bei aller vorgetragenen Freundlichkeit nicht immer nur als Helfer und Retter auftritt. Korruption innerhalb der Polizei ist sehr verbreitet.

Natürlich gibt es in Nairobi auch genügend Dinge, die aus Potsdam vertraut sind und die kein Umlernen erfordern. Das fängt bei den vielen italienischen Restaurants an, geht weiter mit Druckern am eigenen Arbeitsplatz (so was gab es im MIR ja auch mal) und hört bei Intranet und Mitarbeitergesprächen noch lange nicht auf. In vielen Fällen kann man von den Kolleginnen und Kollegen einiges lernen, beispielsweise wie man mit den Fingern im Restaurant isst, wie

Führung von Personal per Zielvereinbarung in der praktischen Anwendung läuft und welche Folgen es mitunter haben kann, wie Wirkungsanalysen des eigenen Handelns oder von Gesetzen erstellt werden und vieles mehr.

Auch wenn viele Leute im Regierungsapparat von Kenia über Auslandserfahrungen verfügen, sei es durch Studienaufenthalte beispielsweise in Japan, Korea, England, Australien, Kanada und den USA oder durch Besuche bei Verwandten in Italien, Deutschland, Skandinavien und Beneluxländern, so darf man sich als Europäer in Kenia trotzdem in jeder Situation einer besonderen Aufmerksamkeit sicher sein. Das gilt für angenehme wie für unangenehme Situationen gleichermaßen. Man kann hier eben weder untertauchen, noch sich den Lebensverhältnissen entziehen, die für die Mehrzahl der Kenianer unvergleichlich härter sind als in Europa. Hunger, Durst, Ausbeutung, Chancenlosigkeit, Kriminalität, Krankheit und Tod sind im Alltag noch unmittelbar präsent. Teilweise bekommt man es ganz hautnah mit, dass Leute im persönlichen Umfeld zum Beispiel Hunger oder Durst haben. Arm ist man hier erst, wenn man sich nicht mehr als alle zwei Tage eine (!) Mahlzeit pro Tag leisten kann. Wenn man dann in ein Restaurant geht und nach heimatischen Maßstäben ein durchschnittlich gutes Essen mit Getränken für das Monatsgehalt (umgerechnet 50 €) des Wachmannes verzehrt, der seinerseits vor der Tür, vermutlich ohne am Tag etwas gegessen zu haben, dafür sorgt, dass man drinnen ungestört essen kann, dann beschleicht einen spätestens auf dem Weg nach draußen ein unangenehmes Gefühl. Trotzdem ist es in beruflicher und in persönlicher Hinsicht eine interessante und spannende Erfahrung, als Regierungsberater in Kenia zu arbeiten. Falls es zudem gelingen sollte, etwas dazu beizutragen, dass sich die Situation in einem Teilbereich des hiesigen Regierungshandelns verbessert, wäre das ein schöner Erfolg. Soweit ist es nach ein paar Monaten aber noch nicht. Bislang bin ich zufrieden, einige Brocken Suaheli aufgeschnappt zu haben und ohne Überfälle und Unfälle überlebt zu haben! Kwa heri na tutaonana mara nyingine!



Sanierung und Erweiterung des Museums Neuruppin – Erfahrungen mit einem europaweiten architektonischen Realisierungswettbewerb

Elmar Klein-Hessling

Baukultur ist in der Fontanestadt Neuruppin erprobte und gelebte Realität. Der Anspruch, im städtebaulichen Kontext der denkmalgeschützten Innenstadt von Neuruppin zeitgenössische Baukultur zu verwirklichen, bedeutet Verpflichtung, Verantwortung und Anstrengung. Museumsleitung und Stadtverwaltung haben sich deshalb bereits frühzeitig entschieden, zur Erweiterung des Stadtmuseums einen architektonischen Realisierungswettbewerb durchzuführen.

„Das Museum Neuruppin zählt zu den schönsten klassizistischen Gebäuden der Fontanestadt und beherbergt die älteste Museumssammlung Brandenburgs. Darunter befinden sich zahlreiche Dokumente zur Regionalgeschichte Brandenburgs und Neuruppins, Ausstellungsstücke zu den großen Söhnen der Stadt Karl-Friedrich-Schinkel und Theodor Fontane sowie zahlreiche Exponate zu den „Neuruppiner Bilderbogen“. Der stetige Zuwachs an Exponaten sowie die gestiegenen Anforderungen an einen besucherorientierten Ausstellungsbetrieb bringen das Museum jedoch bereits seit ein paar Jahren an seine Belastungs- und Kapazitätsgrenze.

Um langfristig konkurrenzfähig zu bleiben und für die wertvollen und bedeutenden Sammlungen eine angemessene Präsentationsform sicherzustellen, sollen Lösungen für die Neugestaltung und Erweiterung des Museums Neuruppin in einem Wettbewerbsverfahren gefunden werden. Ziel ist die denkmalgerechte Umstrukturierung des Bestandsgebäudes sowie die Ergänzung des Museums durch einen Neubau mit ca. 1.000 m² BGF. Unter Berücksichtigung der historisch bedeutsamen Umgebung in direkter Nachbarschaft zu hochwertigen Bau- und

Gartendenkmälern soll ein attraktives Gebäudeensemble entstehen, dass überregionale Strahlkraft entwickelt und als kulturelles Aushängeschild zur Vitalisierung der Neuruppiner Altstadt beiträgt.“ (Auszug aus der Auslobung)

Im Dezember 2007 wurde beschlossen, 100.000 € aus der Stadtsanierung zur Verfügung zu stellen, um das Verfahren 2008/2009 zu finanzieren. Für die Realisierung der baulichen Umsetzung sind Mittel aus dem Europäischen Strukturfonds beantragt worden (Programme „Nachhaltige Stadtentwicklung“ sowie „Kommunale Kulturinvestitionen“). Sowohl mit dem MIR als auch mit dem MWFK finden regelmäßige Qualifizierungsgespräche statt.

Zunächst wurde die Wettbewerbsart abgestimmt. In Abwägung des Verhältnisses von Aufwand und Ertrag hat sich die Stadt entschieden, einen beschränkten architektonischen Realisierungswettbewerb mit 25 Teilnehmern nach vorgeschaltetem EU-weiten Bewerbungsverfahren durchzuführen. Den Bewerbern wurde die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten empfohlen.

Auf die Ausschreibung haben sich bis November 2008 mehr als 200 Architekten aus zahlreichen europäischen Ländern beworben. Die Auswahl der Teilnehmer erfolgte nach einer qualitativen Bewertungsmatrix insbesondere vor dem Hintergrund realisierter Bauten im öffentlichen bzw. kulturellen Bereich. Der Teilnehmerkreis sollte acht „junge Büros“ (Architekten unter 40 Jahren) enthalten. Insgesamt war das Teilnehmerfeld zum großen Teil mit Büros, die sowohl Erfahrung im Museumsbau als auch im Umgang mit denkmalgeschützter Bausubstanz vorweisen konnten, überaus hochrangig besetzt.

Von Juli bis November sind parallel zum Auswahlverfahren die Auslobungsunterlagen entwickelt worden. Museumsleitung und Fachämter der Verwaltung haben sämtliche Vorgaben und Entwürfskriterien festgelegt und mit externen Institutionen (z. B. Denkmalpflege, MWFK, MIR, Museumsverband) abgestimmt. Für die Qualifizierung der Auslobung wurde zudem eine halbtägige Werkstatt durchgeführt.

Am 16. Dezember wurde unter Beteiligung des Preisgerichts das Rückfragenkolloquium mit den Wettbewerbsteilnehmern durchgeführt. Neben der Vorstellung des Museums und der Diskussion über die Wettbewerbsaufgabe sind hier auch die letzten Detailfragen erörtert worden. Nun hatten die Büros drei Monate Zeit für die Entwurfsarbeit.

Neben der Erstellung der Auslobungsunterlagen erwies sich besonders die fachliche Vorprüfung seitens der Ausloberin als sehr zeitintensiv. Weit über 20 Sachverständige wurden eingebunden, um die Entscheidung des Preisgerichts vorzubereiten. Über einen Zeitraum von 14 Tagen wurde durch Vertreter des MIR, des LBV, des BLB, der Denkmalbehörden und verschiedener Fachbereiche der Stadtverwaltung begutachtet, geprüft und gepunktet.

Am 21. April 2009 fand die Preisgerichtssitzung statt. Im Preisgericht waren namhafte deutsche und internationale Architektexperten vertreten. Neben Vertretern aus der Kommunalpolitik saßen im Preisgericht unter anderem:

- Prof. Jörg Friedrich, Hamburg
- Juan Hidalgo, Hamburg
- Prof. Regine Leibinger, Berlin
- José Gutierrez Marquez, Berlin
- Regina Poly, Berlin
- Jorunn Ragnarsdóttir, Stuttgart



- Markus Thelen, Netzeband
- Lars Wittorf, Hamburg

Nach neun Stunden intensiver Beratung und Auseinandersetzung mit Bautypologien, städtebaulichen, freiraumplanerischen und funktionalen Aspekten fanden die Preisrichterinnen und Preisrichter einvernehmlich zu einem Ergebnis. Wettbewerbssieger und damit zur weiteren Qualifizierung des Projekts vorgeschlagener Auftragnehmer ist das Büro Springer Architekten aus Berlin.

Die Preisträger in der Übersicht:

1. Preis Springer Architekten, Berlin
 2. Preis Kuehn Malvezzi GmbH, Berlin
 3. Preis töpfer.bertuleit.architekten, Berlin
 4. Preis architekturreichwald, Hamburg
- Ankauf: Worschech Architekten Planungsgesellschaft mbH, Erfurt

Zitat aus dem Preisgerichtsprotokoll zum 1. Preis:

„Der feine, angemessene Umgang mit dem Ort ist sowohl in städtebaulicher wie auch in architektonischer Hinsicht überzeugend. Auf eine überraschend einfache Weise gelingt eine subtile Anordnung des neuen Baukörpers an das historische Gebäude.“

Fazit aus Sicht der Ausloberin:

Die Organisation und Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens ist recht anstrengend, macht viel Spaß und noch mehr Sinn. Der Neuruppiner Museums-wettbewerb hat eine facettenreiche Gestaltungsvielfalt gezeigt und unterschiedliche, teils verblüffende Lösungsmöglichkeiten für eine anspruchsvolle

Aufgabe angeboten. Gemessen am vorgesehenen Gesamtinvestitionsvolumen von 4,7 Mio. € ist der finanzielle Aufwand gerechtfertigt.

Planungswettbewerbe erzeugen Kreativität und Aufmerksamkeit für die Stadt und das Projekt. Daher ist der Marketingeffekt nicht zu unterschätzen, wenn auch nicht monetär nachweisbar. Viele der eingeladenen Akteure zeigten sich beeindruckt von der Fontanestadt und wollen die Stadt wieder besuchen. Land und Kommunen sollten das Instrument noch intensiver anwenden. Mit vereinfachten Rahmenbedingungen durch die „RPW 2008“ steigt hoffentlich die Motivation dazu – im Interesse der brandenburgischen Stadtbaukultur!

Neue Richtlinien für Planungswettbewerbe im Bauwesen

Hans-Joachim Stricker

Mit Wirkung vom 1. Januar 2009 haben die Richtlinien für Planungswettbewerbe „RPW 2008“ die bisher geltenden Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe auf den Gebieten der Raumplanung, des Städtebaus und des Bauwesens (GRW 95) abgelöst. Sie sind vom BMVBS für alle Bundesbehörden und nachgeordneten Dienststellen verbindlich und auch im Land Brandenburg eingeführt worden, für den Staatshochbau ebenso wie für Wettbewerbsverfahren im Bereich von Fördervorhaben der Städtebauförderung.

Wettbewerbe im Bereich des Städtebaus, der Landschaftsplanung, des Ingenieurbaus und des Hochbaus haben in vielen Städten eine wichtige Rolle für die Stadtentwicklung der vergangenen Jahre gespielt. Der Wettstreit der Ideen um die jeweils beste Lösung in einem transparenten, gerechten Verfahren hat viel dazu beigetragen, dass in den Städten gerade bei großen Schlüsselmaßnah-

men Bausünden vermieden und neuartige, intelligente Lösungen verwirklicht werden konnten – nicht selten verbunden mit einer öffentlichen Diskussion um das Bild und die Funktion der Stadt. Das war dort nicht immer einfach, wo die Rettung und Wiederherstellung der alten Stadt so stark im Vordergrund der Stadtpolitik und der Stadtöffentlichkeit stand, dass Neues Bauen scheinbar fehl am Platze schien oder zumindest mit viel Misstrauen begleitet wurde. Die lange und von Extrempositionen geprägte Debatte um den bevorstehenden Potsdamer Landtagsneubau ist dabei keineswegs typisch: In den meisten Städten gelang es, Alt und Neu so sinnvoll miteinander zu verbinden, dass eine breite Zustimmung erreicht werden konnte.

Die Ergebnisse solcher Wettbewerbsverfahren haben dazu beigetragen, dass Themen der Baukultur öffentlich vermittelt wurden, und sie haben landesweit und auch darüber hinaus oft hohe

Anerkennung erhalten. Wichtige kommunale Wettbewerbsverfahren der vergangenen Jahre betrafen die Neuordnung der Stadtzentrens in Frankfurt an der Oder, den Neubau der Kreisverwaltung Barnim in der Eberswalder Innenstadt, den Bau einer Fußgängerbrücke über den Stadtkanal in Brandenburg an der Havel (derzeit läuft die Realisierungsplanung) und die Integration der Stadtverwaltung Wittstock in die historische Baustruktur der Altstadt. Im März 2009 wurde die Juryentscheidung zum architektonisch-landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerb für den Stadthafen Senftenberg getroffen, der von der Stadt und der Internationalen Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land ausgelobt wurde. Im April 2009 fiel die Entscheidung im hochbaulichen Realisierungswettbewerb für die Erweiterung des Neuruppiner Stadtmuseums (siehe Beitrag Klein-Hessling in dieser Ausgabe). Damit stehen zwei weitere wichtige Wettbewerbsergebnisse fest.



Frau Fischer, Stadt Senftenberg:

„Der Realisierungswettbewerb zum Stadthafen war für die Stadt das Instrument, um eine gute funktionale und gestalterische Lösung für den Landschaftsraum zu erhalten, die den in der Aufgabenstellung gestellten Anforderungen entspricht und eine Umsetzung zeitnah ermöglicht.“

Die Auseinandersetzung mit den 35 Wettbewerbsergebnissen machte deutlich, welche vielfältigen Möglichkeiten einer Hafengestaltung bestehen. Nach zwei Preisrichtersitzungen konnten nach intensiver Auseinandersetzung mit den Arbeiten, Fach- und Sachpreisrichter zum gleichen Ergebnis kommen.

Mit dem Wettbewerbsergebnis liegt die Planung der Leistungsphase (LP) 1 und 2 nach HOAI vor. Darauf aufbauend wird mit den Wettbewerbssiegern in Folge die LP 3 und 4 weiter bearbeitet, mit dem Ziel möglichst Ende 2009 die Genehmigungsplanung abzuschließen, um dann in die weiteren Leistungsphasen einsteigen zu können. Der Realisierungswettbewerb ermöglicht eine relativ zügige Umsetzung der Baumaßnahme und gibt der Stadt Planungssicherheit. Geplant ist es, den Bau des Hafens in 2010/2011 zu realisieren. Alle Wettbewerbsergebnisse wurden im Rathaus ausgestellt. Es gab großes Interesse an den Arbeiten und eine hohe Akzeptanz gegenüber dem Wettbewerbssieger in der Bevölkerung.“



1. Preis Wettbewerb Senftenberg / Stadthafen. Verfasser: bgmr Landschaftsarchitektur / ASTOC / Ecosystem Saxonica

Grundlage dieser Verfahren waren die bundesweit geltenden GRW 95. Welche Gründe haben nun zur Novellierung der Wettbewerbsregeln geführt?

In der kommunalen Praxis hatten sich die GRW 95 zwar bewährt, erforderten von den Auslobern allerdings die Bereitschaft, sich auf die fachliche Autorität der Jury und das spätere Verfahrensergebnis „einzulassen“ und auf die Durchführung eines komplexen, zeit- und kostenaufwendigen Verfahrens – mit dem Ergebnis, dass in der Praxis oft einfachere, weniger formalisierte Wege gesucht wurden, um zu konkurrierenden Entwurfslösungen zu kommen, etwa im Rahmen sogenannter „Gutachterverfahren“. Gerade für nichtöffentliche Bauherren und bei kleineren Bauaufgaben wurden auf diese Weise pragmatischere Lösungswege gefunden – mit dem Nachteil noch geringerer Rechtssicherheit für die Beteiligten und Qualitätsverlusten hinsichtlich der Aufgabenstellung, der Besetzung der Preisgerichte, der Gleichbehandlung von Bewerbern und dem

sogenannten „Auftragsversprechen“. Das Umgehen der GRW 95 bedeutete dabei immer weniger Chancen gerade für nicht ortsansässige Architekten und Ingenieure, sich in die Diskussion um planerische Lösungen einzubringen.

Wo die GRW 95 in der Praxis zur Anwendung kamen, musste innerhalb der eingeführten Verfahrensabläufe auf eine inhaltliche Verschiebung beim Schwerpunkt vieler Planungs- und Entwurfsaufgaben reagiert werden, die zunehmend komplexer und stärker von ingenieurtechnischen Fragestellungen geprägt sind. Den erbrachten schöpferischen Leistungen der „Fachplaner“ in den jeweiligen Disziplinen wurde gerade bei „Architektenwettbewerben“ nicht immer der nötige Stellenwert beigemessen. Erkennbar ist schon jetzt, dass mit dem zunehmenden Gewicht ökologischer, energetischer und bautechnischer Aspekte bei Hochbaumaßnahmen, aber auch bei städtebaulichen Fragestellungen diese Problematik eher noch an Bedeutung gewinnen dürfte.

Thomas Lenz / Stadt Brandenburg an der Havel:

„Der Wettbewerb einer Fuß- und Radwegebrücke über den Stadtkanal wurde von der Stadt Brandenburg an der Havel bereits als interdisziplinärer Wettbewerb ausgelobt, somit wurden einige Regelungen der RPW 2008 im Verfahren vorweggenommen. Obwohl die zentrale Wettbewerbsaufgabe ein Brückenneubau war, stand doch deren Einbindung in das städtische Gefüge im Vordergrund. Folgerichtig konnten Ingenieurbüros sich am Wettbewerb allein nicht beteiligen, sondern lediglich in Arbeitsgemeinschaft mit einem Stadt- oder Landschaftsplaner, dem zugleich die Federführung oblag.“

Der schlanke Regelungsgehalt der neuen RPW 2008 weist im Vergleich zur GRW zugleich einen hohen Grad an Verbindlichkeit auf und bietet eine breite Auswahlmöglichkeit verschiedener Verfahrensweisen an. Dass die Durchführung interdisziplinärer Wettbewerbe ausdrücklich protegirt wird,

macht Wettbewerbe auch für vielgestaltige Planungsaufgaben attraktiv. Und die unmittelbare Anbindung an nachfolgende Planungen nach HOAI lässt häufig befürchtete Zeitverluste durch Wettbewerbe auf vernachlässigbare Zeiträume schrumpfen – insbesondere dann, wenn bereits eine Planung gemäß VOF europaweit ausgeschrieben werden müsste. Die Stadt Brandenburg an der Havel wird aller Voraussicht nach vom Wettbewerb als Instrument zur Lösung nicht-trivialer Planungsaufgaben häufiger Gebrauch machen als in der Vergangenheit.“



1. Preis Wettbewerb Brandenburg an der Havel / Stadtkanalbrücke. Verfasser: Hascher + Jehle Planungsgesellschaft mbH, Berlin; Leonhardt, André und Partner GmbH, Berlin



Im Mittelpunkt der neuen RPW 2008 stehen folgende Regelungen:

- Die Regelungsvielfalt und -dichte wurde insgesamt deutlich reduziert, aus Gründen der Verfahrensvereinfachung und zum Ausschluss von Rechtsunsicherheiten etwa im vergaberechtlichen Bereich.
- Die Gültigkeit für alle Bereiche der Planung wird verdeutlicht und die Durchführung interdisziplinärer Wettbewerbe wird gestärkt, auch durch die gleichberechtigte Einbindung von Architekten- und Ingenieurkammer in das Verfahren.
- Mit den RPW 2008 wird eine Reduzierung der Verfahrensalternativen und eine Vereinfachung der Verfahren erreicht. Beschränkte Wettbewerbe und Einladungswettbewerbe sind dabei als „schlanke“ Verfahrensalternativen wählbar. Die Wettbewerbssummen können mit dem Ziel der Kostensenkung am Honorar für die geforderte Wettbewerbsleistung orientiert werden.
- Bei privaten Wettbewerbern wird die Stellung des Auslobers im Preisgericht gegenüber den Fachpreisrichtern gestärkt. Private offene Wettbewerbe können regional beschränkt werden.
- Kooperative Verfahren können bei kleineren Bauaufgaben weiterhin als Alternative zu konkurrierenden Verfahren gewählt werden, auch von privaten Auslobern, werden im übrigen aber aus vergaberechtlichen Gründen ausgeschlossen.
- Die RPW 2008 setzen stärker auf eine interdisziplinäre Bearbeitung der Wettbewerbsaufgaben und damit auf eine Gleichberechtigung der Fachpartner. Auch in der Besetzung der Jury werden die an interdisziplinären Wettbewerben beteiligten Fachrichtungen angemessen berücksichtigt.
- Eindeutiger geregelt wird das Verhältnis zum Vergaberecht auf EU- und nationaler Ebene, etwa bezüg-

lich der Verdingungsordnung für Leistungen (VOF) bei Erreichen der entsprechenden Schwellenwerte, z. B. hinsichtlich der Bekanntmachung der Auslobung des Wettbewerbs und der Integration in Verhandlungsverfahren.

Herr Müller, Vorsitzender des Wettbewerbs- und Vergabeausschusses der Brandenburgischen Ingenieurkammer

„Die RPW 2008 bietet eine hervorragende Basis zur Förderung der Nachhaltigkeit im Bauwesen, speziell im Rahmen von interdisziplinären Wettbewerben, da hier eine gleichberechtigte Teilnahme von Architekten, Fach- und Wirtschaftsingenieuren, sowie Sonderfachleuten in Bieter-, Projekt- bzw. Arbeitsgemeinschaften, mit dem Ziel der Qualitätsverbesserung im Bauwesen gefördert wird. Eine verstärkte Wettbewerbstätigkeit bietet auch die Möglichkeit der Abkehr vom ruinösen Preiswettbewerb, d. h. hin zur Leistungswettbewerb, d. h. hin zur Förderung von mehr Qualität und Nachhaltigkeit im Bauwesen über den gesamten Lebenszyklus eines Bauwerkes“.

Andreas Elz, Vorsitzender des Wettbewerbsausschusses der Brandenburgischen Architektenkammer:

„Die neu eingeführte Richtlinie für Wettbewerbe beinhaltet für alle Bauherren einen einfachen und klar strukturierten Leitfadens zur Durchführung von Planungswettbewerben. Durch die Reduzierung der Richtlinie auf die wesentlichen Vorgaben, können unterschiedliche Lösungsansätze auch für kleinere Bauaufgaben in einem transparenten und fairen Verfahren aufgezeigt werden.“

Welche praktische Bedeutung haben die Neuregelungen für die Städte und Gemeinden und für Bauherren im Land Brandenburg?

- Das energieeffiziente und nachhaltige Bauen wird durch den fachlich

breiteren Ansatz der RPW 2008 begünstigt

- Die Hürde, Wettbewerbsverfahren für private Bauaufgaben zu vereinbaren bzw. gegenüber den privaten Bauherren durchzusetzen, wird niedriger
- Für die Kommunen werden die Kostenbelastungen ebenfalls eher reduziert
- Auch für das Land bieten Wettbewerbe die Chance, für wichtige Fördervorhaben die angestrebte städtebauliche, architektonische und ingenieurtechnische Qualität zu sichern bzw. noch stärker als bisher praktiziert in die kommunale Praxis zu tragen

Fazit

Die neuen Richtlinien für Planungswettbewerbe sind ein Signal für einen verstärkten Wettstreit der Ideen bei der baulichen Entwicklung unserer Städte und Gemeinden. Die Einführung des neuen Rechts wird allerdings nicht ausreichen, um in der Praxis „mehr Wettbewerb“ zu erreichen. Vielmehr müssen Verfahrensanforderungen und erste Praxiserfahrungen mit und zwischen den potenziellen Anwendern erörtert werden.

Das MIR wird seinen Beitrag zu diesem Diskurs leisten und zunächst ein Werkstattgespräch mit den betroffenen Kammern, mit Vertretern der Kommunen und den von der Thematik berührten Landesbehörden führen. Über mögliche weitere Schritte soll im Ergebnis dieser für Juni 2009 geplanten Veranstaltung entschieden werden.



Bürger-Stiftung für Perleberger Stadtgeschichte beurkundet

Renate Fritz-Haendeler



Perleberg, Großer Markt 15. Foto: Dr. Renate Fritz-Haendeler

Im Kulturlandjahr 2009 – „Demokratie und Demokratiebewegungen“ sollte man über Gutes reden und öffentlich bekannt machen.

Am 16. März 2009 wurde laut Amtsblatt des Landes Brandenburg vom 15.4.09 (20.Jg, Nr. 14,S. 666) die kleine rechtsfähige „Walter-Hoffmann-Axthelm-Stiftung für Perleberger Stadtgeschichte“ urkundlich anerkannt. Stiftungszweck ist „die Förderung von Kunst und Kultur, die Förderung des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sowie die Förderung der Heimatpflege und Heimatkunde insbesondere durch lokale wissenschaftliche und kulturelle Beschäftigung mit dem eingetragenen Flächendenkmal Perleberger Altstadt“.

Errichtet wurde die Stiftung durch Dr. Dieter Hoffmann-Axthelm, Berlin, ein bundesweit ausgewiesener, sehr engagierter Stadthistoriker. Die Stiftung trägt den Namen seines Vaters, der als Mediziner lange Jahre in Perleberg gelebt und sich für die Bewusstmachung der Perleberger Stadtgeschichte eingesetzt hat. Sitz der Stiftung ist das stattliche giebelständige Haus Großer Markt Nr. 15, das, in gleicher Augenhöhe wie der Roland vor dem Haus, auf Rathaus und Jakobikirche blickt. An diesem Haus hat der Stifter der Stiftung ein dauerhaftes Nutzungsrecht übertragen.

Die Stiftung verfolgt „ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts ‚Steuerbegünstigte Zwecke‘ der Abgabenordnung“.

Am 29. April 2009 fand im Haus die erste Sitzung des Vorstands zusammen mit dem der Prignitz in vieler Weise verbundenen Kuratorium statt. Ein Stadtmodell – noch in Arbeit – zeugt von dem Stiftungsanliegen, bei Jung und Alt die Augen zu öffnen für die wechselhafte Stadtgeschichte, den Stadtentwicklungsprozess und die einzigartigen Merkmale der Baukultur.

Die Stiftung soll grundsätzlich auf drei Ebenen tätig werden:

- 1) Jährlich ein „Stiftungsvortrag“ mit einem deutschlandweit anerkannten Referenten in Kooperation mit dem Bürgerverein und Abstimmung mit dem Museum
- 2) Projekte und Initiativen zur Förderung von stadthistorischem Bewusstsein und Baukultur in Perleberg und Prignitz
- 3) Geschichtspädagogische Projekte mit Schwerpunkt auf der jüngeren Vergangenheit und der Zukunftsperspektive der Stadt und ihrer Bewohner

Die Stiftung schafft eine öffentliche, bürgerschaftlich getragene Kommunikationsebene, Stadtentwicklung und Denkmalpflege in einer traditionsreichen Kulturlandschaft selbstbewusst und konfliktbewusst in die Hand zu nehmen. Ein Denkanstoß für weitere Bürgerstiftungen im Land, meinen Sie nicht?

P.S. Wer Interesse hat an neueren Überlegungen zur besonderen Stadtgeschichte von Perleberg sollte den Aufsatz von Dieter Hoffmann-Axthelm zur „Dreifachen Gründung“ der Stadt lesen. Er ist gerade im Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte, Band 59 (2008, HG: Lorenz Friedrich Beck, Felix Escher und Eckart Henning) erschienen.



Ein schwieriges Miteinander: Berufsschifffahrt und Sportschifffahrt auf brandenburgischen Gewässern – Die Sicht der Brandenburgischen Schifffahrtsbehörde

Klaus Saß

Die Vorliebe für Aktivitäten im (und am) Wasser und ein Mehr an Freizeit haben in den letzten Jahren zu einem enormen Aufschwung der Sportschifffahrt und des Wassersports auf den brandenburgischen Gewässern geführt. Durch den Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg werden diese Aktivitäten zusätzlich gefördert. Gewachsen sind damit zeitgleich die Schwierigkeiten, die Sportschifffahrt sachgerecht in den Gesamtverkehr auf dem Wasser einzuordnen. Dennoch gehört die sportliche Betätigung auf dem Wasser zu den menschlichen Aktivitäten, die administrative Maßnahmen bisher nur in einem geringen Umfang erforderten.

Grundsätzlich gelten für die Sportschifffahrt dieselben Regeln wie für die Berufsschifffahrt. Die allgemeine Verhaltensregel, dass sich jeder Verkehrsteilnehmer auf dem Wasser so zu verhalten hat, dass Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet sind, ist prinzipiell auch für die Sportschifffahrt wichtig. Kleinere Fahrzeuge müssen aufgrund ihrer besseren Manövrierfähigkeit ge-



genüber der Berufsschifffahrt Rücksicht nehmen, wenn sie diesen nicht schon aufgrund der Fahrregeln ausweichen müssen.

Es ist reizvoll, die Landschaft, deren Charakter immer wieder wechselt, an beiden Uferseiten vorbeiziehen zu sehen.

Doch ein hoher, vom Wind erzeugter Wellengang, verlangt dem Können der Sportbootführer, speziell der Segelbootkapitäne, einiges ab. Die Besonderheit der brandenburgischen Gewässer verleitet aber auch manchmal dazu, den Kurs der Berufsschifffahrt eng zu kreuzen. Kreuzt z. B. kurz vor dem Bug eines Fahrgastschiffes ein Sportboot, scheint sich der Sportbootführer den Gefahren derartigen Tuns nicht bewusst zu sein.

Die meisten Probleme betreffen allerdings Sportmotorboote: Verletzungen der Vorfahrtsregeln, Fehler beim Begegnen und Überholen, Fahren in der Fahrinnenmitte statt am Rand der Fahrrinne





(Die Mitte der Fahrrinne sollte der Berufsschifffahrt freigemacht werden), unnötig hohe Wellen durch zu schnelles Fahren oder stundenlanges „Nebenher-tuckern“ neben einem Schiffsverband mit „Showeinlagen“ – all das ist leider viel zu häufig zu beobachten. Dazu gehört auch die unangemessene und oftmals regelwidrige Geschwindigkeit der Sportmotorboote. Die Boote entsenden ihre Bug- oder Heckwelle über die Wasserstraße und gefährden damit auch andere Wassersportler, z. B. Paddelboote. Aber auch so mancher Angler am Ufer wird zu unfreiwilligen Rettungssprünge veranlasst.



Während für die einen die Gewässer Freizeitparadies sind, sind die Gewässer für die Besatzungen der Berufsschifffahrt in erster Linie der Ort, an dem sie ihren Beruf ausüben.

Weniger heikel sind die Aktivitäten der Wassersportler aus den Wassersportverbänden. Diese Sportler sind meistens gut ausgebildet und leisten sich keine Auseinandersetzungen mit der Berufsschifffahrt.

Probleme gibt es allerdings bei den Freizeitkapitänen. Wer kennt sie nicht: Mal eben sonntags ihr Schlauchboot, das Paddelboot oder das Surfbrett ins Wasser schiebend, möglichst mitten in der Fahrrinne fahrend, weil das Gefühl der Freiheit dort am größten zu sein scheint. Mangelndes Wissen um Strömung, Ge-

schwindigkeit der Fahrzeuge, über gewaltige Wassermengen, geschoben vor dem Bug eines Fahrgastschiffes oder Schubverbandes, die über die Schiffsseiten am Heck wieder zusammen kommen und so eine ungeheure Sogwirkung entwickeln – all das führt dazu, dass Gefahren nicht richtig eingeschätzt werden. Erschreckende Beispiele von überfahrenen Sportfahrzeugen belegen das. Wie leicht wird dann verallgemeinert, ohne die Wassersportler zu würdigen, die sich entsprechend der Regelungen verhalten.

Auf der anderen Seite macht den Wassersportlern die wachsende Dynamik der Berufsschifffahrt zu schaffen. Die Berufsschifffahrt ist in den allermeisten Fällen auf die tiefe Fahrrinne angewiesen; damit ist die unmittelbare Nähe von

Berufsschifffahrt und Wassersportlern unausweichlich. Die nutzbare Fahrinnenbreite ist den Wassersportlern, wenn große Fahrzeuge überholen und ein drittes entgegenkommt, manchmal versperrt. Ein größeres Fahrzeug hat ein träges Manövrierverhalten, aus vollem Lauf dreht die Antriebsmaschine erst bis ca. 10 Sekunden auf zurück. Bei einem leeren Schubverband entsteht für den Schiffsführer ein relativ großer toter Winkel vor dem Bug. Der direkte Blick des Freizeitkapitäns auf das Ruderhaus des Großfahrzeuges, das ebenfalls Probleme beim Umsteuern der Antriebsmaschine oder einen Ruderschaden haben kann, mindert die Gefahren.

Und die Moral von der Geschichte? Auf beiden Seiten, Berufsschifffahrt und Sportschifffahrt, gibt es Informationsdefizite. Obwohl die Verkehrsvorschriften Rücksichtnahme und Vorfahrt eindeutig regeln, wünschen sich doch beide Seiten vom Anderen etwas mehr Rücksicht. Der Wassersport belebt die Szene auf den Bundes- und Landeswasserstraßen im Land Brandenburg, er darf jedoch nicht als störend für die Berufsschifffahrt empfunden werden: Beide Seiten müssen aber bereit sein, die Wasserstraßen miteinander zu teilen. Falsch verstandenes Selbstbewusstsein auf beiden Seiten kann gefährlich sein und fatale Folgen haben.

(Die brandenburgische Schifffahrtsbehörde ist beim Landesamt für Bauen und Verkehr angesiedelt und ist verantwortlich für die Schifffahrt auf den schiffbaren Landesgewässern.) ■



Blicke auf Brandenburgs Wasserstraßen. Fotos: Arvid Arnhold, LBV Dez. 24

Tag der offenen Tür von Landesregierung und Landtag am 4. Juli 2009 in Potsdam

Ute Potfeld-Cäsar



Brandenburgischen Landeszentrale für politische Bildung mit einer Ausstellung über vietnamesische Vertragsarbeiter in der DDR beleuchtet. Von den vielen weiteren Präsentationen und Aktivitäten seien hier nur einige genannt: So kommen zum Beispiel Geschenke aus der „Schatzkammer“ des Hauses bei einer Versteigerung für einen wohltätigen Zweck „unter den Hammer“. Quizteilnehmer mit europäischem Wissen sind gefragt. Die Bibliothek ist nicht nur zum Schmökern, sondern auch zum Lauschen geöffnet: Kabinettsmitglieder werden lesen. Alle Ressorts der Landesre-

„Offen für Entdecker“ heißt es zum zweiten Mal beim „Tag der offenen Tür“, den die Landesregierung und der Landtag Brandenburg am Samstag, dem 4. Juli 2009 gemeinsam in der Zeit von 11.00 Uhr bis 17.00 Uhr veranstalten. Die Staatskanzlei, alle Ministerien und der Landtag freuen sich darauf, zahlreiche Besucher zu begrüßen. Landesregierung und Par-

dem Gelände wichtige Stationen der wechselvollen Geschichte der Liegenschaft in Erinnerung rufen. Unter anderem das Kadettenhaus zwischen Alter Königsstraße (Friedrich-Engels-Straße) und der Saarmunder Straße (Heinrich-Mann-Allee) in der Teltower Vorstadt prägte einst das Gesicht der Stadt Potsdam als Garnisonsstandort. Die verschiedensten Gebäude der Kadettenanstalt wurden Mitte des vorigen Jahrhunderts schließlich zur Nationalpolitischen Erziehungsanstalt umfunktionierte. Zu DDR-Zeiten dann dienten Gelände und Bauten als Standort der Bezirksverwaltung. 1990 hielten Teile der Landesregierung und die Staatskanzlei hier Einzug.



Fotos: Staatskanzlei, wbpr, MIR



gerung informieren auf dem Hof und in der Staatskanzlei auf unterhaltsame Art über ihre Arbeit.

lament werden über ihre Arbeit informieren und Einblicke in die Regierungs- und Abgeordnetentätigkeit geben. Durch ein informatives und unterhaltsames Programm soll der Tag ein Erlebnis für Groß und Klein werden.

Ein weitgehend unbekanntes Kapitel der jüngeren DDR-Geschichte wird in der

Das MIR wird sich in Form von **Mitmachaktionen** präsentieren und den

Ministerpräsident Matthias Platzeck wird den „Tag der offenen Tür“ auf dem Gelände Heinrich-Mann-Allee 107 eröffnen. Sowohl in den Innen- als auch in den Außenbereichen gibt es „Regierung zum Anfassen“. Hausführungen und eine Ausstellung zur bewegten Vergangenheit des Regierungsstandortes Potsdam erwarten die interessierten Besucher. Allen Gästen des Landes und sicher auch manchem Einheimischen wird ein Besuch auf



Impressionen vom Tag der offenen Tür 2007



Besuchern das **Thema Verkehrssicherheit** erlebbar vermitteln, ihr Problembewusstsein für das Thema stärken und um mehr Aufmerksamkeit im Straßenverkehr werben. Folgende Aktionen werden in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht angeboten: Schutz(b)engel, Verkehrssicherheitsquiz, Rauschbrillen-Parcours, ZeBra-Malstraße, Rollerparcours, Fahrradsimulator, Reaktionstester und Überschlagsimulator ■



Auch der Landtag Brandenburg öffnet seine Türen

Ulrike Ruppel

Auch der Landtag öffnet die Türen des im englischen Cottage-Stil erbauten Landesparlaments auf dem Potsdamer Brauhausberg und lädt zu Ein- und Ausblicken ein.

Im Plenarsaal kann nicht nur Parlamentsluft geschnuppert werden, sondern auch probeweise auf den Bänken der Abgeordneten sowie der Regierungsbank Platz genommen werden. Am Rednerpult können die Besucher selbst einmal im Plenum der Volksvertretung



Fotos: Landtag Brandenburg

sprechen. Der Landtagspräsident lässt es sich nicht nehmen, die Besucher persönlich in seinem Büro zu begrüßen. So kommen auch die Autogrammträger auf ihre Kosten. Sitzungsräume und Abgeordnetenbüros warten ebenso auf neugierige Blicke wie die Landtagskantine auf knurrende Mägen. Führungen durch den als Reichskriegsschule geplanten und anschließend zum Reichsarchiv ausgebauten Gebäudekomplex vermitteln die wechselvolle Geschichte der Liegenschaft. Das so gewonnene Wissen kann anschließend beim großen Landtagsquiz getestet und in attraktive Preise umgesetzt werden.

Am Tag der offenen Tür sollen neben Einblicke in die Parlamentsarbeit auch Ausblicke gegeben werden. Bereits im 18. Jahrhundert war der 88 Meter hohe Brauhausberg ein beliebtes Ausflugsziel

mit einem der schönsten Blicke auf die märkische Landeshauptstadt. Dass sich dies bis heute nicht geändert hat, davon können sich die Besucher im „Zimmer mit Aussicht“ überzeugen.

Die Deutsche Post legt zur Veranstaltung einen Sonderstempel auf, der auch auf der passenden Ansichtskarte mit nach Hause genommen werden kann. Ausstellungen, ein buntes Unterhaltungsprogramm, Aktivitäten für die Jüngsten und umfangreiche Informations- und Gesprächsangebote der Fraktionen runden das Erlebnis Landtag ab.

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



MIRAKTUELL 2·2009

Hinweis:

Diese Zeitschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Impressum:

Herausgeber/Bearbeitung:
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Referat Koordination, Kommunikation, Internationales
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8
14467 Potsdam
Internetadresse:
<http://www.mir.brandenburg.de>

ISSN 1439-4715

Redaktion: Andrea Hass
Annegret Höing

Vi.S.d.P.: Hans-Martin Klütz
email:
hans-martin.kluetz@mir.brandenburg.de

Autorenverzeichnis:

Balint, Wolfgang, Staatskanzlei, Ref. 51
Chotjewitz, Dr. Iwan, MLUV, Ref. 31
Cramer, Michael, MdEP
Dominiak-Wozniak, Danuta, Gesandte Botschaftsrätin, Vertreterin des Verkehrsministers in Deutschland, Botschaft der Republik Polen in Berlin
Förster, Klaudia, MIR/SenStadt, GL 2
Freistedt, Bernd, Staatskanzlei, Ref. 54
Glante, Norbert, MdEP
Gonswa, Michael, MIR, Ref. 11
Höing, Annegret, MIR, Ref. 10
Hoser-Grancho, Karolina, MIR, Ref. 44
Jablonski, Marcin, Marschall der Wojewodschaft Lubuskie
Jesson, Julia, Deutsche Gesellschaft für Techn. Zusammenarbeit (GTZ) GmbH Klein-Hessling, Elmar, Stadt Neuruppin, Stabsstelle Stadtentwicklung
Kleinheyer, Kirsten, MIR, Ref. 22
Klenner, Gisela, MIR, Ref. 45
Kubica, Brigitte, MIR/SenStadt, GL 5
Kuenzer, Christian, MIR, Ref. 20
Laboor, Wilfried, MIR, Ref. 40
Lieber, Eva, Deutschlandreferat der Generaldirektion Regionalpolitik in der Europäischen Kommission
Linde, Prof., Horst, Verein zur Förderung des Oderstromgebietes e. V.

Menger, Dirk, MIR, Ref. 43

Menze, Angelika, Partnerschaftsbeauftragte der Landesregierung für die Region Großpolen

Markov, Helmuth, MdEP, Delegation der Partei DIE LINKE

Mühle, Mathias, MIR, zzt. freigestellt
Potfeld-Cäsar, Ulrike, Staatskanzlei, Ref. 34

Ragotzky, Manfred, LS, Cottbus

Röding, Sabine, LBV

Roß, Jürgen, VBB

Rüppel, Ulrike, Landtag, Referatsleiterin Öffentlichkeitsarbeit

Saß, Klaus, LBV, Dez. 24

Schade, Andreas, LS Brandenburg, NL Ost

Schliewenz, Dr., Birgit, ManCom GmbH, Partnerschaftsbeauftragte der Landesregierung für die Region Centru/Rumänien

Schmietendorf, Petra, Staatskanzlei, Ref. 51

Trog, Sybille, MIR/SenStadt, GL6

Uhe, Heike, Partnerschaftsbeauftragte der Landesregierung für die Region Niederschlesien

Vogt, Bert, MIR, Ref. 43

Wenig, Dr., Marcus, Staatskanzlei, Landesvertretung Brüssel, Ref. 55

Wenk, Steffen, MIR, Ref. 41

Wenzel, Gisela, MIR, Ref. 42

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.