



MILAKTUELL

■ Halbzeitbilanz

2017



Inhaltsverzeichnis

Editorial	4
Gemeinsam wachsen: Das Engagement des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für ein starkes Brandenburg und Europa.....	5
Auf dem Weg zu einem neuen Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg	7
Stand der Regionalplanung	10
Braunkohlesanierung – Zukunft für die Lausitz (Teil 2)	11
Soziale Städte für die Menschen in Brandenburg	13
Die Entwicklung der Städte nachhaltig unterstützen	13
Den Stadtbau fortsetzen und programmatisch weiterentwickeln	14
Hochwertige Planungs- und Baukultur	18
Bezahlbares, generationengerechtes und energieeffizientes Wohnen für Alle	19
Mehr Geld für bezahlbares Wohnen.....	19
Informationen zum energetischen Umbau.....	20
Rechtlichen Rahmen weiterentwickeln	21
Interessante Daten und Fakten	16–17
Erhalt vor Neubau: Wie Brandenburg Straßen und Schienenmobilität fördert.....	22
Straße.....	22
Schiene.....	22
Rad- und Fußverkehr.....	23
Wasserstraßen	23
Luftverkehr und Schallschutz.....	23
Verkehrssicherheit	23
Dateninfrastruktur	24
Brandenburgs Weg zur Mobilitätsstrategie 2030.....	24
Von der ersten Idee zur Landesstrategie.....	24
Die Ziele bis 2030	25
Seit 20 Jahren sicher unterwegs in Brandenburg -Verkehrssicherheitskampagne wirbt seit 1997 für Rücksicht und Vorsicht im Straßenverkehr	26
Brandenburg als Vorreiter bei der Verkehrssicherheit	27
Sichere Straßen, Tempolimits und BMX-Heroes	27
Auf dem Bau, auf der Straße und in der Luft: Wie das Landesamt für Bauen und Verkehr die Politik des MIL umsetzt	28



Editorial



© FG-Bau

Liebe Leserinnen und Leser,

das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung ist vor mehr als zweieinhalb Jahren mit einem umfangreichen Programm in die neue Legislaturperiode gestartet. Inzwischen ist vieles von dem, was wir uns vorgenommen haben, entweder auf den Weg gebracht oder bereits vollendet. In der neuen Ausgabe des Magazins „MIL-Aktuell“ möchten wir Ihnen einen Überblick über den erreichten Stand geben.

Bei der Umsetzung unseres Arbeitsprogramms verfolgen wir verstärkt integrierte Ansätze und verknüpfen die Ziele der Stadtentwicklung, der Mobilitätspolitik und der Landesplanung miteinander.

Daran orientiert sich auch der erste Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion. 2015 hatte die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg mit der Erarbeitung begonnen. Inzwischen ist das erste Beteiligungsverfahren beendet, das Interesse daran war groß. Eingegangen sind zahlreiche Einwendungen von den Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit. Sie sind jetzt im Auswertungsverfahren und werden abgewogen. Noch in diesem Jahr wird die Gemeinsame Landesplanung einen überarbeiteten Entwurf vorlegen.

Unter anderem wird der Landesentwicklungsplan neu aufgestellt, um auf die aktuelle Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können. Nach allen Vorhersagen wird es einen stärkeren Zuzug in die Brandenburgischen Gemeinden im Berliner

Umland geben, dagegen gehen die Bevölkerungszahlen in den weiter entfernt liegenden Gebieten eher zurück. Das hat auch Auswirkungen auf die Mobilitätspolitik. Wir haben deshalb mit der Mobilitätsstrategie 2030 ein Leitbild für die zukünftigen Verkehrsvorhaben erstellt. Dem folgt auch der neue Landesnahverkehrsplan, der zurzeit erarbeitet wird. Darin werden konkrete Bedienkonzepte für den öffentlichen Personennahverkehr enthalten sein, mit denen wir das Angebot für die Fahrgäste in den kommenden Jahren verbessern wollen.

Auch die Straßen und Wege spielen für die künftige Sicherung der Mobilität eine wichtige Rolle. Deshalb haben wir unter anderem im 100-Millionen-Programm für Ortsdurchfahrten vor zwei Jahren 70 Projekte festgelegt. Seit dem arbeitet der Landesbetrieb Straßenwesen die Vorhabenliste kontinuierlich ab. Inzwischen sind 28 Projekte realisiert worden. Damit reduziert sich der Lärm und die Straßen werden sicherer. In diesem Jahr wird mit neun Vorhaben begonnen, 17 weitere werden fortgesetzt.

2016 war das Jubiläumsjahr „25 Jahre Stadtentwicklung“, in dem wir 77,3 Millionen Euro Fördermittel für die Sanierung und Neugestaltung von Straßen, Plätzen und Gebäuden in Städten und Gemeinden im ganzen Land ausgereicht haben. Kleinere Orte wie Heiligengrabe, Finow oder Wriezen waren dabei und größere, wie Cottbus, Lauchhammer oder Eisenhüttenstadt. Im Jahr zuvor wurden mit 83 Millionen Euro, Projekte in 67 Städten und Gemeinden unterstützt.

Ziel der Stadtentwicklungspolitik ist die Stärkung der Innenstädte als lebendige Orte zum Arbeiten und Wohnen. Dafür braucht es ein gutes Angebot an bezahlbarem Wohnraum. Insbesondere in den brandenburgischen Städten im Berliner Umland wird dies immer knapper. Deshalb haben wir die neue Richtlinie für die Förderung des Mietwohnungsneubaus in Kraft gesetzt. Das Finanzvolumen wurde erhöht und liegt seit dem bei 100 Millionen Euro jährlich. Um die Schaffung neuen

Wohnraums voranzubringen, haben wir kürzlich auch das Bündnis für Wohnen initiiert. Gemeinsam mit unseren Partnern wollen wir Neubauprojekte auf den Weg bringen sowie den Bestand an bezahlbaren Wohnungen erhalten, aber auch barrierefrei und energetisch sanieren.

Ein wichtiges Zeichen für die Unterstützung des Strukturwandels in der Lausitz, war die Einigung von Bund und Ländern über das Verwaltungsabkommen zur Braunkohlesanierung für die Jahre 2018 bis 2022. Es sichert der brandenburgischen Lausitz bis Ende 2022 etwa 615 Millionen Euro, davon sind rund 212 Millionen Euro Landesmittel. So kann die Braunkohlesanierung in den erfolgreichen Organisations- und Finanzstrukturen fortgeführt werden. Gerade bei der Wiederherstellung des Wasserhaushaltes gibt es noch viel zu tun. In den vergangenen 25 Jahren hat dieses Großprojekt der Region einen kräftigen Schub und Stabilität gegeben. Viele neue Arbeitsplätze sind entstanden. Das Abkommen stellt sicher, dass diese positive Entwicklung weitergehen kann.

Die Zusammenfassung des bislang Erreichten in der neuen Ausgabe des Magazins „MIL Aktuell“ macht deutlich, dass das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung mit seinen Vorhaben im gesamten Land unterwegs ist, in den brandenburgischen Gemeinden im Berliner Umland genauso, wie in den Städten und Gemeinden im weiteren Metropolenraum. Das zeigen die zahlreichen Beispiele für den Ausbau der Infrastruktur und die Projekte, die im Rahmen der Stadtentwicklung und des Wohnungsbaus in den vergangenen zweieinhalb Jahren umgesetzt worden sind.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre,

Ihre
Kathrin Schneider
Ministerin für Infrastruktur und
Landesplanung
des Landes Brandenburg



Gemeinsam wachsen: Das Engagement des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für ein starkes Brandenburg und Europa

Brandenburg hat sich seit der Wiedervereinigung mit Unterstützung der Europäischen Union von einer strukturschwachen Region zu einem Bundesland mit guter Infrastruktur und wachsender Wirtschaftskraft im Herzen Europas entwickelt. Die Landesregierungen von Brandenburg und Berlin sind auf vielen Ebenen gemeinsam aktiv, um die Hauptstadtregion weiter voranzubringen. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) in Potsdam setzt sich nicht nur in Brüssel und Straßburg, sondern auch in vielen europäischen Förderprojekten und Programmen dafür ein, die Lebensqualität für die Menschen in unserem Land zu verbessern und zugleich das Zusammenwachsen in Europa und den gemeinsamen Binnenmarkt zu stärken. Die Gelder aus den Europäischen Fonds haben vielfach auch dazu beigetragen, das soziale Miteinander in unseren Städten und im ländlichen Raum zu verbessern. Dafür haben wir entsprechende Förderprogramme entwickelt. Auf diese Weise konnte die Infrastruktur des Landes erheblich verbessert werden. Das kommt allen Bürgerinnen und Bürgern, aber auch den Unternehmen zu Gute. Wir sind an vielen Projekten beteiligt, die dazu beitragen das Europa zusammenwächst. So sind vielfältige Kontakte entstanden, von denen das ganze Land profitiert.

Die wichtigsten europäischen Projekte an denen sich das MIL aktiv beteiligt und zum Wohle Brandenburgs und seiner Bürgerinnen und Bürger mitwirkt, möchten wir Ihnen hier vorstellen.

Netzwerk PURPLE

Seit Oktober 2016 vertritt das MIL Brandenburg im Netzwerk PURPLE (Peri-Urban Regions Plattform Europe). Das Netzwerk bietet derzeit 16 städtisch-ländlichen Mitgliedsregionen eine Plattform, um Erfahrungen, Interessen und Lösungsansätze auszutauschen. Darüber hinaus eröffnet PURPLE dem MIL eine über die klassischen Verwaltungswege

hinausgehende Möglichkeit, sich mit den europäischen Behörden auszutauschen und im parlamentarischen Raum für Ideen und Vorhaben in Brandenburg zu werben.

Auch Brandenburgs polnische Partner-Wojewodschaft Wielkopolskie (Großpolen) ist im PURPLE-Netzwerk vertreten. Dies erleichtert den Austausch auch jenseits der offiziellen Agenda.

Transeuropäisches Verkehrsnetz TEN-V

Ein EU-weites Verkehrsnetz für einen gemeinsamen Binnenmarkt – das ist das Ziel des transeuropäischen Verkehrsnetzes TEN-V. Die Realisierung von TEN-V erfolgt zweistufig. Bis 2030 soll zunächst ein leistungsfähiges Kernnetz aus neun Verkehrskorridoren die strategisch bedeutenden Regionen der EU-Mitgliedsstaaten miteinander verbinden. Bis 2050 soll dann das Gesamtnetz fertig gestellt werden.

Drei der Verkehrskorridore kreuzen die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Die Einordnung der Hauptstadtregion als sog. Urban Node (Städtischer Knoten) in der TEN-V Verordnung Nr. 1315/2013 eröffnet Chancen auf EU-Fördermittel aus dem Finanzierungsinstrument „Conne-



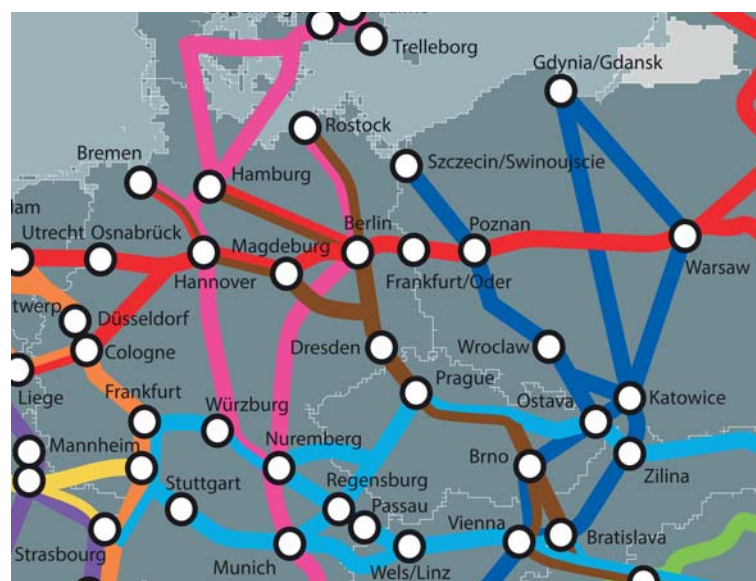
Übergabe der URBAN NODE-Vereinbarung
© Eventfotografie

ting Europe“ (kurz: CEF, Gesamtvolumen: rd. 26 Milliarden Euro).

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg hat in den vergangenen zwei Jahren mit verschiedenen Aktivitäten wesentliche Impulse zur Zusammenarbeit in der Hauptstadtregion gegeben und vielfältige Maßnahmen unterstützt, um Elemente des TEN-V in Berlin-Brandenburg zu realisieren und Chancen zu nutzen.

INTERREG V B-Projekt Scandria@2Act

Die EU unterstützt mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung



Knoten der drei TEN in der Hauptstadtregion B-BB © EU-TENTec



(EFRE) die transnationale Zusammenarbeit von Partnern in verschiedenen Kooperationsräumen der Europäischen Union (sog. INTERREG V B-Projekte).

Das Projekt Scandria@2Act startete am 1. Mai 2016 im Ostsee-Kooperationsraum. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg leitet das Kooperationsprojekt, an dem 19 Partner aus Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden und Finnland beteiligt sind. Ziele sind, den schienengebundenen Güter- und Personenverkehr der Ostseeanrainer untereinander zu stärken, erneuerbare Energien und Technologien im Verkehrssektor verstärkt zu nutzen, eine transnationale Allianz im Scandria@Korridor aufzubauen und Projektanträge Dritter für das Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V zu mobilisieren.

Als leitender Partner, sog. Leadpartner, kann die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Inhalte forcieren, die Positionierung der Hauptstadtregion im europäischen Kontext befördern und viel von anderen Partnern für unsere Region lernen. Die gemeinsam erarbeiteten Lösungen werden zum Zusammenwachsen der Regionen in Europa beitragen.

Im September 2016 wurde Scandria@2Act von der EU-Kommission zum Flaggschiff der EU-Ostseestrategie im Bereich Verkehr ernannt. Im Rahmen der laufenden EU-Förderperiode wurden weitere sieben Projekte mit Partnern aus der Hauptstadtregion im Ostseeraum genehmigt. Weitere Informationen zum INTERREG V B-Projekt Scandria@2Act finden Sie unter www.scandria-corridor.eu

Deutsch-polnisches Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum - Vision 2030

Am 1. Dezember 2016 verabschiedete der Raumordnungsausschuss der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit das „Gemeinsame Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030“ (GZK 2030). Beschrieben sind darin erste gemeinsame und langfristige Raumentwicklungsvorstellungen für das Gebiet der beteiligten Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Berlin, Sachsen, Großpolen, Westpommern, Lebusener Land und Niederschlesien und die Wojewodschaften Zachodniopomorskie, Lubuskie, Dolnośląskie sowie Wielkopolskie.

Dieses Gemeinsame Zukunftskonzept wurde unter Mitwirkung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg erarbeitet. Sie wirkte darauf hin, die Hauptstadtregion nachhaltig in nationale, EU-weite und internationale Verflechtungen einzubinden, die Daseinsvorsorge im Zusammenwirken mit den polnischen Nachbarn zu verbessern und die Aufmerksamkeit für diesen Raum auf europäischer und nationaler Ebene zu erhöhen.

Es ist vorgesehen, das Zukunftskonzept auf der nächsten Sitzung der Deutsch-Polnischen Regierungskommission, die voraussichtlich im April 2017 tagt, vorzustellen und dann systematisch nächste Arbeitsschritte zu seiner Umsetzung abzustecken.

Aktuelle Informationen zum Gemeinsamen Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum im Internet unter: <http://kooperation-ohne-grenzen.de/de/>

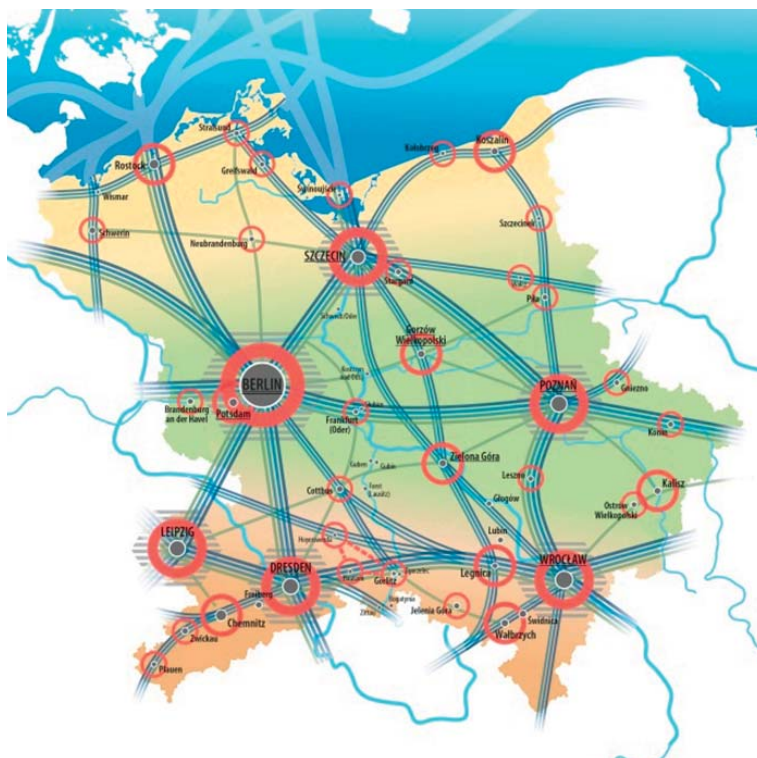
Kulturzug Berlin - Wrocław/Breslau

Nachdem die IC-Fernverkehrsverbindung Berlin-Wrocław/Breslau im Dezember 2014 eingestellt wurde, hat sich das MIL in vielen Gremien dafür eingesetzt, dass die beiden Metropolregionen wieder per Direktzug erreichbar sind.

Der Durchbruch gelang auf dem ersten deutsch-polnischen Bahngipfel im September 2015 in Potsdam, zu dem Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke eingeladen hatte. Die Bahnchefs beider Länder, ihre Botschafter und die zuständigen Fachministerinnen und -minister sowie Senatoren und Staatssekretäre aus Deutschland und Polen verständigten sich, darauf einen Kulturzug von Berlin in die europäische Kulturhauptstadt 2016 Breslau/Wrocław einzusetzen.

Der erste Kulturzug startete Ende April 2016 in Berlin. Angelockt von Ausstellungen, Theaterinszenierungen, Konzerten und Literaturlesungen an Bord nutzten deutlich mehr Reisende die Verbindung als erwartet. Angesichts dieses Erfolges wurde beim zweiten Bahngipfel im November 2018 entschieden, den Zug bis 2018 weiterfahren zu lassen.

Die deutsch-polnische Regierungskommission kam im Juni 2016 zu dem Schluss der



GZK 2030 © INFRASTRUKTUR & Umwelt Prof. Böhm und Partner



Kulturtzug Berlin-Breslau © VBB

Zug habe eine Signalwirkung und plädierte dafür, dass die Verbindung dauerhaft erhalten bleibt. Sie unterstrich die Signalwirkung des Kulturtzugs für die Wiedereinrichtung einer ständigen Fernverkehrsverbindung zwischen Berlin und Breslau.

Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin/Stettin

Auf der Herbstkonferenz von METREX, dem Netzwerk europäischer Ballungs- und Großräume, wurde 2015 das „Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin/Stettin“ vorgestellt. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg hatte das Konzept in enger Zusammenarbeit mit der Raumpla-



© Projektgruppe MRS/GL

nungsbehörde von Mecklenburg-Vorpommern und dem Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern erarbeitet.

Das Konzept fasst Ziele und Projektvorschläge zusammen, wie der demografische Wandel in der Metropolregion Stettin gestaltet werden kann, wie die Metropolregion besser in das europäische Verkehrsnetz eingebunden und wie

der gemeinsame deutsch-polnische Wirtschaftsraum der Metropolregion Stettin weiterentwickelt werden kann.

Schwerpunkt der Projektaktivitäten 2016 waren Abstimmungen zwischen kommunalen und regionalen Akteuren. Die Erkenntnisse aus dem Entwicklungskonzept für die grenzüberschreitende Metropolregion Stettin konnte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg auch in das Gemeinsame Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum – Vision 2030 (s. oben) einfließen lassen.

„Die Beziehungen zwischen Brandenburg und anderen Teilen Europas waren sowohl auf administrativer, also auch auf zwischenmenschlicher Ebene nie zuvor in der Geschichte unseres Landes so gut wie heute. Deshalb werden wir als MIL auch in den nächsten Jahren mit Engagement und Kraft das Zusammenwachsen in Europa unterstützen. Wir sind überzeugt, dass ein integriertes Europa dazu beiträgt, den europäischen Binnenmarkt zu festigen und die Lebensqualität in unserer Region stetig zu verbessern.“
Katrin Schneider, Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung

Auf dem Weg zu einem neuen Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Der aktuelle Stand

Gleich zu Beginn der laufenden Legislaturperiode im September 2014 startete die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) eine breit angelegte Evaluierung zur Landesentwicklungsplanung. Dazu befragte sie auch die Kommunen nach ihren Vorstellungen zur Wirkungsweise und zum eventuellen Bedarf einer Fortentwicklung der raumordnerischen Steuerungsansätze. Die Gemeinsame Landesplanungskonferenz Berlin und Brandenburg (PLAKO) beauftragte die

Gemeinsame Landesplanungsabteilung im September 2015, den Landesentwicklungsplan zu überarbeiten. Bereits im Mai 2016 legte die GL der PLAKO einen von allen Fachressorts in beiden Bundesländern getragenen Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vor. Die Regierungen beider Bundesländer bestätigten den Entwurf im Juli 2016, am 15. September 2016 begann das Beteiligungsverfahren.

Vier Regionaldialoge leiteten das gesetzlich vorgeschriebene Beteiligungsverfah-

ren zum LEP HR-Entwurf ein. Auf den Veranstaltungen im Land Brandenburg stellte Ministerin Kathrin Schneider den Teilnehmenden den LEP HR-Entwurf zusammen mit den geplanten Mobilitäts- und Stadtentwicklungsstrategien des MIL vor.

Großes Interesse fanden dabei Überlegungen, wie geeignete Ober- und Mittelzentren im weiteren Metropolenraum von der Wachstumsdynamik der Hauptstadtregion profitieren können. Auch die neu entstandenen Verflechtungen aus der Hauptstadtregion heraus in benachbarte



Bundesländer und ins europäische Ausland hinein wurden diskutiert.

Ergänzt wurde das Beteiligungsverfahren durch Vor-Ort-Termine von Mitarbeitern der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung mit den Hauptverwaltungsbeamten in allen 46 Mittelbereichen des Landes. Dabei wurde das große Interesse am LEP HR-Entwurf deutlich.

Die Vielfalt der Wünsche und Auffassungen von Kommunen, Regionalen Planungsgemeinschaften, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit kamen dann auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum Ausdruck.

Insgesamt wurden 946 Stellungnahmen mit einer voraussichtlich fünfstelligen Zahl von Anregungen und Bedenken zum LEP HR-Entwurf abgegeben. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung wird die Vorschläge und Bedenken mit großer Sorgfalt auswerten und diese mit den Landesregierungen von Berlin und Brandenburg erörtern.

Worum geht es im neuen Landesentwicklungsplan?

Ziel des Landesentwicklungsplans ist es, die Belange von Berlin, dem Berliner Um-

land und des weiteren Metropolenraums aufzugreifen und gute Voraussetzungen für die Entwicklung in den Kommunen in allen Teilräumen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zu schaffen. Das heißt, einen robusten raumordnerischen Rahmen für die erwarteten Entwicklungen bis zum Jahr 2030 zu setzen.

Nach den bisherigen Vorstellungen soll sich die Ausweisung von zusätzlichen Wohnsiedlungsflächen in Berlin und im angrenzenden Berliner Umland auf den Siedlungsstern sowie auf die Ober- und Mittelzentren im weiteren Metropolenraum räumlich konzentrieren. In den anderen Gemeinden soll die Befriedigung des Eigenbedarfes planerisch gesichert werden.

Während die Grundversorgung innerhalb der amtsfreien Gemeinden und Ämter gesichert und innergemeindlich räumlich gebündelt werden soll, ist für die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge ein engmaschiges Netz von Mittelzentren vorgesehen. Der großflächige Einzelhandel soll sich regelmäßig auf die Ober- und Mittelzentren konzentrieren. Hochwertige Freiräume sollen durch einen räumlichen Verbund über die Grenzen beider Bundesländer hinweg vor Bebauung gesichert werden.

Die Gemeinden im Mittelbereich werden zudem angeregt, Angebote der Daseinsvorsorge kooperativ weiter zu entwickeln.

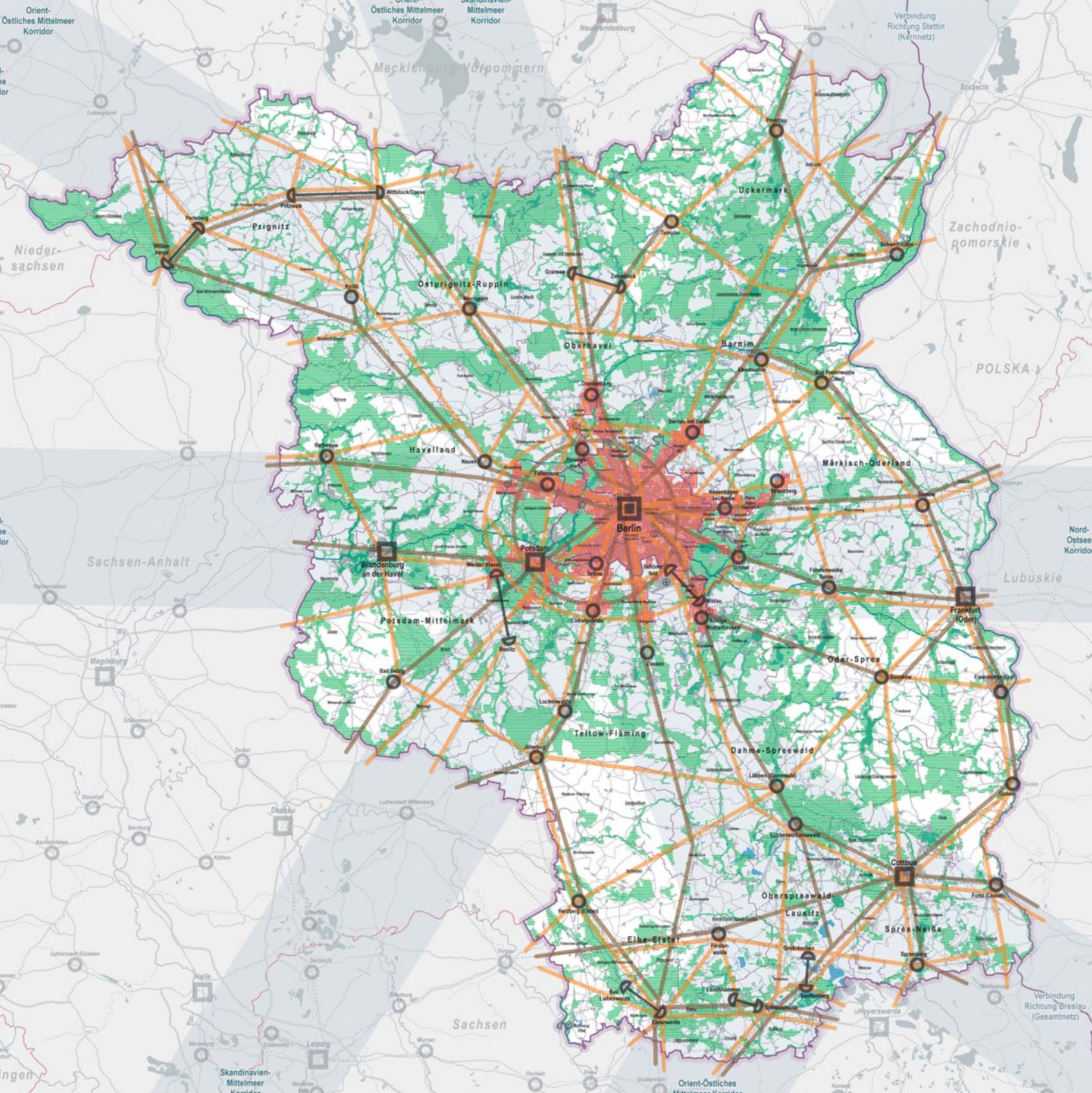
Eine Entlastungsoption für das prognostizierte Wachstum im Kern der Hauptstadtregion können insbesondere die Mittel- und Oberzentren außerhalb des Berliner Umlandes, die sogenannte Zweite Reihe, schaffen. Vor allem für jene Städte, die gut von einem Berliner Verteilbahnhof zu erreichen sind, können sich Entwicklungschancen ergeben, die sie allerdings selbst aktiv gestalten und mit städtebaulichen Entwicklungskonzepten befördern müssen.

Vor allem kommunale Akteure aus den äußeren Landesteilen Brandenburgs richten den Blick zunehmend auch auf Städte in benachbarten Bundesländern und auf das angrenzende europäische Ausland. Hierbei bietet auch die engmaschige Einbindung der Hauptstadtregion in das System Transeuropäischer Netze (TEN-T) wichtige Entwicklungsoptionen.

Oberzentren werden in Landesentwicklungsplänen festgelegt. Das überregional wirkende Funktionsprofil von Oberzentren umfasst neben dem überregional wirkenden Infrastruktur- und Dienstleistungsangebot insbesondere Warenhäuser, Spezialgeschäfte, Fachkliniken, Theater, Museen, Hochschulen und Regionalbehörden.

Auch **Mittelzentren** werden in Landesentwicklungsplänen festgelegt. Die Funktionszuweisung bezeichnet einen Zentralen Ort der mittleren Stufe nach dem System der Zentralen Orte. Die Bedeutung eines Ortes bestimmt sich weniger nach seiner Größe als nach seiner Infrastruktur im Vergleich zur näheren Umgebung. Mittelzentren dienen als Anlaufpunkt für die Versorgung an Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die umgebenden Gemeinden nicht geleistet werden kann. Das Angebot der Mittelzentren umfasst den periodischen Bedarf, insbesondere z. B. Facharzt, ggf. stationäre medizinische Versorgungsangebote, Kaufhaus, Kino, kulturelle Angebote, weiterführende Schulen.

Ein **Mittelbereich** ist der Verflechtungsbereich eines Mittelzentrums. Im Mittelbereich soll der gehobene Bedarf der Bevölkerung an Gütern und Dienstleistungen durch den jeweiligen Zentralen Ort abgedeckt werden. Mittelbereiche werden regelmäßig in Landesentwicklungsplänen dargestellt.



Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Entwurf vom 19.07.2016

Diese Karte ist Bestandteil der Anlage zur Verordnung über den
Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)
vom 19.07.2016

Kartengrundlage:
ATKIS DLM 250, Stand 2015 (verändert)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main
Vervielfältigung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung,
auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Gebietsstand: 1. Januar 2016



Metropole
Z.3.3 Absatz 1



Oberzentrum
Z.3.4 Absatz 1



Mittelzentrum
Z.3.5 Absatz 1 und 2



Mittelzentrum in Funktionstellung
Z.3.5 Absatz 1 und 2



Gestaltungsraum Siedlung
Z.5.6 Absatz 1



Freiraumverbund
Z.6.2



Funktionales Verkehrsnetz
Z.7.1 Absatz 1



Transnationales Verkehrsnetz
Z.7.1 Absatz 1



Großräumige und überregionale Straßenverbindung
Z.7.2



Großräumige und überregionale Schienenverbindung
Z.7.2

Nachrichtliche Übernahmen

Ober- und Mittelzentren benachbarter deutscher Bundesländer
(generalisiert ohne Zwischenstufen)



Oberzentrum



Mittelzentrum

Grenzen



Grenze Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg



Landesgrenze Berlin-Brandenburg



Grenze Landkreis / kreisfreie Stadt



Amtsgrenze und Grenze der amtsfreien Gemeinden



Staatsgrenze



Grenze benachbarter Bundesländer / Wojewodschaften



Topografie



Siedlung



Gewässer
entw. der aus dem Sanierungsgebaue entstehenden Seen (Stand: 02/20)



Landesstraße, Kreisstraße



Schienenstrasse



Bundeswasserstraße



Internationaler Verkehrsflughafen



Öffentlicher Binnenhafen



Berlin



Potsdam



Guben



Amt



Amtsfreie Gemeinde

Metropole

Oberzentrum / Kreisfreie Stadt / Landkreis

Mittelzentrum

Amt

Amtsfreie Gemeinde



Stand der Regionalplanung

In Brandenburg ist die Regionalplanung kommunal verfasst und wird von fünf Regionalen Planungsgemeinschaften (RPG) wahrgenommen. Sie erstellen Regionalpläne, die gemeinde- und landkreisübergreifend Ziele und Grundsätze für die Entwicklung, Ordnung und Sicherung der jeweiligen Region festlegen und die unterschiedlichen Raumnutzungsansprüche miteinander in Einklang bringen. Die Regionalpläne werden durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung im Einvernehmen mit den jeweils fachlich berührten Ressorts genehmigt.

Sachliche Teilpläne beschränken sich auf einzelne Themen, etwa die Windenergienutzung. Integrierte Regionalpläne befassen sich mit mehreren Themen, etwa mit Siedlungsgebieten, der Daseinsvorsorge, der Sicherung von Freiräumen und der Verkehrsinfrastruktur.

2015 und 2016 sind drei Regionalpläne rechtswirksam geworden:

- Der „Regionalplan Havelland-Fläming 2020“ der RPG Havelland-Fläming. Er gilt seit dem 30. Oktober und ist als integrierter Plan ein zentrales Instrument
 - zur Steuerung der Windenergienutzung
 - zur Sicherung von oberflächennahen Rohstoffen
 - zum Schutz hochwertiger Freiräume und empfindlicher Landschaften
 - zur Förderung einer ressourcenschonenden und bedarfsgerechten Siedlungsentwicklung.

Mit diesem Plan wurde erstmals ein Regionalplan nach den neuen rechtlichen Vorgaben des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg aus dem Jahr 2010 und des Bundesverwaltungsgerichts von 2012 zur Steuerung der Windenergienutzung erarbeitet. Gleichzeitig ist er derzeit der einzige integrierte Regionalplan in Brandenburg.

- Der Regionalplan „Windenergienutzung“ der RPG Lausitz-Spreewald. Er steuert seit dem 16. Juni 2016 ausschließlich die Windenergienutzung.
- Der Regionalplan „Windnutzung, Roh-

stoffsicherung und -gewinnung“ der RPG Uckermark-Barnim. Er ist seit dem 18. Oktober 2016 rechtswirksam und enthält Festlegungen zur Windenergie sowie für die Sicherung oberflächennaher Rohstoffe.

In 2017 werden für den Regionalplan „Windenergie“ der RPG Oderland-Spree und für den Regionalplan „Freiraum und Windenergie“ der RPG Prignitz-Oberhavel mit den Themen Windenergie, Freiraum und Kulturlandschaften erneute Auslegungsverfahren durchgeführt. Geplant ist, die derzeit noch rechtswirksamen Pläne zur Steuerung der Windenergienutzung aus den Jahren 2003 und 2004 durch die neuen Pläne abzulösen.

Damit ist ein wesentliches Ziel erreicht: Für das gesamte Land Brandenburg gibt es wieder Regionalpläne, mit denen die Windenergienutzung gesteuert wird. Windräder werden damit auf geeignete Standorte konzentriert, rund 98 Prozent der Landesfläche bleiben frei von neuen Windparks. Die Regionalplanung leistet

damit einen wichtigen Beitrag zur Energiestrategie 2030 des Landes Brandenburg, nach der rund zwei Prozent der Landesfläche für die Windenergie bereitgestellt werden sollen.

Dies ist jedoch nur ein Thema von vielen, die die Regionalpläne nach dem Bundesraumordnungsgesetz aufgreifen können. Auf der Agenda der RPG stehen integrierte Regionalpläne zur Siedlungsentwicklung, der Daseinsvorsorge, zum Schutz von Freiräumen und vor Hochwassergefahren unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und des Klimawandels.

Jede Region kann dabei entsprechend ihrem regionalen Steuerungsbedarf weitere Themen festlegen, sofern diese nicht im Widerspruch zum gültigen Landesentwicklungsplan stehen. Mit dem Instrument der integrierten Regionalpläne stellt die Regionalplanung das entscheidende Bindeglied zwischen der Landesplanung, der Fachplanung und der kommunalen Bauleitplanung dar. ■

Land Brandenburg
Regionen im Überblick



© LBV, Raumbeobachtung, 2011, Kartenbasis: © Geobasis-DE/LGB



Braunkohlesanierung – Zukunft für die Lausitz (Teil 2)¹



Lausitzer Seenland © LMBV/Radke

Ein wesentlicher Meilenstein in der Halbzeitbilanz der Landesregierung ist das zwischen den ostdeutschen Braunkohleregionen und dem Bund verhandelte sechste Verwaltungsabkommen (VA VI) zur Braunkohlesanierung². Die Verhandlungen wurden 2016 zwischen dem Bund und den Ländern Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen geführt. Verhandlungsführer für Brandenburg war das MIL. Das Kabinett hat am 28. Februar 2017 dem Abkommen zugestimmt; eine Unterzeichnung steht jedoch noch aus.

Das Verwaltungsabkommen stellt sicher, dass die Braunkohlesanierung als größtes deutsches ökologisches Projekt in der Geschichte des Tagebaus bis 2022 finanziell abgesichert ist. Im Folgenden werden die Finanzierungsstruktur der Braunkohlesanierung, die wesentlichen Punkte des neuen Verwaltungsabkommens und die wichtigsten Sanierungsprojekte in Brandenburg dargestellt.

Aus „Mondkratern“ entstehen neue Landschaften

Zwischen 1990 und 1999 wurden in der Lausitz und in Mitteldeutschland insgesamt 31 Tagebaue und 43 sogenannte Braunkohleveredlungsstandorte wie Brikettfabriken und Kokereien stillgelegt.

Die zu sanierende Gesamtfläche betrug über 1.000 Quadratkilometer, ein in der Geschichte des Kohlebergbaus einzigartiges Vorhaben.

Der Bund als Rechtsnachfolger der DDR-Braunkohlekominate gründete 1995 die Lausitzer Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV). Sie hat ihren Hauptsitz in Senftenberg. Der Bund und die ostdeutschen Braunkohleregionen haben gemeinsam seit Anfang der 1990er Jahre bereits über 10,6 Milliarden Euro in den Rückbau der Kohlereviere investiert.

Der Erfolg der Sanierung ist überall erkennbar. Aus „Mondkratern“ entstanden neue Landschaften. Die mit schiffbaren Kanälen verbundenen Tageauseen des neuen Lausitzer Seenlandes stehen dafür beispielhaft: Neben der Renaturierung der einstigen Kohlegruben zeigen sie auch, wie wichtig die Regionalentwicklung für eine erfolgreiche Sanierung der Kohleregionen ist.

Das neue Verwaltungsabkommen Braunkohlesanierung (VA VI) für 2018 bis 2022

Im September 1992 einigten sich der Bund und die ostdeutschen Braunkohleregionen auf das erste Verwaltungsabkommen zur Finanzierung der ökologischen

Altlasten (VA I). Die weiteren vier ergänzenden Verwaltungsabkommen sicherten die Finanzierung bis Ende 2017. Die Steuerung und Kontrolle der Bergbausanierung erfolgt im vom Bund und den Braunkohleregionen eingerichteten Steuerungs- und Budgetausschuss für die Braunkohlesanierung. Das Referat GL 4 der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung ist zuständig für die Finanzierung der Braunkohlesanierung und vertritt das Land in diesem Ausschuss.

Das jetzt vorliegende abschließend verhandelte neue Verwaltungsabkommen (VA VI) zur Braunkohlesanierung ist das Ergebnis intensiver und auch kontrovers geführter Einigungsgespräche zwischen Bund und Ländern. Es ist ein gelungener Kompromiss, weil einerseits der bisher verfolgte Weg einer engen gemeinsamen Abstimmung nach den bewährten Strukturen aufrechterhalten wird, andererseits aber auch der Weg für erste Regelungen nach Durchführung der Sanierungsarbeiten aufgezeigt wird.

Das Finanzvolumen für 2018 bis 2022 beträgt 1,23 Milliarden Euro. Der Anteil der Sanierungsleistungen für das Land Brandenburg ist dabei mit 615 Millionen Euro der Größte. Darin sind bereits 50 Millionen Euro enthalten, die das Land

¹ Vergl. hierzu MIL aktuell 2015, Interview mit dem zuständigen Referatsleiter in der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Klaus-Otto Weymanns, zur Braunkohlesanierung – Zukunft für die Lausitz. Download der Broschüre: <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/731634>

² Fünftes ergänzendes Verwaltungsabkommen zum Verwaltungsabkommen über die Regelung der Finanzierung der ökologischen Altlasten (VA Altlastenfinanzierung) in der Fassung vom 10. Januar 1995 über die Finanzierung der Braunkohlesanierung in den Jahren 2018 bis 2022 (VA VI Braunkohlesanierung) vom2017 Das Verwaltungsabkommen ist bisher noch nicht unterzeichnet.



Rütteldruckverdichtung am Restloch Greifenhain © LMBV/Radke

für die Verbesserung der Infrastruktur im Zusammenhang mit der Braunkohlesanierung einplane.

Sanierungsmaßnahmen, zu denen die Bergbaugesellschaft LMBV verpflichtet ist, werden nach Paragraph 2 des Verwaltungsabkommens zu 75 Prozent vom Bund und zu 25 Prozent von den Ländern finanziert. Dies ist der mit 874 Millionen Euro größte Finanzposten des Gesamtfinanzvolumens.

Zu den bergrechtlichen Hauptverpflichtungen der Bergbaugesellschaft LMBV gehören

- die geotechnische und öffentliche Sicherheit in den ehemaligen Braunkohletagebauen und Veredelungsanlagen wieder herzustellen,
- nicht mehr benötigte Anlagen und Ausrüstungen rückzubauen,
- ökologische Altlasten zu beseitigen,
- einen sich weitestgehend selbst regulierenden Wasserhaushalt herzustellen,
- frühere Bergbauflächen zu rekultivieren,
- Voraussetzungen für eine in den Braunkohlesanierungsplänen festgeschriebene Folgenutzung zu schaffen.

Paragraph 3 des Verwaltungsabkommens regelt die Finanzierung zur Abwehr von Gefährdungen, die durch den Wiederanstieg des durch den Bergbau abgesenkten Grundwassers entstehen. Die Länder

vertreten den Standpunkt, dass dafür die LMBV bergrechtlich verantwortlich ist. Dies jedoch bestreitet der Bund.

Der bereits 2003 formulierte und lang bewährte Paragraph 3 des damaligen Verwaltungsabkommens ist ein gelungener Kompromiss, der jetzt auch im aktuellen VA VI wieder enthalten ist. Danach finanzieren Bund und Länder die Projekte jeweils zur Hälfte, die unterschiedlichen Rechtsstandpunkte werden zurückgestellt, soweit die bergrechtliche Verpflichtung der LMBV nicht eindeutig geklärt ist. In einer Anlage zum VA VI haben Bund und Länder zudem erstmals Eckpunkte zur Übertragung der Verpflichtungen, Vermögenswerte und Projekte der LMBV auf vom Bund unabhängige Strukturen vereinbart.

Herausforderungen der Zukunft

Obwohl bereits die größte Strecke bei der Braunkohlesanierung erfolgreich zurückgelegt worden ist, verbleiben mittel- und langfristig große Herausforderungen für die Sanierungsarbeiten der LMBV. Die Entwicklung eines sich weitgehend selbst regulierenden Wasserhaushaltes in der Lausitz ist eine Aufgabe, die noch Jahrzehnte andauern wird. Die Entwicklung von Tageauseen mit der Absicherung von Böschungen, der Flutung und dem Erhalt einer hohen Wasserqualität steht weiterhin im Fokus der LMBV.

Weiter beschäftigt die LMBV und das Land, wie den bergbaubedingten Folgen von Eiseneinträgen und Sulfat in Oberflächengewässern („Braune Spree“) zu begegnen ist. Dazu müssen beide Seiten ein Gesamtkonzept entwickeln und dieses dann umsetzen.

Eine weitere große Herausforderung ist die Sicherung und Wiedernutzbarmachung von gesperrten Kippenflächen. In der Lausitz sind wegen unvorhergesehener Grundbruchereignisse über 20.000 Hektar Flächen gesperrt. Die LMBV hat in den vergangenen Jahren verschiedene Techniken, wie die schonende Sprengverdichtung zur Wiedernutzbarmachung der gesperrten Kippenfläche, entwickelt. Während der Laufzeit des neuen VA VI muss die LMBV in Abstimmung mit dem Land Konzepte zur Sanierung der jeweiligen Flächen entwickeln. Bereits jetzt steht fest, dass die gesamten Sanierungsarbeiten der gesperrten Kippenflächen noch Jahrzehnte dauern werden.

Diese weitere Mammutaufgabe der Braunkohlesanierung ist bei der LMBV in guten Händen und kann nur durch gemeinsame Zielsetzungen und enges Zusammenwirken von Bund und Ländern erfolgreich gemeistert werden. Sie wird noch für lange Zeit im Land Brandenburg erforderlich sein und vom MIL weiter intensiv begleitet werden.



Soziale Städte für die Menschen in Brandenburg

In den Jahren seit der Wende haben sich unsere Städte wieder zu attraktiven Orten entwickelt, in denen unzählige Baudenkmale vor dem Verfall gerettet werden konnten. Dies wurde möglich durch den gemeinsamen Einsatz von Bund, Land und Kommunen. Mit beachtlichen zehn Milliarden Euro wurden gemeinsam zahlreiche Investitionen angestoßen. Man kann davon ausgehen, dass jeder investierte Förder-Euro, Investitionen von weiteren sieben Euro nach sich zieht.

In der Konferenz „25 Jahre Stadtentwicklung in Brandenburg“ im März 2016 haben Städte verschiedener Lage und Größe die bisherigen Erfolge und künftigen Herausforderungen der baulichen Entwicklung dargestellt und die große Bedeutung der Innenstadtstärkung hervorgehoben. Hierbei wurde das Leitbild einer **„Stadt für alle“** betont. Um dieses erfolgreich umzusetzen, braucht das Land Städte mit starker, auch im Baubestand wahrnehmbarer Identität, mit bezahlbaren und barriere-

freien Wohnungen, mit Begegnungsräumen für jedes Alter. Wir brauchen Städte, in denen Kinder und Jugendliche genauso zuhause sind wie ältere Menschen, Alleingesessene und Zugezogene, Städte, in denen Solidarität, Offenheit und Toleranz gelebt werden. Kurzum: soziale Städte.

Erklärtes Ziel des MIL ist es, die Hauptstadtregion mit ihren Städten und Gemeinden weiter zu entwickeln und einen verlässlichen Rahmen für Planen und Bauen bereitzustellen. Die Stadtentwicklung hat in dieser Legislatur folgende Schwerpunkte:

Die Entwicklung der Städte nachhaltig unterstützen

Das MIL unterstützt die städtebauliche Entwicklung und Erneuerung in unseren Städten und Gemeinden mit dem Ziel, diese als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv zu erhalten und für zukünftige Nutzungen nachhaltig zu gestalten. Ein

wichtiges Instrument dieser Aufgabe sind die verschiedenen Programme der Städtebauförderung von Bund und Ländern. In dieser Legislaturperiode wurden die Kommunen bislang mit rund 250 Millionen Euro Bundes- und Landesmitteln unterstützt. Hinzu kommt noch ein kommunaler Anteil von weiteren 125 Millionen Euro.

Nachhaltige Entwicklung der Städte bedeutet, dass ihre Funktionsfähigkeit und die Qualität des Gebauten mit Blick auf die Zukunft langfristig gewährleistet sind. Der Mensch sollte dabei das Maß aller Dinge sein. Deshalb hat das Programm **„Soziale Stadt“** im breiten Spektrum der Städtebauförderung einen besonderen Anteil. Aufgrund des Erfolges erweiterte das MIL die Anzahl der an dem Programm teilnehmenden Städte von 26 auf 30, initiierte ein Netzwerk und unterstützte den kontinuierlichen Erfahrungsaustausch zwischen den Anwenderstädten und -gemeinden im **Städteforum Brandenburg**.



Luftbild Wittstock © Stadt Wittstock/Dosse



Erklärstück integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept, kurz INSEK, erfassen die Städte beziehungsweise städtischen Gemeinden fachlich übergreifend langfristige Zielvorstellungen und Bedarfe sowie Strategien und zentrale Vorhaben. Beispielsweise wird entschieden, in welchen Quartieren Gebäude modernisiert werden sollten, wie Straßen und öffentlicher Nahverkehr verbessert werden könnten oder welche Maßnahmen notwendig sind, um die Innenstadt attraktiver zu gestalten.

Dies ist für große, mittlere und kleine Städte wichtig. Denn sie alle unterliegen unter anderem durch die Bevölkerungsentwicklung teils großen Veränderungen. Das INSEK hilft den Kommunen, sich bei Infrastruktur und Wohnungsbedarf auf die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen einzustellen und diese aktiv und weitsichtig selbst zu gestalten.

Zu den Inhalten, die im INSEK vorgeschrieben sind, gehören neben den Querschnittsthemen wie Umwelt oder Chancengleichheit sogenannte Sektorale Themen. Diese sind:

- Stadtstruktur / Innenstadtstärkung
- Wohnen
- Wirtschaft / Beschäftigung
- Soziales / Kultur / Bildung
- technische Infrastruktur
- Klimaschutz / Energieeinsparung
- Stadtmarketing

Eine Arbeitshilfe zur Erstellung bzw. Weiterentwicklung von INSEK steht als Download unter

➤ http://www.mil.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/Arbeitshilfe_INSEK.pdf zur Verfügung.

Erklärstück Wohnungspolitische Umsetzungsstrategie (WUS)

Grundsätzlich empfiehlt das MIL den Kommunen ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) als langfristiges Strategie- und Koordinierungsinstrument. Bei allen fachlichen und verfahrensmäßigen Vorteilen ist die Erarbeitung eines INSEK aufgrund des umfassenden Themenansatzes und der vielen Beteiligten jedoch mit einem erheblichen Aufwand verbunden.

Mit einer Wohnungspolitischen Umsetzungsstrategie, kurz WUS, können Städte und Gemeinden, die bislang kein INSEK haben, kurzfristig Wohnraumförderung beantragen.

Im Rahmen der WUS analysieren die Gemeinden ihre Situation und prognostizieren ihre Entwicklung auf verschiedenen Gebieten, die die Wohnsituation berühren. Dazu gehören Aussagen und Prognosen über

- die Entwicklung der Einwohnerstruktur und der Haushalte im Ort
- die regionale Bedeutung der Gemeinde und die Verflechtung mit anderen Kommunen der Region
- den Wohnungsbedarf und den aktuellen Wohnbestand
- die Entwicklung der Wirtschaftskraft in der Kommune
- die Infrastruktur der Gemeinde.

Damit wird die WUS für eine Kommune zum Leitfaden und Prüfinstrument der kommunalen Entwicklung im Bereich der regionalen Wohnungspolitik.

Den Stadtumbau fortsetzen und programmatisch weiterentwickeln

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) hat 2016 die Programme „Stadtumbau Ost“ und „Stadtumbau West“ evaluiert. Im Ergebnis werden beide Förderinstrumente positiv bewertet. Das BMUB empfiehlt eine Zusammenführung beider Programme bis 2019, dabei sollen die bewährten Teilprogramme „Rückbau“ sowie „Sanierung, Sicherung, Erwerb (von Altbauten)“, die ohne kommunalen Miteleistungsanteil ausgereicht werden, sowie die Teilprogramme „Aufwertung“ und „Rückbau technischer Infrastruktur“ erhalten bleiben. Zur Weiterentwicklung



Frankfurt (Oder) © Stadt Frankfurt (Oder)



Die Zusammenarbeit von Stadt und Umland voranbringen

Mit dem 2015 erstmals ausgelobten Stadt-Umland-Wettbewerb (SUW) waren die Kommunen aufgerufen, Kooperationen zu bilden und miteinander eine Strategie zu entwickeln, um den wirtschaftlichen, ökologischen, klimatischen, demografischen und sozialen Herausforderungen ihrer Region zu begegnen. Den Teilnehmenden wird der Zugang zu insgesamt 213 Millionen Euro Fördermitteln ermöglicht. Sie stammen aus drei Europäischen Struktur- und Investitions-Fonds (ESIF), dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE – 148 Millionen Euro), dem Europäischen Fonds für ländliche Entwicklung (ELER – 60 Millionen Euro) und dem Europäischen Sozialfonds (ESF – 5 Millionen Euro). Ziel des Mitteleinsatzes ist es, die Funktionen der Zentren zu stärken, aber auch die Entwicklung der Umlandgemeinden zu unterstützen. Kleine Städte und Gemeinden können über die aufgabenteilige Zusammenarbeit die Tragfähigkeit der lokalen Infrastrukturen besser sichern.

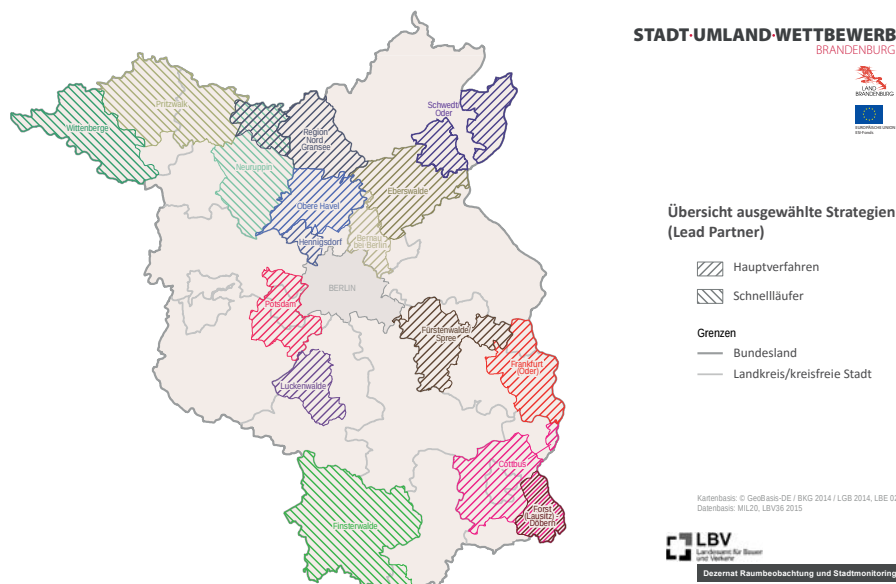
Am Stadt-Umland-Wettbewerb haben sich in einem zweistufigen Verfahren insgesamt 38 Kooperationen beteiligt. Von einer interministeriell besetzten Jury wurden 16 von ihnen ausgewählt. Die Bündnisse stellen wir auf der Internetseite www.stadt-umland-wettbewerb.brandenburg.de vor. Das Antragsverfahren bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) wurde freigegeben, die ersten Anträge in den Bereichen Infrastruktur- und Wirtschaftsförderung sind eingegangen, werden bearbeitet und bewilligt, sodass die ESI-Fonds-Mittel jetzt in den städtischen und ländlichen Räumen über die Projekte sichtbar werden.

Erklärstück SUW

Der Stadt-Umland-Wettbewerb (SUW) ist ein Verfahren zur Vorbereitung der Vergabe von Fördermitteln aus drei europäischen Investitions- und Strukturfonds (ESI-Fonds). Die drei Fonds sind der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), der Europäische Fonds für ländliche Entwicklung (ELER) und der Europäische Sozialfonds (ESF).

In der Europäischen Union beginnt alle sieben Jahre eine neue Förderperiode. Zurzeit befinden wir uns in dem Zyklus von 2014 bis 2020. In diesem Zeitraum vergibt die EU an die Mitgliedsstaaten aus ihrem Haushalt über die ESI-Fonds Fördermittel, mit denen bestimmte Ziele innerhalb der gesamten EU erreicht werden sollen. Eines dieser thematischen Ziele ist die integrierte Förderung von Regionen, Städten und ländlichen Räumen, um eine nachhaltige Entwicklung und Wachstum in allen Lebensbereichen zu sichern. Die Bundesrepublik Deutschland und die Länder erstellen Programme zur Umsetzung dieser Ziele.

Grundsätzlich sollen die Fördermittel der EU für die Lösung von Problemlagen auf der lokalen Ebene eingesetzt werden. Dazu wurde ein möglichst transparentes, für alle zugängliches und nachvollziehbares Wettbewerbsverfahren - der SUW - zur Auswahl geeigneter Strategien und Projekte durchgeführt.



und Optimierung der erprobten Förderinstrumente hat das MIL im November 2016 ein Gutachten zur Weiterentwicklung der Stadtumbaustrategie im Land Brandenburg beauftragt.

Während sich in einigen Städten, die sich dem Stadtumbau widmen, die Bevölke-

rungszahl stabilisiert, in der Innenstadt sogar zunimmt, leiden insbesondere Klein- und Mittelstädte in den ländlichen Gebieten weiterhin unter dem Rückgang der Bevölkerungszahlen, Überalterung und Wohnungsleerstand. In den brandenburgischen Gemeinden nahe Berlin muss die Stadtentwicklung auf

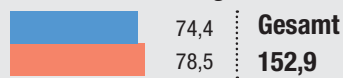
steigende Wohn- und Infrastrukturbedarfe reagieren.

Das MIL lässt deshalb unterschiedliche Stadttypen und deren zukünftige Stadtumbauaufgaben untersuchen. Anhand von Fallstudien werden zukünftige Förderbedarfe ermittelt und daraus Emp-

Daten und Fakten

2015 2016 Zahlenangaben in Mio. €

Städtebauförderung



Wohnraumförderung



Anzahl der Wohnungen



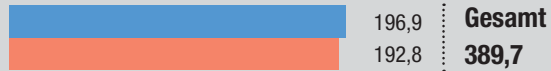
Braunkohlesanierung¹⁾



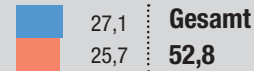
1) Bund + Anteil Land Brandenburg

Bauinvestitionen

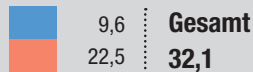
Bundesfernstraßen



Kommunalstraßen²⁾



Landesstraßen „P 100“²⁾



Radwege²⁾



2) Angaben unter Vorbehalt, da endgültiger Jahresabschluss noch nicht vorliegt

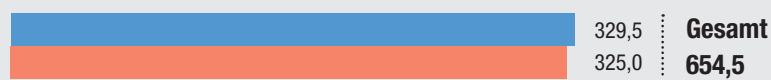
ÖPNV

Investitionen (SPNV und üÖPNV)



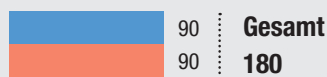
SPNV

Mittel für Verkehrsleistungen auf der Schiene (Regionalisierungsmittel)

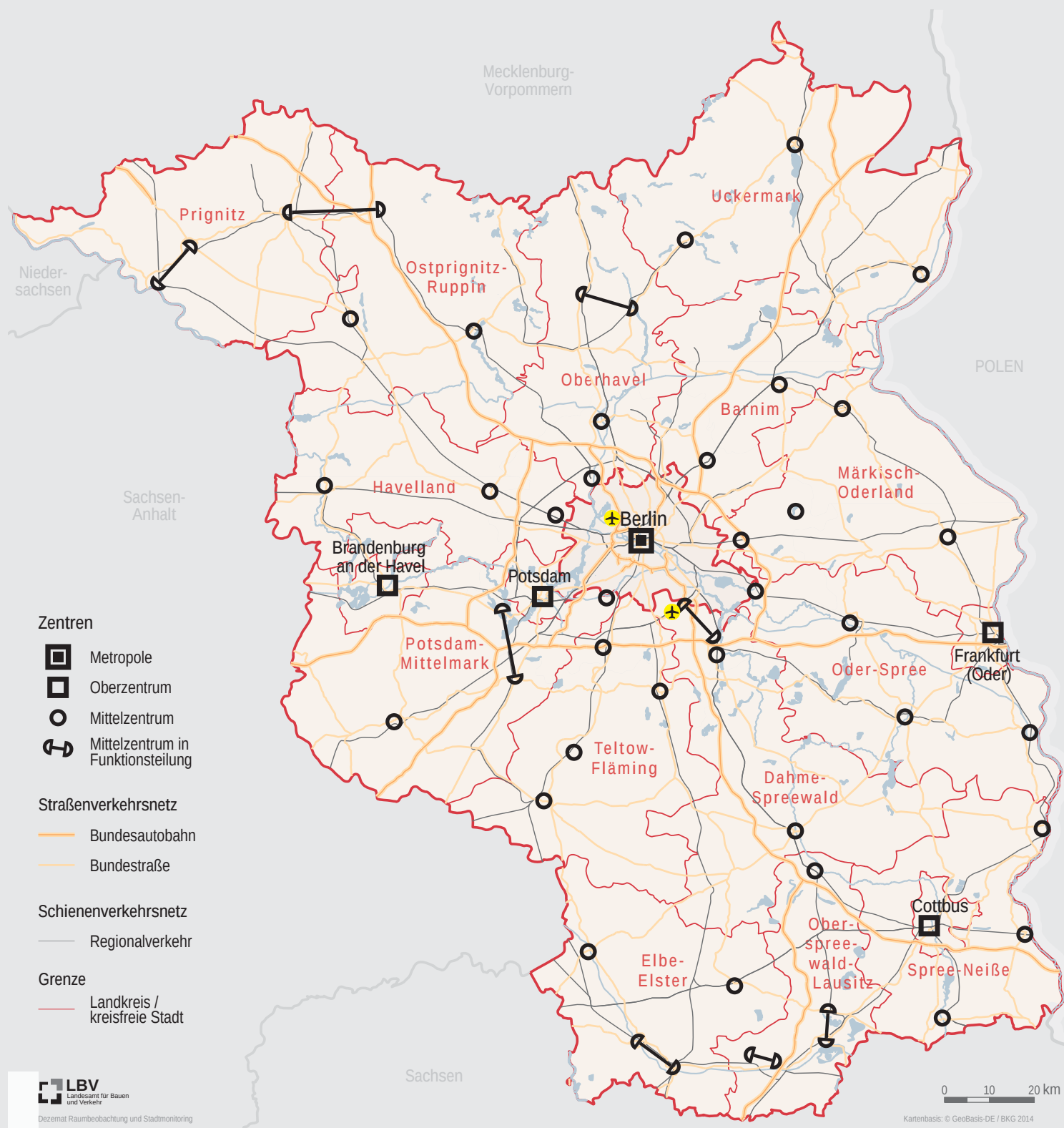


übriger ÖPNV

Mittel für Bus- und Tramverkehre



Verkehrsunfallbilanz	1991	2015	2016	Veränderung 2016 ggü. 2015
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	12.230	8.579	8.928	4,1 %
Veränderung ggü. 1991		- 29,9 %	- 27,0 %	
dabei Getötete	931	179	121	- 32,4 %
Veränderung ggü. 1991		- 80,8 %	- 87,0 %	





Neue Kita Mitte © H.-J. Stricker

fehlungen für die Weiterentwicklung der Stadumbaustategie des Landes Brandenburg abgeleitet.

Hochwertige Planungs- und Baukultur

Die Pflege der Baukultur ist dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung ein wichtiges Anliegen. In Zusammenarbeit mit der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) wurde ein Gutachten zur Baukultur in den ländlichen Räumen des Landes erstellt. In 15 Fallstudien hat die BTU Handlungsempfehlungen für die Praxis abgeleitet. Der Leitfaden ist für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Kommunen,

Planerinnen und Planer sowie für private Bauherren gedacht:

➔ http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.490840.de/bbo_products_list_product

Ziel des Ministeriums ist, die Planung und Entwicklung einer hochwertigen Baukultur in Brandenburg sicherzustellen. Denn hochwertige Bau- und Erhaltungsmaßnahmen machen Städte und Gemeinden als Wohnort, zum Arbeiten und als Reiseziele attraktiv. Historische Gebäude zu erhalten und beispielsweise Lücken in historischen Bauensembles zu schließen, geben jedem Ort ein unverwechselbares Gesicht und spiegeln seine Geschichte und Kultur.

Zu Planung und Entwicklung von Projekten sind die Entscheidungs-, Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesse notwendig. Deshalb gehört zur Baukultur auch die Verfahrenskultur. Lokale Verwaltungen, die Bauherren und die Bürgerinnen und Bürger müssen in die Planung einbezogen sein, damit die verschiedenen Positionen in Einklang gebracht werden können.

Den Städten und Gemeinden kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Denn sie setzen die Beteiligungsverfahren an. Die für die bauliche Qualität besonders wichtigen Planungswettbewerbe werden daher mit Veranstaltungen und Leitfäden des MIL ebenso gefördert, wie neue Konzepte und Vorgehensweisen, um die erprobten Verfahren auch für kleinere Gemeinden und Städte anzupassen.

Stadtplanung und städtische Architektur für Kinder und Jugendliche



Jedes Jahr gehen Kinder und Jugendliche als „Stadtentdecker“ in Brandenburgs Städten auf Erkundungstour. Dabei setzen sie sich mit dem Aufbau der Stadt, ihrer Geschichte und ihrer Architektur auseinander.

Das MIL fördert jährlich zehn „Stadtentdecker“-Projekte mit insgesamt 50.000 Euro. Die Schulen können die Förderung beantragen und die Projekte mit Unterstützung der Gemeinde und der Brandenburgischen Architektenkammer realisieren.

Baukultur ist eine Querschnittsaufgabe der Landesregierung. Das im Herbst 2016 gegründete Netzwerk Baukultur Brandenburg unterstützt das Zusammenwirken verschiedener öffentlicher und privater Partner und bringt Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und der Politik zusammen.

Stadtentdecker unterwegs in Schwedt
© Martina Nadansky



Bezahlbares, generationengerechtes und energieeffizientes Wohnen für Alle

Auf die Frage, wie wollen wir wohnen, werden heute so vielfältige Antworten gegeben, wie nie zuvor. Barrierefreie und kleine Wohnungen für Singles und Senioren werden benötigt, Familien brauchen Platz in Quartieren mit kurzen Wegen zu Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Und die Wohnungen sollen möglichst den neuen energetischen Standards entsprechen. Die Ansprüche entwickeln sich regional sehr unterschiedlich - in größeren Städten anders als in kleineren, in Wohnlagen, in denen die Mieten höher liegen anders anders als dort, wo die Mieten geringer sind.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung setzt sich dafür ein, in allen Städten und Gemeinden des Landes Wohnungsbestände zu sanieren und sozialverträgliche Mieten zu erhalten. Dabei steht in Orten mit angespanntem Wohnungsmarkt der Neubau im Vordergrund, in Städten, in denen die Bevölkerungszahlen sinken, ist das Ziel, den Wohnraum, der da ist, zu modernisieren. Wohnraumbförderung und Stadtumbau gehen dabei Hand in Hand.

In den wachsenden Städten sind Leerstände fast völlig verschwunden. Um Wohnraum erschwinglich zu halten unterstützt das MIL den Neubau sozial gebundener Wohnungen. Allein durch Bestandsförderung allein lässt sich der Wohnungsmehrbedarf nicht decken und zusätzliche Sozialbindungen können nicht ausreichend aufgebaut werden. Frei finanziert Wohnungsbau kann den Markt nur entlasten, wenn es ein ausreichendes Angebot an mietpreisgebundenem Wohnraum gibt.

Mehr Geld für bezahlbares Wohnen

Zum Stichtag 31. Dezember 2015 gab es in Brandenburgs Städten und Gemeinden 54.124 Wohnungen mit Miet- und Belegungsbindungen. Um sozialen Wohnraum zu erhalten, stehen dem Land verschiedene Instrumente zur Verfügung. Bund und Land haben den finanziellen



Eisenhüttenstadt, An der Schleuse 51-57 vor und nach Umbau und Sanierung
© Walter Laube

Spielraum für die Wohnraumbförderung in den vergangenen zweieinhalb Jahren deutlich vergrößert. Brandenburg verfügt nunmehr jährlich über mehr als 100 Millionen Euro. Damit sollen bis 2019 unter anderem circa 2.000 neue Mietwohnungen für Haushalte mit geringen und mittleren

Einkommen vornehmlich in den brandenburgischen Gemeinden nahe Berlin entstehen.

Damit steht der Landesregierung deutlich mehr Geld zur Unterstützung des sozialen Wohnungsbaus zur Verfügung.

2015 wurden 21,8 Millionen Euro Darlehen für insgesamt 290 Wohnungen gewährt, davon:

- Modernisierung und Instandsetzung: 218 Mietwohnungen (Förderung 14,2 Millionen Euro), davon sind 110 Wohnungen mietpreis- und belegungsgebunden und stehen damit Haushalten mit niedrigem Einkommen zur Verfügung,
- Neubau: 41 Mietwohnungen (Förderung 5,2 Millionen Euro), davon sind 31 mietpreis- und belegungsgebunden,
- Eigentumsförderung: 31 Wohnungen (Förderung 2,4 Millionen Euro).



Halbzeitbilanz

Zudem wurden mit 369.650 Euro als Zuschuss 24 Wohnungen barrierefrei umgebaut.

- Modernisierung und Instandsetzung: 237 Mietwohnungen (Förderung 12,4 Millionen Euro), davon sind 149 Wohnungen mietpreis- und belegungsgebunden,
- Mietwohnungsneubau und Wiederherstellungen: 443 Wohnungen (Förderung 43,8 Millionen Euro), davon sind 316 Mietwohnungen mietpreis- und belegungsgebunden,
- Eigentumsförderung: 4 Wohnungen (Förderung 320.000 Euro).

Für 11 Antragsteller konnten zusätzlich 137.150 Euro als Zuschuss für eine barrierefreie Wohnraumanpassung ausgereicht werden.

Basis für die Sicherung bezahlbaren Wohnraums ist die „Richtlinie zur Förderung der generationsgerechten und barrierefreien Anpassung von Mietwohngebäuden durch Modernisierung und Instandsetzung und des Mietwohnungsneubaus“ (MietwohnungsbauförderungsR), die seit Februar 2016 gilt.

Zudem wurden die **Rahmenbedingungen** für eine Förderung deutlich verbessert. Mit der Wohnraumförderungseinkommensgrenzenverordnung (WoFGEGV) wurde Ende Dezember 2015 eine zweite Einkommensgrenze geschaffen. Sie ist Bestandteil der Mietwohnungsbauförderungsrichtlinie. Die Verordnung regelt, dass die Einkommensgrenze für einen Wohnberechtigungsschein bis zu 40 Prozent überschritten werden darf. Je nach regionaler Lage können die Kommunen seit Januar 2016 einen Teil der mietpreisgebundenen Wohnungen eines neuen Förderobjekts diesem Personenkreis überlassen.

Neben den Fördermöglichkeiten für den sozialen Wohnungsbau, sind 2016 zwei weitere Verordnungen erlassen worden, die dazu beitragen sollen die Mietpreise zu begrenzen. Die Kappungsgrenzenverordnung und die Mietpreisbegrenzungsverordnung. Mit Unterstützung von Gutachtern hatte das MIL Städte und Kommunen ermittelt, in denen es zu wenige Wohnungen in den niedrigeren Preissegmenten gibt. Das Ergebnis: 30 Gemeinden erfüllen die Voraussetzungen für eine Mietpreisbremse. Für diese Gemeinden kann unterstellt werden, dass Wohnraum schon jetzt knapp ist und sich dies auch zukünftig nicht ändern wird. Gemeinden

also, in denen der Markt gemäß § 558 Absatz 3 BGB als angespannt gilt. Die **Kappungsgrenzenverordnung** begrenzt die Mieten auf die ortsübliche Vergleichsmiete, durch die **Mietpreisbegrenzungsverordnung** darf die Miete bei Neuvermietungen die ortsübliche Vergleichsmiete um höchstens zehn Prozent übersteigen.

Zur Information der Mieterinnen und Mieter legte das MIL die Mietfibel neu auf. Sie bietet einen schnellen Überblick über alle Themen rund um das Wohnen zur Miete. Dazu gehören Erläuterungen zu den seit Januar 2016 geltenden deutlichen Leistungsverbesserungen beim Wohngeld und zur Beantragung eines Wohnberechtigungsscheins. Der kostenfreie Ratgeber ist bei den Verwaltungen der Landkreise, der kreisfreien Städte und Ämter sowie beim Deutschen Mieterbund Land Brandenburg e.V., den örtlichen Mietervereinen und der Verbraucherzentrale Brandenburg e.V. erhältlich.



Informationen zum energetischen Umbau

Neben der Miete fällt vor allem der Energieverbrauch von Heizung und Strom als Kostenfaktor für die Bewohnerinnen und Bewohner ins Gewicht. Um den Energieverbrauch und damit die Ausgaben je Haushalt zu senken und zugleich den CO₂-Ausstoß in den Städten zu reduzieren, unterstützt das MIL seit langem die energetische Sanierung von Häusern und Quartieren. Neben dem KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ können die Gemeinden und Kommunen auch Mittel der Städtebauförderung in Anspruch nehmen.



Energetischer
Umbau
im
Quartier

Hilfreich für Fachleute in Städten und Kommunen, aber auch interessant für die Bürgerinnen und Bürger, sind die Publikationen zu diesem Thema. 2014 veröffentlichte das MIL die Broschüre „Energetischer Umbau im Quartier“. Ebenfalls seit 2014 erscheint ein Rundbrief zu Veranstaltungen, Praxisbeispielen und Fördermöglichkeiten im Bereich energetischer Umbau. Konkrete Tipps für die Sanierung von Wohnungen und Häusern, gibt zusätzlich der Leitfaden „Energetischer Umbau im Quartier“, der Ende 2016 erschienen ist.

Für Informationen und Beratungen steht den Städten und Kommunen seit 2013 außerdem die vom MIL finanzierte Kontaktstelle „Energetischer Umbau im Quartier“ zur Verfügung.

E-Mail: kontaktstelle-energie@bbsm-brandenburg.de, Tel.: 0331-289 970

Das Beratungs- und Informationsangebot wird durch regelmäßige Fachtagungen ergänzt. Zwei bis dreimal pro Jahr lädt das MIL Kommunen, Stadtwerke, Energie- und Klimaschutzmanager und Vertreter der Wohnungswirtschaft zu zwei bis drei Workshops oder Fachtagungen zu aktuellen Themen und Fragestellungen der energetischen Stadt- und Quartiersplanung ein.



Fachtagung „Licht im Förderdschungel“ © BBSM



Abschluss des ersten Bauabschnitts Röbeler Vorstadt in Wittstock/Dosse © BBSM

Ende 2016 arbeiteten 22 brandenburgische Städte an energetischen Quartierskonzepten, in 8 Städte wurden insgesamt 11 Sanierungsvorhaben beauftragt.

Brandenburg treibt die energetische Sanierung von Wohnraum auf kommunaler Ebene mit Nachdruck voran. Dennoch ist das Ziel Deutschlands, bis 2050 auch Heizungsenergie ausschließlich aus erneuerbaren Energien zu gewinnen, noch in weiter Ferne. Es wird daher in den kommenden Jahren besonders darauf ankommen, die Kommunen dabei zu unterstützen, wichtige Sanierungsvorhaben zu realisieren.

Rechtlichen Rahmen weiterentwickeln

Zum Erfolg der Stadtentwicklung beigetragen hat insbesondere, dass der rechtssichere Rahmen für gutes Planen

und Bauen weiterentwickelt wurde. Mit den Landesentwicklungsplänen als Basis, wurde die Quantität und Qualität der Bauleitplanung gestärkt. Damit wurde auch der Grundsatz der Innenentwicklung etabliert und mit Schlüsselvorhaben in den zentralen Stadtbereichen umgesetzt.

Mit der neuen Brandenburgischen Bauordnung vom Mai vergangenen Jahres werden Kostenreduzierungen für Bauherinnen und Bauherm, länderübergreifend gleiche Standards für Planung und Ausführung von Bauvorhaben und die Deregulierung von Vorschriften erreicht. Die Neufassung war notwendig geworden, um das Regelwerk an die von der Bauministerkonferenz der Länder beschlossene Musterbauordnung anzupassen. Daran orientieren sich die Landesbauordnungen der Bundesländer. Zu Beginn der Legisla-

turperiode war die Novellierung im Koalitionsvertrag vereinbart worden.

Die neue Bauordnung erleichtert den Planern und Fachbetrieben die Bauausführung und die Kostenkalkulation, weil nun in Brandenburg erstmals seit 1990 die gleichen Standards für Bauvorhaben gelten, wie in Berlin und den benachbarten Bundesländern. Angeglihen wurde auch die Praxis für die Prüfung der bautechnischen Nachweise für Standsicherheit und Brandschutz. Trotz steigender Genehmigungsgebühren ergeben sich insbesondere für Ein- und Zweifamilienhäuser geringere Baunebenkosten, weil die Ausgaben für die Statikprüfung entfallen. Außerdem sind in der neuen Bauordnung neue Regeln enthalten, mit denen mehr Barrierefreiheit in Gebäuden erreicht wird. Mehr dazu: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.135661.de>

Gesund bauen: Neue Broschüre gibt Tipps

Von Asbest ist bekannt, dass er schädlich ist, genauso wie viele Lacke, Kleber und Dämmstoffe. Sie wurden in den vergangenen Jahrzehnten nach und nach verboten. Dennoch sind Ausdünstungen von Baustoffen nach wie vor ein Thema. Wie aber kann man sich informieren, von welchen Produkten gesundheitsschädigende Wirkungen ausgehen können? Welche Produkte sind auch für Allergiker geeignet? Die neue Broschüre „Der Weg zum gesunden Bauprodukt“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung gibt Auskunft. Mit der Broschüre unterstützt das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung nachhaltiges Planen und Bauen im Land Brandenburg. Sie kann über die Internetseite des Ministeriums:

http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.463902.de/bbo_products_list_product

heruntergeladen oder als Broschüre bestellt werden.





Erhalt vor Neubau: Wie Brandenburg Straßen und Schienenmobilität fördert

Eine funktionierende Mobilitäts-Infrastruktur – nicht nur für den Verkehr, sondern auch für Daten und Kommunikation – sind eine Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und Gesellschaft. Brandenburg hat hier immense Investitionen vorzuweisen. Allein in die Verkehrsinfrastruktur flossen seit 1990 über 22 Milliarden Euro. Aber weitere stetige Investitionen sind notwendig.

Straßen

Beim Straßennetz besteht immer noch ein Investitionsdefizit, um die bestehende und ausgebauten Infrastruktur der Bundesfernstraßen zu erhalten und weiter zu entwickeln. Der Gesamtumfang aller Brandenburgischen Straßenbauprojekte im neuen Bundesverkehrswegeplan beläuft sich auf rund 3,3 Milliarden Euro. Der Bund trägt dem weiterhin hohen Investitionsbedarf inzwischen Rechnung: Unter dem Titel „Investitionshochlauf“ stellt er mehr Mittel für die Bundesinfrastruktur zur Verfügung. Brandenburg profitierte hiervon 2015 und 2016 mit Bauinvestitionen in Höhe von rund 400 Millionen Euro in die Bundesfernstraßen. 2017 werden rund 225 Millionen Euro zur Verfügung stehen.

Zu den wichtigsten Verkehrsprojekten in Brandenburg gehören

- Der sechsspurige Ausbau der A 10 (Nordring) und der Ausbau der A 24 (bis Neuruppin). Das Vergabeverfahren läuft, der Baubeginn ist für 2018 angestrebt

- Der Bau der A 14 wurde maßgeblich vorangebracht. Nachdem ein Verkehrsabschnitt bereits Ende 2015 dem Verkehr übergeben wurde, werden weitere Verkehrsabschnitte vorbereitet
- Der achtspurige Ausbau eines Teilstückes der A 10 am Dreieck Potsdam bis zum Dreieck Nuthetal (Südring) befindet sich im Bau
- Der Ausbau der Ortsumgehungen auf der B 1 bei Herzfelde, der B 101 bei Thyrow, der B 112 bei Brieskow-Finkenheerd und die B 183 für Bad Liebenwerda.

Defizite bestehen auch im Netz der Landesstraßen, deren gegenwärtiger Zustand in Teilen unbefriedigend ist. Der Schwerpunkt liegt darauf, die vorhandenen Straßen zu erhalten. Neubauten wird es nur in begründeten Ausnahmefällen geben. Brandenburg hat daher für Ortsdurchfahrten an Landesstraßen ein Sonderprogramm „P 100“ aufgelegt. Das Programm ermöglicht Straßenbauvorhaben, die sonst nicht realisiert werden könnten. Bis zum Ende der Legislaturperiode stehen dafür zusätzlich 100 Millionen Euro zur Verfügung. Auf dieser Grundlage hat das MIL eine Liste mit 70 Vorhaben zusammengestellt.

Die Umsetzung des P-100-Programms befindet sich auf einem guten Weg. So konnten seit April 2015 von den 70 vorgesehenen Maßnahmen bereits 28 Vorhaben bis Ende 2016 fertig gestellt werden. 17 Maßnahmen befinden sich derzeit im

Bau und 25 Maßnahmen werden planerisch vorbereitet, davon ist für 9 Projekte nach derzeitigem Stand ein Baubeginn bis Ende 2017 möglich. Für die Jahre 2015 und 2016 wurden bisher finanzielle Mittel von insgesamt 32,1 Millionen Euro im Rahmen des P-100-Programms eingesetzt, für 2017 sind weitere 22,5 Millionen Euro eingeplant. Ergänzt wird das Bundesfern- und Landesstraßennetz durch ein dichtes Netz von Kreis- und Gemeindestraßen. Mit Fördermitteln des Landes für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 1,3 Milliarden Euro seit 1990 wurden die Straßenverhältnisse in den Gemeinden deutlich verbessert. 2015 und 2016 sind hier rund 54 Millionen Euro bewilligt worden, für 2017 sind 27,6 Millionen Euro vorgesehen.

Schiene

Das Schienennetz ist das Rückgrat der Mobilität, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Das vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Berlin und Brandenburg bediente Netz umfasst 2.684 Kilometer, davon 327 Kilometer S-Bahn-Netz und 2.357 Kilometer Regionalverkehrsnetz.

Von den 337 Regionalverkehrs- und S-Bahnstationen in Brandenburg sind 305 bereits barrierefrei. Defizite bei der Infrastruktur bestehen aber dennoch. Hier ist die Deutsche Bahn gefordert, als Eigentümerin der Schieneninfrastruktur die notwendigen Investitionen zu sichern. Durch



Infrastrukturministerin Kathrin Schneider bei der Freigabe einer Straße. Die Straßenbaupolitik des Landes folgt dem Grundsatz: Erhalt vor Neubau © MIL



Der Regionalverkehr auf der Schiene ist das Rückgrat der Mobilität nicht nur in Brandenburgs Kommunen um Berlin herum, sondern auch in den Berlin fernen Regionen des Landes © MIL

GVZ Wustermark © HavelPort Berlin GmbH

Vorfinanzierungen von Planungsleistungen hat das Land den Ausbau von Strecken beschleunigt und versucht darüber auch in Zukunft, Projekte voranzubringen, beispielsweise die Verbindung zwischen Berlin und Cottbus mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Lübbenau und Cottbus. Ein weiteres Beispiel ist die Sanierung der oberen Gleise am Bahnhof Pirschheide in Potsdam und der Ausbau der Strecke zwischen Cottbus und Görlitz. 2015 und 2016 wurden durchschnittlich jährlich rund 330 Millionen Euro Regionalisierungsmittel für Verkehrsleistungen auf der Schiene eingesetzt, auch für 2017 sind entsprechende Mittel eingeplant.

Rad- und Fußverkehr

Sichere Wege für den Rad- und Fußverkehr spielen vor allem für die innerörtliche Mobilität eine zentrale Rolle. Brandenburg hat in den Radverkehr stark investiert und sich mit einem Radverkehrsanteil von 13 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen

zu einem echten Fahrradland entwickelt. Seit 1995 wurden rund 213 Millionen Euro in Radwege an Bundes- und Landesstraßen investiert. Von der Förderung des Landes in den kommunalen Straßenbau entfielen seit 1991 über 41 Millionen Euro auf den Radwegebau und rund 140 Millionen Euro auf den Bau von Geh- und Radwegen an kommunalen Straßen. Insgesamt investieren der Bund und das Land jährlich rund 8 Millionen Euro für Bau und Erhalt straßenbegleitender Radwege.

Wasserstraßen

Brandenburg verfügt über 10 öffentliche Häfen und ein Gesamtnetz schiffbarer Gewässer von 1.500 Kilometer Länge, davon 950 Kilometer Bundeswasserstraßen, von denen wiederum 200 Kilometer zum TEN-V-Kern-Netz der europäischen Verkehrsnetze gehören. Ohne Bedeutung für den Güterverkehr sind die schiffbaren Landesgewässer; sie werden im Wesentlichen für touristische Zwecke und

den Wassersport genutzt. Die bisherigen Investitionen des Bundes in die Brandenburger Bundeswasserstraßen und der Neubau des Schiffshebewerkes Niederfinow verbessern die Bedingungen für den Güterverkehr per Binnenschiff. Es besteht aber weiterhin dringender Investitionsbedarf in Schleusen und Strecken.

Luftverkehr und Schallschutz

Der Luftverkehrsanschluss für den nationalen und internationalen Linien- und Pauschflugreiseverkehr in Berlin und Brandenburg konzentriert sich von ehemals drei Standorten in Zukunft auf den ausgebauten Flughafen Berlin-Schönefeld, den Flughafen Berlin Brandenburg (BER). Ein wichtiger Aspekt bis zur Inbetriebnahme des BER ist die Umsetzung des Schallschutzprogramms durch die Flughafengesellschaft FBB.

Mit Stand 31. Oktober 2016 wurden bei der FBB für 20.389 Wohneinheiten Anträge auf Schallschutz gestellt, davon bearbeitete die FBB 17.674 Anträge. Das bedeutet: Den Betroffenen lagen Kostenestimationsvereinbarungen oder die Anspruchsermittlungen vor, die die betroffenen Eigentümer in die Lage versetzen, rechtzeitig vor Inbetriebnahme des Flughafens für ausreichenden Schallschutz zu sorgen.

Verkehrssicherheit

Brandenburg hat das Ziel der Europäischen Union erreicht, die Zahl der Verkehrstoten von 2000 bis 2010 zu halbieren. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2024 folgt dem Leitbild der „Vision Zero“ mit dem



Brandenburg hat viel in den Ausbau der Radwege investiert und sich zu einem Fahrradland entwickelt © MIL



Halbzeitbilanz

Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu beklagen sind. Der Philosophie der „Vision Zero“ liegt zugrunde, sich nicht mit einer scheinbar hinnehmbaren Quote an tödlichen Unfällen und Schwerverletzten abzufinden.

Die Zahl der Verkehrstoten sank von 931 im Jahr 1991 auf zuletzt 179 im Jahr 2015. Von 2014 bis 2016 flossen Fördermittel von rund 1,5 Millionen Euro in 13 Projekte zur Schul- und Spielwegsicherung. In diesem Programm zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern auf Schul- und Spielwegen wurden seit 1992 rund 18,4 Millionen Euro für insgesamt 348 Projekte im Land umgesetzt.

Dateninfrastruktur

Eine leistungsfähige Dateninfrastruktur wird immer wichtiger. Leistungsfähige und im ganzen Land verfügbare Internetverbindungen spielen vor allem für die Erreichbarkeit von Dienstleistungsangeboten, für die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Zukunftsfähigkeit der ländlichen Räume eine entscheidende Rolle. Die bisherige Breitbandversorgung ländlicher Wohn- und Arbeitsstandorte weist Lücken auf, die geschlossen werden müssen. Auch im Mobilfunk-Datenetz bestehen Defizite. Die Landesregierung hat sich deshalb bereits 2012 dazu entschlossen, die Errichtung einer glasfaserbasierten Breitbandinfrastruktur

auf der Grundlage des Landesprogramms „Brandenburg Glasfaser 2020“ zu fördern.

Nach der vollständigen Umsetzung des Programms werden von den 1,18 Millionen Haushalten in Brandenburg insgesamt 720.000 Haushalte die technische Möglichkeit haben, auf Geschwindigkeiten von über 50 Megabit pro Sekunde (Mbit/s) zurückzugreifen. Dies entspricht einem Versorgungsgrad von rund 60 Prozent. Die Anzahl der Haushalte mit einer Versorgung von mehr als 50 Mbit/s konnte damit innerhalb von drei Jahren verdoppelt werden. Defizite gibt es nach wie vor bei der Versorgung mit Mobilfunkdatenetzen. ■

Brandenburgs Weg zur Mobilitätsstrategie 2030

Brandenburg hat als erstes und bisher einziges Bundesland in Deutschland eine innerhalb der Landesregierung abgestimmte und vom Kabinett beschlossene Mobilitätsstrategie. Der Prozess startete 2015 mit einem Eckpunktepapier, im Februar 2017 beschloss das Kabinett die Strategie.

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil unseres Lebens und wichtige Voraussetzung für eine funktionierende und sich weiterentwickelnde Wirtschaft. In einer immer stärker digitalisierten Waren- und Arbeitswelt, sind wir mehr denn je auf gut ausgebaute Straßen, einen gut abgestimmten Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und sichere Rad- und Fußwege angewiesen. Mobilität ist eine Voraussetzung, um am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben teilzuhaben. Deshalb

ist Mobilität ein Querschnittsthema, das alle Politikfelder betrifft.

Die Mobilitätsstrategie des Landes ist ein Leitbild und beschreibt, wie wir Mobilität bis zum Jahr 2030 organisieren wollen. Das Ministerium erarbeitete diese Strategie auf der Grundlage des Koalitionsvertrags und eines Landtagsbeschlusses.

Eine Herausforderung lag darin, die unterschiedlichen Mobilitätsbedingungen im Land zu berücksichtigen: Für die wachsenden Kommunen Brandenburgs nahe Berlin ergeben sich andere Anforderungen an die Mobilität, als in den ländlichen und weniger dicht besiedelten Gebieten, in denen die Bevölkerungszahl abnimmt. Auch langfristige und bereits jetzt absehbare Entwicklungen etwa bei der Digitalisierung, in der Elektromobilität

und beim autonomen Fahren flossen mit ein.

Auch das gewachsene Bewusstsein der Menschen gegenüber den Belastungen des Verkehrs wurde berücksichtigt. Wichtig war auch die Frage nach den zukünftigen Kosten für Mobilität. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mussten auch Ziele für die barrierefreie Gestaltung des Verkehrs formuliert werden, die die Belange der Älteren und der Menschen mit Handicaps berücksichtigen.

Von der ersten Idee zur Landesstrategie

Wichtig war es dem MIL, bei der Erarbeitung der Strategie größtmögliche Transparenz und einen möglichst großen gesellschaftlichen Konsens über die

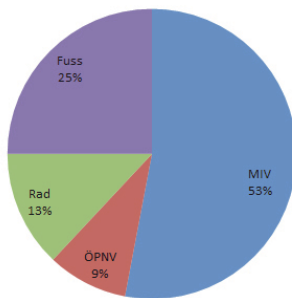
Auftaktworkshop © MIL



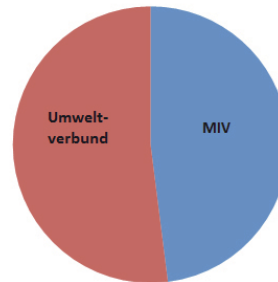


Modal Split in Brandenburg 2008

Quelle: Mobilität in Deutschland 2008



Modal Split Ziel: über 50 Prozent für den Umweltverbund



langfristigen Ziele zu erreichen. Beteiligt waren alle wichtigen Partner aus der Landespolitik, der Verwaltung, den Verkehrsunternehmen, den Verbänden und Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger. Auch die Bedürfnisse der Pendlerinnen und Pendler, aber auch von Unternehmen wurden berücksichtigt.

Nach einem großen Auftaktworkshop mit mehr als 200 Beteiligten, erarbeitete das MIL einen ersten Textentwurf, der innerhalb der Landesregierung abgestimmt wurde. Nach mehreren Regionaldialogen und einer Onlinebeteiligung im Sommer 2016, wurden die mehr als 450 Rückmeldungen von Verbänden und interessierten Einzelpersonen ausgewertet. Nach der Beteiligungsphase wurde der Text erneut überarbeitet und erweitert.

Die Ziele bis 2030

Neben einem Analyseteil und einer Beschreibung aktueller Entwicklungen in der Mobilität markiert die Strategie acht Ziele und gibt an, wie diese erreicht werden können. Dazu gehört beispielsweise das Ziel, landesweit einen mindestens einstündigen Takt im Schienenpersonennahverkehr zu erreichen. Bei entsprechendem Bedarf und besonders in den brandenburgischen Regionen

um Berlin herum soll es bis zu sechs Verkehrsangebote pro Stunde geben.

Der Umweltverbund aus Öffentlichem Personennahverkehr sowie Rad- und

Erklärstück PlusBus

Ein PlusBus ist wie ein Regionalexpresszug auf der Straße. Er fährt eine schnelle Verbindung mit regelmäßigem Takt und kurzen Umsteigezeiten bei gutem Komfort. Teilweise wird W-LAN an Bord angeboten. Ziel des PlusBus-Konzeptes ist es, auch in der Fläche ein attraktives Bussystem anzubieten, Bus und Bahn gut zu verknüpfen und möglichst viele Fahrgäste für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu gewinnen.

Die fünf PlusBusse in Brandenburg fahren stündlich von 6 Uhr morgens bis nach 20 Uhr und bieten kurze Umsteigezeiten zu Bahnen von maximal 15 Minuten. Zudem fahren sie auch am Wochenende.

Im Dezember 2014 starteten bei der Verkehrsgesellschaft Belzig (VGB) im Landkreis Potsdam-Mittelmark die ersten drei PlusBus-Linien. Mit dem PlusBus Hoher Fläming kommen Fahrgäste seit 2014 im Stundentakt nach Bad Belzig, Potsdam und Brandenburg an der Havel. Weitere PlusBus-Linien gibt es im Landkreis Ostprignitz-Ruppin.

Die fünf Verbindungen im Überblick:

- 553 Lehnin – Brandenburg an der Havel,
- 580 Bad Belzig – Golzow – Lehnin – Werder – Potsdam,
- 581 Bad Belzig – Golzow – Brandenburg an der Havel,
- 711 Kyritz – Neuruppin,
- 764 Neuruppin – Rheinsberg.

2014 wurden auf den Linien 553, 580 und 581 werktags rund 670.000 Fahrgäste gezählt, nach der Umstellung des Linienbus-Konzeptes mit den PlusBus-Qualitäten stieg die Zahl der Fahrgäste 2015 auf rund 730.000, eine deutliche Steigerung um rund zehn Prozent. Vor allem in den Tageszeiten mit sonst schwacher Nachfrage verzeichnen die Busse mehr Fahrgäste.



**Erklärstück KombiBus**

Ein KombiBus ist so etwas wie eine moderne Postkutsche. Früher war es selbstverständlich, Menschen und Güter gemeinsam zu befördern. Mit zunehmender Motorisierung und Spezialisierung trennte sich der Güterverkehr vom Personenverkehr. 2012 startete in der Uckermark deutschlandweit das erste KombiBus-Projekt. Seit dem werden dort wieder Personen und Güter gemeinsam befördert.

Der KombiBus der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft (UVG) ist im Linienverkehr unterwegs und lädt alles ein, was zuvor per Telefon angemeldet wurde: Lebensmittel und Haushaltswaren, Briefe, Pakete oder Koffer. Eine Idee, die ankommt. Bei den Nutzerinnen und Nutzern und bei der Jury der bundesweiten Innovationsinitiative Deutschland-Land. 2015 wurde dem Bus der Titel „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen“ verliehen.

Der KombiBus öffnet lokalen Versendern neue regionale Absatzmärkte. Waren können kostengünstiger in entlegene Orte transportiert werden. Orte, die per Spediteur allein zur Auslieferung von Waren, wegen hoher Transportkosten in der Regel nicht angefahren werden. Der KombiBus besetzt also eine Nische in der Logistikkette. Der KombiBus stärkt nachweisbar die regionale Wertschöpfung und erfüllt auch dieses Ziel: Er stabilisiert und stärkt die Nah-Mobilität durch „mehr Bus“ vor Ort und gilt daher als ein Vorbild für die Mobilitätsentwicklung in ländlichen Räumen, so wie es in der Mobilitätsstrategie des Landes vorgegeben ist. Seit Mitte 2016 können alle Verkehrsunternehmen in Brandenburg eine Förderung von bis zu 70.000 Euro für einen KombiBus auf einer bestehenden Linie beim Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) beantragen.

Fußverkehr soll gestärkt werden; sein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr soll von 47 Prozent auf über 50 Prozent bis 2030 erhöht werden.

Die acht Ziele der Brandenburgischen Mobilitätsstrategie im Überblick

- Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren
- Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern
- Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten
- Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln

- Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern
- Mobilität umweltfreundlich gestalten
- Die digitale Revolution nutzen, Mobilitätslösungen aktiv kommunizieren
- Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten

Die Mobilitätsstrategie bildet künftig für alle Vorhaben und Entscheidungen der Landesregierung die Richtschnur zu allen Fragen rund um das Thema Mobilität. Alle fünf Jahre wird die Strategie überprüft und an die aktuellen Entwicklungen angepasst. Nur wenige Tage nach ihrer Verabschiedung, hat die Umsetzung der

Mobilitätsstrategie begonnen. In Potsdam fand Mitte Februar 2017 die Auftaktveranstaltung zur Erarbeitung des neuen Landesnahverkehrsplans 2018-2022 statt, der sich an den Zielen der Strategie orientiert. Unter anderem werden konkrete Bedienkonzepte für die kommenden Jahre entwickelt, mit denen das Angebot für die Fahrgäste verbessert werden soll. Im Spätherbst soll der Entwurf für den neuen Landesnahverkehrsplan in den Landtag eingebracht und bis Ende des Jahres verabschiedet werden.

Seit 20 Jahren sicher unterwegs in Brandenburg – Verkehrssicherheitskampagne wirbt seit 1997 für Rücksicht und Vorsicht im Straßenverkehr

Die junge Frau kniet vor einem Holzkreuz am Straßenrand. Hier starb ihr Freund, als sein Wagen gegen einen Alleebaum prallte. Sie legt Blumen nieder, einen Moment hält sie inne, dann steht sie auf, klappt die Prothese ihres rechten Beins aus und hinkt zurück zum Fahrrad. Wer diesen Kurzfilm der Verkehrssicherheitskampagne gesehen hat, vergisst ihn nicht mehr.

„Verkehrssicherheit beginnt im Kopf“ – das ist die zentrale Botschaft, die seit



inzwischen 20 Jahren die Verkehrssicherheitskampagne ins Land Brandenburg trägt. Der Slogan „Lieber sicher. Lieber Leben.“ war so erfolgreich, dass er bis heute unverändert blieb.

Als die Kampagne 1997 startete, starben auf Brandenburgs Straßen 643 Menschen, fast jeder zweite davon an einem Alleebaum. Bis 2016 sank die Zahl der Verkehrstoten auf 121 – ein Erfolg, der beispielsweise durch mehr Kontrollen der Polizei, durch die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, aber auch durch die Verkehrssicherheitskampagne erreicht wurde. Die Kampagne trägt das Thema ins Land, sorgt dafür, dass Menschen sich mit Sicherheit im Straßenverkehr auseinander-



© MIL/ ORCAAffairs

setzen, dass Eltern mit ihren Kindern darüber reden, wie sie nachts von der Disko nach Hause kommen.

Straßen und Fahrzeuge sicherer machen – das sind Bausteine für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Sie lassen sich planen und entwickeln. Kaum planbar bleibt jedoch der Faktor Mensch. Menschen sind oft im Straßenverkehr das größte Sicherheitsrisiko: sorglos, unachtsam, überfordert, unvernünftig und leider nicht selten verantwortungslos.

Menschen sind am besten über ihre Gefühle zu erreichen. Diesen Ansatz der Werbepsychologie nutzt auch die Verkehrssicherheitskampagne. Sie will Menschen emotional fesseln und für mehr Verantwortung im Straßenverkehr interessieren, - manchmal mit Humor, wenn das ZeBra Kindern das richtige Verhalten im Straßenverkehr beibringt, manchmal herausfordernd, wenn wie in den Kinospots an die Gefühle der Zuschauer appelliert wird. Auf der Website: www.liebersicher.de stehen nicht nur die Kampagnenspots zum Download zur Verfügung, sondern sind auch sämtliche Informationen zur Kampagne abrufbar.

Konsequent geht die Kampagne auf ihre Zielgruppen zu, nicht mit erhobenem Zeigefinger, sondern auf Augenhöhe. Wenn die Schutzengel und Schutzbengel durch die Diskotheken ziehen und jungen Partygängern die Frage nach dem Heimweg stellen, fangen viele an nachzudenken. Und wenn der Heimweg mit einem nüchternen Fahrer nicht mehr möglich ist, helfen die Fifty-Fifty-Tickets, um mit dem Taxi zum halben Preis nach Hause zu kommen.

Brandenburg als Vorreiter bei der Verkehrssicherheit

Im Verlauf der Verkehrssicherheitskampagne sind viele Ideen geboren und

umgesetzt worden, die über die Landesgrenze hinaus Schule machten. Das Fifty-Fifty-Ticket wurde vor zwanzig Jahren in Zusammenarbeit mit der Allgemeinen Ortskrankenkasse AOK entwickelt und von anderen Ländern wie Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern übernommen. Die Schutzengel und Schutzbengel wurden mit einem Medienpreis in Dänemark ausgezeichnet. „Lieber sicher. Lieber leben.“ ist außerdem die Verkehrssicherheitskampagne Deutschlands, die am längsten durchgeführt wurde. 2010 wurde die Kampagne mit dem „PR Report Award“ in der Kategorie „Langfristige PR Strategie“ ausgezeichnet.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, hat die Kampagne inzwischen auch die älteren Menschen in den Blick genommen. Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Senioren steigt, nicht weil diese schlechter Auto fahren, sondern weil es einfach mehr ältere Menschen gibt. Fahrtrainings und eine ehrliche Selbsteinschätzung über die Fahrfähigkeiten gehören ebenso zur Ansprache der Generation 65plus wie Informationen über die Vorzüge des Öffentlichen Personennahverkehrs vor allem im Hinblick auf die Sicherheit.

Der Erfolg gibt den vielen Anstrengungen des Landes für mehr Verkehrssicherheit Recht. Brandenburg hat das Ziel der Europäischen Union erreicht, die Zahl der Verkehrstoten zwischen den Jahren 2000 bis 2010 zu halbieren. Das Verkehrssicherheitsprogramm 2024 folgt dem Leitbild der „Vision Zero“ mit dem Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu beklagen sind. Mit ihrer Philosophie der „Vision Zero“ will die Landesregierung sich nicht mit einer Quote an tödlichen Unfällen und Schwerverletzten abfinden. Besonders problematisch bleiben weiterhin die Autounfälle an Allee- und Straßenbäumen.

Brandenburg gehört mit 73 Verkehrstoten je eine Million Einwohner nach wie vor zu den Schlusslichtern in der Unfallstatistik in Deutschland.

Sichere Straßen, Tempolimits und BMX-Heroes

Verkehrssicherheitsarbeit setzt sich aus einem Mosaik von kleinen Bausteinen zusammen und geht weit über die Verkehrssicherheitskampagne hinaus. Das fängt bei der Planung an. Alle großen Straßenprojekte werden einem Verkehrssicherheitsaudit unterzogen. Gesondert wird geprüft, ob die Planung den Sicherheitsansprüchen gerecht wird. Auch gut ausgebaute Radwege, Mittelinseln und Kreisverkehre machen den Verkehr sicherer, ebenso Schutzplanken an Landstraßen, weil sie nachweislich die Folgen von Fahrfehlern abbildern. Bei der Straßensicherheit hat Brandenburg in den vergangenen 20 Jahren viel investiert.

Auch Tempolimits helfen. Sie haben deutlich dazu beigetragen, Unfallschwerpunkte auf den Autobahnen zu entzerren und die Verkehrssicherheit in Alleen zu erhöhen. Mit dem 2011 eingeführten „Landstraßenerlass“ wurde an vielen Alleen die erlaubte Geschwindigkeit auf 70 km/h reduziert. Im Vergleich zu 2011 starben 2014 rund 20 Prozent weniger Menschen bei Unfällen an Alleegebäuden.

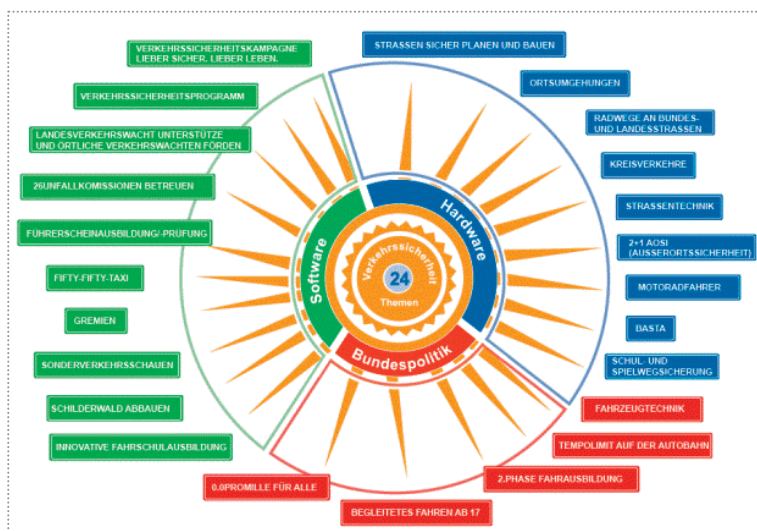
Auch auf administrativer Ebene kann viel bewegt werden: Das Begleitete Fahren mit 17 ist ein Erfolgsprojekt im Land und stärkt die Fahrkompetenz und die Sicherheit junger Fahrerinnen und Fahrer. Unfallkommissionen untersuchen Unfallschwerpunkte und versuchen gemeinsam mit allen Akteuren Lösungen für mehr Verkehrssicherheit zu finden. Zudem unterstützt die Landesregierung die ehrenamtliche Arbeit in den lokalen



Verkehrswachen und anderen Verkehrssicherheitsvereinen.

Darüber hinaus fördert das MIL zahlreiche weitere Verkehrssicherheitsprojekte, beispielsweise das vom Forum und vom Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg getragene Projekt „BMX-Heroes“. Eine Broschüre und eine Wanderausstellung sollen Kinder und Jugendliche ab zwölf Jahren zu verkehrssicherem Verhalten motivieren. Für Fahrschülerinnen und Fahrschüler ist „Regio-Protect“ gedacht. Auf einer Internetseite werden Videos von Gefahrenstellen in der Umgebung des jeweiligen Wohnorts gezeigt. Die Orte können im praktischen Unterricht befahren und mit Hilfe der Videos im theoretischen Unterricht ausgewertet werden. Die Internetseiten sind aber auch für Eltern und Großeltern geeignet, die ihre Kinder und Enkel über die Gefahren in ihrer Region aufmerksam machen wollen. ➔ <http://www.regio-protect-brandenburg.de/>

Verkehrssicherheit in Brandenburg geht also weit über die Kampagne „Lieber sicher. Lieber Leben.“ hinaus. Sie bleibt aber das Aushängeschild und gibt der Verkehrssicherheitsarbeit ein Gesicht.



Bausteine der Verkehrssicherheit © MIL

Ein Blick in die Zukunft? Die Digitalisierung und neue Technologien können helfen, den Verkehr noch sicherer zu machen. Doch Technologie ist immer Segen und Fluch zugleich: Das Smartphone erhöht die Mobilität und hilft, schnell sichere Wege zu finden – doch der „Smombie“, der Smartphone-Zombie, zu Fuß oder am Steuer lebt gefährlich. Pedelecs revolutionieren den Radverkehr und vergrößern den Streckenradius für Fahrradfahrer erheblich. Aber ein E-Bike mit bis zu 40 Stundenkilometern

Höchstgeschwindigkeit ist eine Herausforderung für sicheres Fahren. Autonomes Fahren soll die Fehlerquelle Mensch ausschließen – aber ist die Technik unfehlbar? Derzeit werden die praktischen, rechtlichen und ethischen Fragen des Automatisierten Fahrens diskutiert. Die Antworten darauf wird es erst in einigen Jahren geben. Brandenburg wird diese Zukunft mit gestalten: mit der Verkehrssicherheitskampagne und allen weiteren Kräften für mehr Sicherheit im Verkehr. ■

Auf dem Bau, auf der Straße und in der Luft: Wie das Landesamt für Bauen und Verkehr die Politik des MIL umsetzt



Die Pläne für den Bau einer Straße liegen vor – aber wie sehen das die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner? Bei einem Gebäude sollen neuartige Kunststoffe verbaut werden – aber erfüllen sie die Vorschriften des Brand-schutzes? Bei einer Flugschau soll es Kunstflüge geben – aber verursachen sie nicht zu viel Lärm? Antworten auf solche Fragen erarbeitet das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Mit seinen vier Abteilungen Zentralabteilung, Verkehr, Städtebau und Bautechnik sowie

der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg stellt das LBV sicher, dass Verfahren und Vorschriften nach den Buchstaben der Gesetze umgesetzt werden.

Die **LBV-Abteilung Verkehr** sorgt dafür, dass der Bau größerer Verkehrsprojekte wie Straßen oder Bahnlinien rechtskonform umgesetzt werden. Und dazu gehört es, auch, Meinungen und Einschätzungen von betroffenen Anwohnern, Naturschutzverbänden oder Unternehmen einzuholen. Das LBV regelt die Anhörungsverfahren, informiert alle von einem Bauprojekt Betroffenen über die Planungen, sorgt dafür, dass die Planungsunterlagen in den Gemeinden ausliegen und dass sie auf

den Internetseiten des LBV veröffentlicht werden. Anschließend wägen die Mitarbeiter des LBV die Interessen ab und erarbeiten den Planfeststellungsbeschluss.

Am 01. Januar 2015 wurden die Bereiche Anhörung und Planfeststellung für Straßen und Eisenbahnen in einem Dezernat des Landesamtes gebündelt und seitdem personell verstärkt. Damit können Bauvorhaben schneller und effizienter genehmigt werden.

Die erste große Herausforderung stellte sich dem neu geordneten Dezernat mit dem 2015 gestarteten 100-Millionen-Euro-Sanierungsprogramm der Landesregierung für Landesstraßen. Nach zwei



Ausschnitt Übersichtsplan landschaftspflegerische Maßnahmen im Planfeststellungsverfahren L 23 Neubau Radweg von Herzfelde und dem Ortseingang Hennickendorf; Planfeststellungsbeschluss vom 14.07.2016 © LS

Jahren lautet die erfolgreiche Bilanz: 60 Verfahren im Bereich Straße und 33 im Schienenverkehr konnten bereits abgeschlossen werden.

Darüber hinaus erlässt die Verkehrsabteilung des LVB Betriebs-, Verkehrs- und Tarifgenehmigungen für Verkehre auf der Straße, der Schiene und dem Wasser. Auch für die Anerkennung von Prüffingenieuren, Sachverständigen im Kfz-Wesen und Fahrlehrern ist das Landesamt zuständig. Ebenso, wenn Spediteure Fahrzeuge mit Überlänge für Brandenburgs Straßen anmelden wollen. Und auch, wenn Investitionen im Öffentlichen Personennahverkehr oder für Häfen geprüft und bewilligt werden müssen.

In der **Abteilung Städtebau und Bautechnik** sorgen die Beschäftigten des LBV dafür, dass Förderprogramme richtig

umgesetzt werden – zielgenau, effizient und fristgerecht.

Eine große Aufgabe zum Beispiel bei der Umsetzung des Programms Stadtumbau Ost, bei dem der Bund Brandenburg 2016 rund 36 Millionen Euro Fördermittel zur Verfügung stellt. Ergänzt wird die Förderung durch Mittel der Städte und Gemeinden. Ziel des Programms ist es, die Innenstädte zu stärken und Stadtquartiere durch die gezielte Aufwertung und Stabilisierung der städtischen Wohnungsmärkte zu erhalten.

Das Programm fördert die Anpassung an die demografischen und strukturellen Veränderungen in unserer Gesellschaft. Es bietet den teilnehmenden Kommunen die Chance, die Städte zu stärken und nachhaltig zu erneuern.

Eisenhüttenstadt ist eine der Städte, die Stadtumbauinstrumente erhalten. Seit 1990 hat die heute rund 30.000 Einwohner zählende Stadt 40 Prozent ihrer Bevölkerung verloren. Bei den unumgänglichen städtebaulichen Anpassungen unterstützen wir die Stadt mit Rat und Tat.

Beispielhaft ist das Projekt des Generationen-Wohnens im Zentrum, mit dem es gelungen ist, das Miteinander von Jung und Alt zu fördern. In leer stehenden denkmalgeschützten Wohngebäuden der 1950er Jahre sind Wohnungen sowohl für junge Leute als auch für ältere und weniger mobile Menschen entstanden, bezahlbar und modernisiert. Gemeinschaftlich genutzte Flächen im Außen- und Innenbereich gehören ebenso zum Projekt dazu wie neue Infrastrukturangebote.

Weitere Förderprogramme haben die Stärkung von Orts- und Stadtzentren, den Erhalt von Baudenkmalern oder die Aufwertung sozial benachteiligter Quartiere im Fokus. Auch hier steuern die Kollegen im Landesamt gemeinsam mit dem Ministerium und den Kommunen.

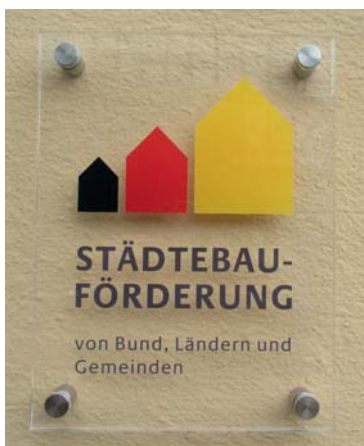
In der Abteilung Städtebauförderung und Bautechnik angesiedelt ist auch das **Bautechnische Prüfungsamt** – zuständige Anerkennungsbehörde der Prüffingenieure für Standsicherheit und Brandschutz. Die große Aufgabe des Amtes: die Wünsche von Bauherren, Ingenieuren und Planern mit den Anforderungen an Sicherheit und Zuverlässigkeit in Einklang zu bringen. Ein kleines, hoch spezialisiertes Team von Bauingenieuren der Abteilung entscheidet zudem darüber, ob bestimmte Bauprodukte verwendet werden dürfen. Das gilt in Bezug auf den



Generationen Wohnen im Zentrum, hier Karl-Liebknecht-Straße 10-13



Abgrenzung des Fördergebiets Stadtumbau Ost in Eisenhüttenstadt © LBV



© LBV

Brandschutz beispielsweise für spezielle Dämmstoffe.

Die für die Luftfahrt zuständige LBV-Abteilung **Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg** (LuBB) wurde im August 2006 auf Basis des Luftfahrtstaatsvertrages zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg gegründet; 2016 feierte sie ihr zehnjähriges Jubiläum. Die Luftfahrtbehörde trägt viel Verantwortung für die Sicherheit des Flugverkehrs in der Hauptstadtregion. Sie ist zuständig für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, für 11 Verkehrslandeplätze, 28 Sonderlandeplätze und 4 Segelfluggelände.

Veranstaltungen wie die „Internationale Luftfahrt- und Raumfahrtausstellung ILA“ am Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und das „Red Bull Air Race Lausitzring“ werden von den Beschäftigten der LuBB genehmigt und vor Ort überwacht. Zu den Aufgaben der Luftfahrtabteilung gehört außerdem, Luftfahrthindernisse wie hohe Gebäude, Masten oder Windenergieanlagen zu genehmigen.

Eine herausragende Bedeutung hat die LuBB als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für den Flughafen Schönefeld. Eine der wichtigsten Aufgaben war dabei die Begleitung der Nordbahnsanierung 2015.

Darüber hinaus erteilt das LBV rund 3.000 Erlaubnisse für Luftfahrerinnen und Luftfahrer, die regelmäßig geprüft und verlängert werden müssen. ■



ILA 2016 Berlin Air Show © Messe Berlin GmbH

MILAKTUELL 2017

Autorenverzeichnis:

El-Khatib, Dr., Manuela, MIL, Ref. 10
Feskorn, Matthias, MIL/SenStadt/Um, GL 3
Glockmann, Heiko, MIL, Ref. 21
Kuenzer, Christian, MIL, Ref. 20
Nowak, Katja, MIL, Ref. Ref. 20
Rose, Andreas, MIL, Ref. 21
Rühl, Uwe, MIL/SenStadtUm, GL6
Schuster, Birgit, LBV, Dez. 12
Sell, Uwe, MIL/SenStadt/Um, GL 4
Schneider Kathrin, Ministerin für
Infrastruktur und Landesplanung
Wenk, Steffen, MIL, Ref. 41
Wiegand, Lothar, MIL, Ref. 40
Wilhelm, Corinna, MIL, Ref. 21

Impressum:

Herausgeber: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des
Landes Brandenburg (MIL)
Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8
14467 Potsdam
www.mil.brandenburg.de

ISSN 2190-3859

Redaktion: Konzeption. Kommunikation. Trainings, Christina Denz
MIL, Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit

Karte: LBV, Dez. 31

V.i.S.d.P.: Steffen Streu
steffen.streu@mil.brandenburg.de

Redaktionsschluss: Dezember 2016

Auflage: 4.000 Stück

Gestaltung/Druck: Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg (LGB)
www.geobasis-bb.de

Hinweis:

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung 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 der Empfängerin/ 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.