Deutscher Verband für Wohnungswesen,
Städtebau und Raumordnung e.V.

Nord-Süd-/Skandinavien-Adria-Korridor

Dialog mit Gebietskörperschaften, Verbänden und Wirtschaft im ländlichen Raum Nordostdeutschlands

aufbauend auf den Projekten Scandria und SoNorA (Ziel 3, Ostsee/Mitteleuropa)

Expertise des Deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V. zu den Ergebnissen von vier Werkstattgesprächen

Projektbaustein
„SCANDRIA - Scandinavian-Adriatic-Corridor for Growth and Innovation"
Az SF – 10.08.09.11.4-5.2

umgesetzt im Rahmen des Bundesprogramms „Transnationale Zusammenarbeit" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung

vorgelegt von Dr. Welf Selke („TEZ – territoriale Entwicklung und Zusammenarbeit")
in Kooperation mit Christoph Pienkoß (Projektleitung SoNorA/Scandria, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.

Berlin, Februar 2011

Inhaltsverzeichnis

0. Einleitung
1. Zusammenfassende Wertung der Gespräche
2. Empfehlungen für den Auftraggeber (BBSR/BMVBS)
3. Stärkung eines zentraleuropäischen Wirtschaftsraumes
4. der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor
5. Ländliche Räume: Gewinner oder Verlierer des Ostsee-Adria- Entwicklungskorridors?
6. Werkstattgespräche mit Wirtschaft, Verbänden und Verwaltung
   - 6.1. Werkstattgespräch Neuruppin, 12. Mai 2010
     - 6.1.1 Gesprächsgegenstand/Ziele
     - 6.1.2 Ergebnisse
   - 6.2. Binationaler Workshop Słubice, 18. Mai 2010
     - 6.2.1. Gesprächsgegenstand/Ziele
     - 6.2.2. Ergebnisse
   - 6.3. Werkstattgespräch Magdeburg, 31. Mai 2010
     - 6.3.1. Gesprächsgegenstand/Ziele
     - 6.3.2. Ergebnisse
7. Werkstattgespräch mit der Tourismuswirtschaft und -verwaltung in der Barlachstadt Güstrow, 21. September 2010
   - 7.1. Gesprächsgegenstand/Ziele
   - 7.2. Verlauf der Debatte
8. Anhang: Programme der Workshops

0. Einleitung

Parallel zu der Umsetzung der Ziel 3-Projekte „SoNorA“ („Interreg IV B“ Mitteleuropa) und „Scandria“ („Interreg IV B“ Ostsee) wurde mit der Durchführung von „Werkstattgesprächen“ ein über die eigentlichen Projekte hinausgehendes Experiment gestartet. Dabei wurden jeweils auf regionaler Ebene mit Vertretern von Institutionen, die nicht Projektpartner sind, Ziele und zu erwartende Ergebnisse der Projekte erörtert. Zwar haben sowohl in den Ziel 3-Programmen als auch in den Leitlinien für die Umsetzung von Ziel 3-Projekten das so genannte „Stakeholder Management“ und die externe Kommunikation aus dem Projekt an die (Fach-)Öffentlichkeit zunehmende Bedeutung erlangt. Die praktische Umsetzung dieser Anforderungen ist jedoch noch vielfach verbesserungswürdig. Im Rahmen des hier vorgelegten Berichtes wird das auf Regionen fokussierte Konzept von vier Werkstattgesprächen erläutert und reflektiert – ein Ansatz, mit dem Auftraggeber und Auftragnehmer mehr oder weniger Neuland betreten haben. Dialogforen dieser Art können und sollten wichtige Bestandteile von transnationalen Projekten bilden, die nur unter Einbeziehung einer zu erreichenden kritischen Zahl von Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft ihre gesteckten Ziele erreichen können. In diesem Sinne wird angeregt, dass der verstärkte, ggf. sogar obligatorische Einsatz der Methode der direkten Kommunikation nach dem Schema „Informieren, Diskutieren, Schlussfolgern“, also die Erfordernis von „Werkstattgesprächen zum Stakeholder Involvement in transnationalen Projekten“, vom Auftraggeber bei der künftigen Unterstützung von Projekten durch das Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“ erwogen werden sollte.

Das Interreg-Projekt Scandria, finanziert im Kooperationsraum Ostsee, steht in enger thematischer und geographischer Beziehung zum Projekt SoNorA, das in Mitteleuropa umgesetzt wird. Beide Projekte befassen sich primär mit dem Thema Verkehr, insbesondere von Gütern, und mit der Schaffung optimaler Voraussetzungen für einen hocheffizienten Nord-Süd-Verkehrskorridor durch die ostdeutschen Länder, der mittel- bis langfristig eine ökonomisch sinnvolle Alternative zu vorhandenen, überlasteten Strecken in Westeuropa darstellt. Sie geben Empfehlungen betreffend den Zustand, den erforderlichen Aus- oder Neubau sowie die intelligentere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur. Sie befassen sich zudem mit der Qualifizierung logistischer Dienstleistungen, damit perspektivisch modernen Ansprüchen der Wirtschaft an kombiniertem, also intermodalem Verkehr Genüge getan wird.

Damit wird die eigentliche Zielrichtung der Projekte deutlich: Sie dienen der Stärkung lokaler, regionaler, aber auch grenzüberschreitender Ökonomien in dem betreffenden

Korridor. Verkehr, also die Mobilität von Gütern und Personen, ist wiederum eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Einbindung von Regionen und deren Unternehmen in die europäischen und globalen Märkte. Verkehr ist also kein Selbstzweck, sondern dient der Förderung der regionalen Wirtschaft.

Legen also beide Projekte ihren Fokus vor allem auf die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene, auf die Intensivierung der Güterverkehrsströme im Nord-Süd-Korridor zwischen Skandinavien und der Adria sowie auf die Stärkung logistischer Knoten für intermodale Verkehre, so dienten die vier durchgeführten Workshops dazu, die Bedürfnisse und Bedarfe von Unternehmen, die einen Bezug zum Transportsektor aufweisen, zu erörtern. Zudem ging es weniger um die „global players“ der europäischen Metropolen, sondern um regional bedeutende, erfolgreiche Unternehmen des Mittelstandes, die abseits der Hochgeschwindigkeitstrassen, Umschlagknoten und europäischen „hubs“ einen immensen Beitrag für die Entwicklung der Regionen im Nord-Süd-Korridor leisten.

Konsequenterweise wurden daher in vier Regionen Nordostdeutschlands ökonomisch wichtige Zukunftsbranchen identifiziert, signifikante Unternehmen sowie Vertreter von Verbänden, aus Politik und Verwaltung eingeladen und die Schnittstellen zwischen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung debattiert. Jedes Werkstattgespräch wurde mit einem politischen Aufruf abgeschlossen, der jeweils für die weitere Projektentwicklung genutzt werden soll.

1. Zusammenfassende Wertung der Werkstattgespräche

Die Begleitung der Interreg/Ziel-3-Projekte SoNorA und Scandria durch einen Diskussionsprozess mit Verwaltung und Wirtschaft außerhalb der vertraglich formalisierten Strukturen der Zusammenarbeit der Projektpartner untereinander hat sich bewährt. Die Werkstattgespräche haben dazu beigetragen, dass die politische Vision eines ökonomisch erfolgreichen Korridors von der Ostsee bis an die Adria im ländlichen Raum Nordostdeutschlands als Entwicklungschance wahrgenommen wird. In den vier Werkstattgesprächen in Neuruppin, Magdeburg, Güstrow und in der polnischen Grenzstadt Słubice haben sich mehr als 100 Personen an der Diskussion beteiligt, darunter Entscheidungsträger aus Verwaltung und Politik, Unternehmen und Investoren sowie generell regionale Multiplikatoren.

Es handelte sich bei den Werkstattgesprächen nicht um öffentliche Veranstaltungen, in denen die Interreg-Projektergebnisse vorgestellt wurden, sondern um Diskussionen am „Runden Tisch“, zu denen von den Veranstaltern gezielt lokale und regionale Akteure mit Verantwortung für die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen eingeladen wurden. Die Chancen für die jeweilige Region, die sich aus der Verbesserung von Nord-Süd-Verknüpfungen im Verkehr sowie entsprechend in Wirtschaftsbeziehungen ergeben, sollten im Gespräch ausgelotet werden.

Die Gesprächsergebnisse sind bezüglich der Zusammensetzung der Teilnehmer von regionaler Signifikanz. Dies wird dadurch unterstrichen, dass erzielte Ergebnisse als „Aufruf“ formuliert wurden. Damit soll nach dem Willen der Teilnehmer sichergestellt werden, dass die Vorschläge, Wünsche und Forderungen mittel- und längerfristigen Bestand haben und als gewichtige Grundlagen in politische Entscheidungsprozesse eingehen – unabhängig von den zu erwartenden Ergebnissen der Projekte SoNorA und Scandria.

Im **Aufruf von Neuruppin** werden politische Maßnahmen zur Stärkung und europäischen Positionierung der Logistikregion Güstrow-Prignitz-Ruppin (vermarktet unter dem Begriff HUB 53/12º) eingefordert. Neuruppin, Partner im Projekt Scandria, hat die Chancen der europäischen Zusammenarbeit als „Türöffner“ für die örtliche Wirtschaft nach Skandinavien und Mitteleuropa klar erkannt. Die Landesregierungen von Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sollen diesen Prozess durch entsprechende Verkehrsplanungen unterstützen. Die eigentlichen Akteure der Logistikregion, die Städte, sollen sich zu einem Wachstumsbündnis zusammenschließen.

Im **Aufruf von Magdeburg** betonen Vertreter der Wirtschaft Sachsen-Anhalts und das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr gemeinsam die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für das europäische Drehkreuz Magdeburg. Der Lückenschluss der BAB 14 (Magdeburg-Schwerin) ist für den reibungslosen Nord-Süd-Verkehr und speziell für die Unternehmen im nördlichen Landesteil von großer Bedeutung. Die Amerikalinie zur Ertüchtigung der Schienenverbindung nach Hamburg und der Ausbau des multimodalen Elbkorridors (Straße, Schiene, Wasserstraße) schaffen wichtige Voraussetzungen, damit sich die Altmark mit ihrem Potenzial als Hinterland-Güterverkehrsdrehscheibe für die deutschen Seehäfen und damit als künftiger Ergänzungsraum der Agglomerationen Braunschweig/Wolfsburg und Hamburg entwickeln kann. Dem Aufruf von Magdeburg kommt auch vor dem Hintergrund Bedeutung zu, dass gesellschaftliche Akteure im Land den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur verlangsamen bzw. durch gerichtliche Einsprüche verhindern wollen.

Im **Aufruf von Słubice** unterstreichen die deutschen und polnischen Kommunalvertreter ihren Wunsch nach enger Zusammenarbeit über die Oder und sprechen sich für einen deutsch-polnischen Städtebund aus. Die Oder-Wirtschaftsachse als verbindendes Glied muss als Rückgrat einer mitteleuropäischen Nord-Süd-Achse gesehen werden, die von der Ostsee bis nach Oberschlesien reicht. Die Teilnehmer empfehlen, gemeinsam die Chancen freizügiger regionaler Arbeitsmärkte an der Oder zu nutzen, wenn am 1. Mai 2011 die Übergangsfristen zur Einschränkung der Mobilität der Arbeitskräfte auslaufen.

Während in diesen drei Workshops jeweils die regionale Betrachtungsweise dominiert, beschäftigte sich das Werkstattgespräch in Güstrow mit dem Verhältnis des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors und der Tourismuswirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern. Der Dialog war von den Befürchtungen eines Wirtschaftszweiges geprägt, der bisher zu den erfolgreichsten des Landes zählt. Als Ergebnis des **Werkstattgesprächs von Güstrow** bleibt festzuhalten, dass der absehbare Mangel an qualifiziertem Personal im Tourismusbereich künftig als der entscheidende Engpassfaktor für das weitere Wachstum gesehen wird. Insbesondere das Binnenland ca. 30 bis 50 km hinter der Küste wird davon betroffen sein wird. Der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss daher mit gleicher Intensität durch eine zielgerichtete Ausbildungs- und Qualitätsoffensive flankiert werden.

In allen Gesprächsrunden wurden die deutschen Partner der Projekte Scandria und SoNorA gebeten, künftig mehr über die Projekte zu informieren und die Ergebnisse der Werkstattgespräche bei ihrer weiteren Projektarbeit einzubringen.

2. Empfehlungen für den Auftraggeber (BBSR)

- Die Begleitung von wichtigen, strategischen transnationalen Interreg-Projekten durch gut vorbereitete Werkstattgespräche in ausgewählten Gemeinden sollte fortgeführt werden. Die Beteiligten, gerade auch wenn sie nicht Projektpartner sind, können sich frühzeitig mit den Zielsetzungen der europäischen Projekte auseinandersetzen und sie bei ihren Überlegungen und Entscheidungen mitberücksichtigen.
- Projektbegleitende Werkstattgespräche machen besonders dann Sinn, wenn die Wirtschaft und politisch relevante örtliche Akteure eingebunden werden. Deren aktive Teilnahme garantiert – im Sinne einer Multiplikatoren-Funktion – die Nachhaltigkeit relevanter Gesprächs- und Projektergebnisse.
- Es muss seitens der Partner transnationaler Interreg-Projekte die Bereitschaft bestehen, sich über die eigentlichen Projektziele hinaus mit den relevanten Entwicklungshemmnissen bzw. den örtlichen Entwicklungsvorstellungen auseinanderzusetzen. Ein „missionarisches“ Werben für die engeren Ziele des betreffenden Interreg-Projektes ist vielfach fehl am Platz.
- Derartige flankierende Werkstattgespräche sollten als Teil einer Öffentlichkeitsarbeit von Raumordnung und Landesplanung gesehen werden, um bestehende Entwicklungshemmnisse und -ziele in deutschen Städten und Regionen stärker mit Hilfe von Interreg-Projekten in einen europäischen Kontext zu stellen und so ein „inselhaftes“ Denken überwinden zu helfen.

→ <u>Es gilt daher zu überlegen, ob im Rahmen des Bundesprogramms „Transnationale Zusammenarbeit“ ein wichtiger künftiger Fokus der Öffentlichkeitsarbeit, die für Interreg-Projekte im Bundesinteresse geleistet werden soll, auf ausgewählte Werkstattgespräche gerichtet werden sollte.</u>

3. Der größere politische Rahmen: Stärkung eines zentraleuropäischen Wirtschaftsraumes

Die politische Diskussion über die richtigen Maßnahmen, um Mitteleuropa zu einem starken Wirtschaftsraum zu entwickeln, begann mit der Vorlage des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK) und ist bis heute nicht abgeschlossen. Eine der Forderungen des EUREK an die Politik lautete, Wege aufzuzeigen, die ein Ausstrahlen

der Wirtschaftskraft Europas in dezentrale Wirtschaftszonen ermöglicht und zur Stärkung auch von Randregionen beiträgt. Denn die Hälfte des BIP der EU konzentriert sich auf einer relativ kleinen Fläche im Metropolenfünfeck London-Hamburg-München-Mailand-Paris-London (Pentagon). Der französische Wissenschaftler Roger Brunet hatte 1989 die Fachwelt mit einem Bild des zentralen Wirtschaftsraums in Europa elektrisiert: Die „Blaue Banane“, wie das Bild dann hieß, zeigt ein durchgängiges Band derjenigen Räume, die der wirtschaftliche Motor Europas sind – ein Strang von Nordengland über London, die Niederlande (Randstad), das Ruhrgebiet, die Rheinschiene bis nach Nordwestitalien (Turin-Mailand-Genua).

Von dieser Entwicklung profitieren Südwest-, Mittel- und Osteuropa nicht, mitunter geht sie sogar zu ihren Lasten. Die Europäische Kommission zieht als Vergleich für eine aus ihrer Sicht günstigere territoriale Verteilung von starken Wirtschaftszonen die USA heran. Die weltweit führenden ökonomischen Zentren der USA verteilen sich entlang der Ost- und Westküste, auf den Süden des Landes und im Norden auf das Gebiet der Großen Seen.

Mit der EU Osterweiterung 2004 wurde diese Frage virulent, denn Mitteleuropa und die östliche Hälfte der EU ist als strukturschwach zu klassifizieren und liegt außerhalb der traditionellen westeuropäischen Wachstumszone. Einzelne ökonomische Wachstumsinseln wie Berlin, Prag, Wien/Bratislava oder Warschau können diesen Trend nur sehr langsam ins Positive verändern, haben allerdings das Potenzial, als Inkubatoren für größere und verflochtene Wirtschaftsräume zu fungieren.

Die Wirtschaft verändert sich weltweit schneller als je zuvor. Die Globalisierung der Märkte und die Veränderungen der Welthandelsrouten zwingen Europa zur Neuorientierung, damit es mit seinen vielfältigen Regionen als Gewinner von dieser Entwicklung profitiert. Bietet diese Neuorientierung den Regionen Mitteleuropas die Chance, sich (gemeinsam) neben den westeuropäischen Wirtschaftsmetropolen besser zu positionieren? Die Europäische Kommission sieht in neuen Kooperationen zwischen Wirtschaft und Verwaltung entlang neuer Entwicklungskorridore einen Schlüssel zur ökonomischen Stärkung Mitteleuropas und unterstützt diesen Prozess durch Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze und im Rahmen der Ziel-3-Förderung mittels transnationaler Projekte.

4. Ostsee-Adria/Nord-Süd-Entwicklungskorridor

Die Bundesländer Brandenburg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie der Bund (insbesondere das BMVBS) haben frühzeitig erkannt, dass gut funktionierende Nord-Süd-Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen eine besondere Bedeutung haben, da sie die Lage- und Standortgunst vieler ostdeutscher Städte und Regionen aufwerten. Die ostdeutschen Länder haben sich daher in einer „Berliner Erklärung zur Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor“ vom 30. November 2007 hinter die raumentwicklungspolitische Vision eines wirtschaftsstarken Mitteleuropas gestellt.

Kurzfristig geht es den ostdeutschen Ländern um das Ausloten gemeinsamer Positionen zu den neuen Leitlinien der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V). Mit Blick auf die Revision der TEN-V Leitlinien wird sich für eine durchgehende multimodale und dem Leitbild eines Grünen Korridors entsprechende Achse von Skandinavien über die ostdeutschen Bundesländer nach Südeuropa eingesetzt. Eine Verlängerung der TEN-V Achse 22 von Dresden nach Berlin sowie die Verlängerung der TEN-V Achse 1 von Berlin über Rostock bis in die Öresund-Region sind das Ziel der politischen Bemühungen.

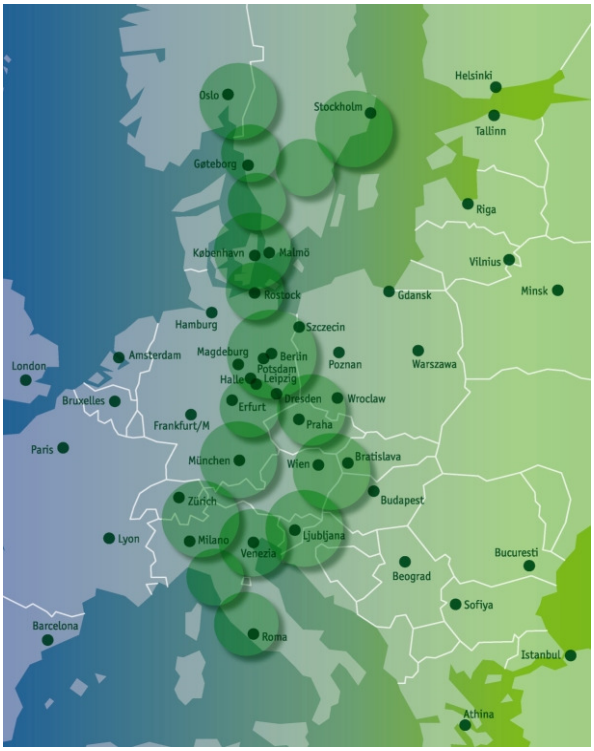
Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor weist eine polyzentrische Struktur auf. In ihm liegen neun europäische Hauptstadtregionen: Oslo, Stockholm, Kopenhagen, Berlin, Prag, Wien, Bratislava, Budapest und Ljubljana. Zusätzliche Wirtschaftszentren bilden die metropoletanen Stadtregionen Öresund-Region, Mitteldeutschland/Sachsendreieck, München, Venedig/Triest und Mailand, die alle von der engeren Kooperation profitieren können. „Die unterschiedlichen räumlichen Begabungen der Korridorregionen – ihr territoriales Kapital – sollen dazu genutzt werden, für alle Seiten gewinnbringende Kooperationen zu initiieren“, so die Berliner Erklärung.

Es geht also nicht nur um den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, sondern, wie die Minister in ihrer Berliner Erklärung betonen, auch um engere Wirtschaftsbeziehungen zwischen den Metropolen und Hauptstadtregionen sowie um ein entsprechendes „Marketing“. Durch den Aufbau von Kommunikationsstrukturen und -netzen soll dieser Entwicklungskorridor in Europa bekannt gemacht und im öffentlichen Bewusstsein als Alternative für andere, schon jetzt stark überlastete Transportkorridore (Rheinschiene) genutzt werden.

Die beiden Interreg-Projekte Scandria (Scandinavian-Adriatic Corridor for Growth and Innovation) und SoNorA (South-North-Axis) unterstützen dieses politische Vorhaben und zielen darauf ab, die Verkehrsverbindungen zu verbessern und insbesondere die Logis-

tikwirtschaft zu befähigen, einen effizienten und umweltfreundlichen Warentransport durch Mitteleuropa in Nord-Süd-Richtung reibungslos zu garantieren. Auf der Basis der verbesserten Verkehrsinfrastruktur, so das Ziel der Projektpartner, können sich künftig die Wirtschaftsstandorte entlang dieses Korridors enger vernetzen. In beiden Projekte ist daher der enge Dialog der öffentlichen Hand mit der Wirtschaft vereinbart. 35 Partner aus zehn Mitgliedstaaten der EU arbeiten in den beiden europäischen Projekten eng zusammen.

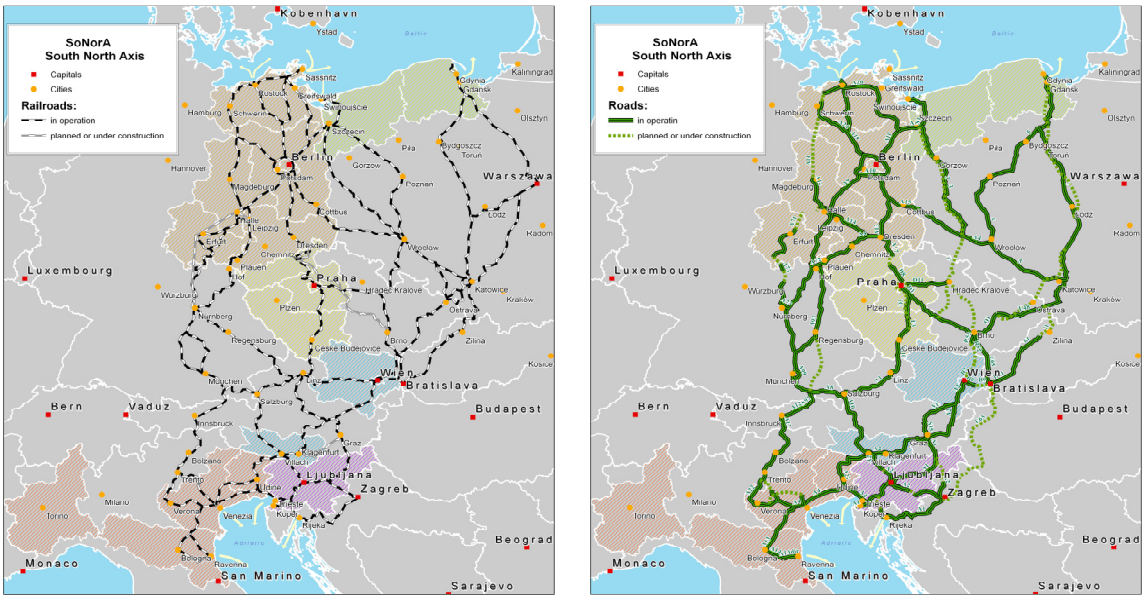
Der Schwerpunkt des Projekts Scandria liegt im Metropolendreieck Berlin/ Brandenburg-Stockholm-Öresund-Region mit Verlängerung nach Oslo.



Der Scandria-Korridor, Bild: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Das Projekt SoNorA reicht von der Ostsee (Mecklenburg-Vorpommern und Polen) in einem relativ breiten, nicht konkret abgegrenzten Korridorraum bis an die Adria und nach Norditalien. Nordostdeutschland (Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg) bildet das Scharnier der beiden Projekte, die sich hier geographisch betrachtet überlappen. Vier deutsche Partner (neben dem DV die Länder B/BB, MV und die Fachhochschule Wildau) arbeiten in beiden Projekten mit.

Die westliche Korridorregion des SoNorA-Raums, Bild: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern



Das SoNorA-Netzwerk: Schiene (links) und Straße, Bild: Projekt SoNorA, Region Veneto

5. Ländliche Räume – Gewinner oder Verlierer des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors?

Eine wichtige Frage bleibt in dieser Diskussion bisher unbeantwortet: Wie reagieren die Regionen im Raum zwischen den Metropolen und größeren Städten? Können sie mit ihren kleinen und mittelgroßen Städten und den hier ansässigen lokalen und regionalen Unternehmen von diesem Vorhaben profitieren oder drohen in der Fläche „Abzugseffekte“ von Betrieben und qualifizierten Arbeitnehmern in die Hauptstadtregionen und Metropolen entlang des Korridors?

Um von Anfang an keine irrationalen Befürchtungen aufkommen zu lassen und die möglichen Chancen des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors für ländlich strukturierte Gebiete frühzeitig zu erkennen, hat das BBSR den DV beauftragt, diesbezüglich in Nordostdeutschland einen Dialog mit Politik, Verwaltung und Wirtschaft einzuleiten. Das Ziel des Vorhabens ist es, den DV und die übrigen deutschen Projektpartner dabei zu unterstützen, die Korridorprojekte SoNorA und Scandria mit breiter Akzeptanz auch in der Fläche zu realisieren. Bei Kommunen und Unternehmen im ländlichen Raum darf erst gar nicht der Eindruck entstehen, dass eine erfolgreiche Politik zum Ausbau des Korridors perspektivisch mit Lagenachteilen verbunden sein könnte.

6. Werkstattgespräche mit Wirtschaft, Verbänden, Politik und Verwaltung

Der DV führte von Mai bis September 2010 vier Werkstattgespräche im Nordosten Deutschlands (in Neuruppin, Güstrow und Magdeburg) und in Westpolen (Słubice) unter Beteiligung von Betrieben, Kammern, Verbänden sowie regionalen und lokalen Verwaltungen durch. Diese Werkstattgespräche dienten zum einen der Informationsvermittlung über die Projektziele und -aktivitäten, zum anderen aber auch einer möglichen Korrektur geplanter lokaler und regionaler Entwicklungen. Die Neujustierung eigener lokaler Entwicklungspläne vor dem Hintergrund der Vorhaben und Planungen der Korridorprojekte ist dabei auszuloten. Denn ein wesentliches Interesse der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften liegt darin, die Unternehmen zu einer nachhaltigen Investitionspolitik zu bewegen, um mögliche Entwicklungstrends im Korridor besser ausschöpfen zu können.

Die Werkstattgespräche wurden daher nicht allein vom DV veranstaltet, sondern immer in Zusammenarbeit mit wesentlichen Akteuren „vor Ort“. Die präzise Themenstellung konzentrierte sich nicht nur auf die Ziele der beiden Interreg-Projekte, sondern auf die Belange der Regionen. Erst im Laufe der Veranstaltungen wurden beide Themen miteinander verknüpft. Dies war für den Erfolg der Gespräche ein essentieller Aspekt, denn eine Diskussion im engeren Projektrahmen wäre für die meisten Teilnehmer aus der Region zu visionär oder auch zu abstrakt gewesen.

Eingeladen wurden von den Veranstaltern gezielt wichtige Persönlichkeiten, die die Palette der regionalen Regierungs- und Verwaltungsstellen sowie der regionalen Wirtschaft abdecken konnten. Die jeweils 20 bis 30 ausgesuchten Teilnehmer beteiligten sich an den lebhaften Diskussionen am „Runden Tisch“.

Während in den ersten drei Werkstattgesprächen in Neuruppin, Słubice und Magdeburg die beiden europäischen Interreg-Projekte in den Kontext der jeweiligen regionalen Entwicklungen gesetzt wurden, stand im vierten Werkstattgespräch in Güstrow der Dialog mit dem wichtigsten Wirtschaftszweig des Landes, der Tourismuswirtschaft, im Mittelpunkt.

6.1 Werkstattgespräch Neuruppin, 12. Mai 2010

6.1.1 Gesprächsgegenstand/Ziele

Die Fontanestadt Neuruppin ist Partner im Interreg-Projekt Scandria. Sie erhofft sich durch ihre Teilnahme am Projekt eine Stärkung ihrer angestrebten Rolle als Teil einer entstehenden Logistikregion nordwestlich von Berlin. Unter dem Namen HUB 53/12º haben sich die Städte Güstrow, Pritzwalk und Neuruppin zu einem Logistiknetzwerk zusammengeschlossen. Dieser Städtebund versteht sich als kommunale Initiative, die die Region zu einem überregionalen Drehkreuz für Logistikdienstleistungen zwischen Hamburg, der Ostsee und der Hauptstadtregion entwickeln will, mit der Schiene als wesentlichem Verkehrsträger.

Schon bei der intensiven Vorbereitung des Gesprächs wurde deutlich, dass neben der Infrastrukturförderung die Aus- und Fortbildung von Logistikfachleuten zunehmend an Bedeutung für die Zukunft der Logistikregion gewinnen. „Stellen Sie sich vor, Scandria und SoNorA unterstützen die neue Logistikdrehscheibe HUB 53/12º erfolgreich, aber dann fehlen die Fachkräfte“, so der stellvertretende Bürgermeister von Neuruppin im Vorbereitungsgespräch. Die Überwindung des Fachkräftemangels, das belegt der Workshop in Neuruppin, ist nicht mehr nur eine bildungspolitische Frage, sondern eine wichtige landesentwicklungspolitische Aufgabe, die auch für den ländlichen Raum Nordostdeutschlands immens an Bedeutung gewinnt.

An dem Gespräch nahmen 20 Persönlichkeiten aus der Stadt und Region sowie den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern teil. Neben der Leiterin der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Kathrin Schneider, und dem Bürgermeister von Neuruppin, Jens-Peter Golde, waren wesentliche Wirtschaftsrepräsentanten (INKOM Neuruppin GmbH, Regio Infra Gesellschaft mbH, IHK, Wirtschaftsfördergesellschaft Prignitz mbH), die Agentur für Arbeit und aus dem Bildungsbereich der Campus Neuruppin vertreten. Von besonderer Bedeutung für die überregionale Einbindung der Logistikregion waren die Teilnahme der zuständigen Referentin aus der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, die für die Logistikinitiative ihres Landes verantwortlich ist, die Pressesprecherin des Flughafens Rostock, dem nach Schließung von Tegel eine größere Bedeutung für die Region zukommen könnte sowie die Rostocker Fracht- und Fischereihafen GmbH, die an einer reibungslosen Schienenverbindung in die neue Logistikregion interessiert ist.

6.1.2 Ergebnisse

Voraussetzung für die angestrebte Entwicklung der Logistikregion HUB 53/12º als neuer, wirtschaftlich aktiver Bestandteil des nördlichen Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors ist der Erhalt, die Sicherung und der Ausbau der regionalen Schieneninfrastruktur und ein adäquates Straßennetz. Dabei kommt es aus Sicht der Teilnehmer nicht auf große Neubauprojekte an, vielmehr geht es um eine intelligente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, um die Schließung von Lücken und insbesondere um administrative Verbesserungen im Güter- und Personenverkehr. Hier wurden verschiedene Vorschläge von einzelnen Referenten vorgetragen. Parallel dazu muss sich die Region europaweit bekannt machen; hier erhofft man sich Unterstützung durch die europäischen Projekte SoNorA und Scandria.

Die Teilnehmer des Workshops „Güstrow-Prignitz-Ruppin: HUB 53/12º – eine Logistikregion im Werden – ein Dialog zwischen Logistikwirtschaft, KMU und Verwaltung“ fassten mehrheitlich die wesentlichen Ergebnisse des Gesprächs in einem Aufruf von Neuruppin mit folgenden fünf Punkten zusammen:

1. Die Zusammenarbeit der Städte im HUB 53/12° untereinander und mit der Wirtschaft soll weiter vertieft werden und sich zu einem Wachstumsbündnis mit einer einheitlichen Außendarstellung und -vertretung entwickeln.
2. Die Landesregierungen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sollen diesen Prozess stärker länderübergreifend abgestimmt und konstruktiv begleiten. Hierzu gehört ein gemeinsames Vorgehen im Hinterland der Ostseehäfen, eine Anpassung der Landesstraßenbedarfspläne hinsichtlich einer Vereinheitlichung der Entwicklungsziele (z.B. B 190n/B 167) sowie eine sachgerechte Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs innerhalb der Region und auf die Metropolen Berlin und Hamburg bezogen.
3. Die überregionale Anbindung der Logistikregion Güstrow-Prignitz-Ruppin „nach außen“ muss stärker in der verkehrspolitischen Debatte verankert werden. Als prioritär werden drei Maßnahmen gesehen:
    - Durchbindung des Regionalverkehrs auf der Schiene bis Berlin-Gesundbrunnen,
    - direkte, ggf. mit kurzen Umsteigebeziehungen, Anbindung der Logistikregion an den neuen Flughafen BBI und

- stärkere Berücksichtigung der Ostseehäfen und ihres Hinterlandes im Bundesverkehrswegeplan.

4. Eine intensivere Vermarktung der Logistikregion auf europäischer Ebene wird angestrebt. Dazu dienen:
   - die Nutzung der Partnerschaften in den INTERREG-Projekten Scandria, SoNorA und Transitects als Türöffner zu europäischen Märkten,
   - eine stärkere Präsenz der Logistikregion bei entsprechenden Fachkonferenzen und Messen und
   - das Einfordern einer flankierenden politischen Unterstützung von BMWi, BMVBS und EU-Kommission bei der europäischen Positionierung der neuen Logistikregion.
5. Die Stärkung der überregionalen Bedeutung der Logistikregion durch den schrittweisen Aufbau eines Aus- und Fortbildungszentrums für Logistiker ist notwendig.

6.2 Binationaler Workshop Słubice, 18. Mai 2010

6.2.1 Gesprächsgegenstand/Ziele

Zusammen mit dem Frankfurter Institut für umweltorientierte Logistik e.V. in Frankfurt/Oder lud der DV zu dem Deutsch-Polnischen Workshop „Bedeutung der Oderachse im Rahmen der Skandinavisch/Adriatischen Korridorregion“ nach Słubice (Polen) in das Collegium Polonicum ein. Die beiden Interreg-Projekte sollten durch einen politischen Dialog mit der regionalen Wirtschaft, Planungsregionen und Gebietskörperschaften beidseits der Oder flankiert werden, damit ihre mögliche Bedeutung für die Stärkung der Wirtschaft und der Gemeinden entlang der Oderachse besser beurteilt werden kann. Da polnische Partner nur am Projekt SoNorA teilnehmen, war eine Information über das Projekt Scandria besonders wichtig.

In der Vergangenheit hatte es im Rahmen der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit bilaterale Gespräche und Studien über die Entwicklungen beidseits der Oder gegeben. Bei der Vorbereitung des Werkstattgespräches fiel auf, dass sich einzelne Gemeinden und Landkreise an der Oder im „Windschatten“ des Projektes SoNorA fühlen, welches im Fokus westlich der Oder die angestrebte TEN-V-Verbindung von Dresden über Berlin nach Rostock hat, während östlich der Oder der „CETC“ (Zentraleuropäischer Transportkorridor) einen Schwerpunkt

der polnischen Aktivitäten innerhalb des Projektes bildet. Von daher schien es wichtig, auch die sogenannten West-Ost-Querspangen zwischen diesen europäischen Korridoren zu behandeln. Die Bedeutung der Korridorregion der Ostbahn (Berlin-Küstrin-Landsberg an der Warthe) als Zulaufstrecke zur Oderachse stand daher auch zur Diskussion. Schließlich ging es um die Frage, wie die Gemeinden entlang der Oder noch stärker von dem im Juni 2012 zu eröffnenden Flughafen BBI profitieren können.

Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für Regionale und Grenznahe Zusammenarbeit sieht im schrittweisen Zusammenwachsen des Gebietes im Einzugsbereich der städtischen Zentren Berlin – Stettin – Posen – Landsberg/Warthe – Grünberg – Breslau – Oppeln – Dresden zu einer neuen europäischen Wirtschaftsregion eine Chance und Herausforderung, den Oder-Neiße Raum für eine gemeinsame Zukunft im Europa der Regionen zu entwickeln.

Die Regierungskommission befürwortet eine gemeinsame Entwicklungsstrategie für die erweiterte deutsch-polnische Grenzregion zu erarbeiten, die wesentliche Handlungsfelder und -richtungen für die Region vorgeben soll.

Der deutsch-polnische Grenzraum beinhaltet darüber hinaus weitere aktive Initiativen und Netzwerke, die das Zusammenwachsen der Region stärken, so u. a. die 4 Euroregionen: Europaregion POMERANIA, Region Pro Europa Viadrina, Euroregion Spree-Neiße-Bober und Euroregion Neisse.

Der erweiterte deutsch-polnische Grenzraum als eine gemeinsame Wirtschaftsregion,
Bild: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv, Report Nr. 262

Um die Möglichkeiten der Oderachse für die Wirtschaftsentwicklung in der Region aufzuzeigen, wurden in drei Gesprächsrunden folgende Themen erörtert:

- die Oderregion als Wirtschafts- und Transportachse
- Perspektiven einer engeren Zusammenarbeit der Odergemeinden
- Straßen- und Schienenverbindungen: Infrastruktur zur Verbesserung der Mobilität entlang der Oder einschließlich ihrer Anbindung an den BBI.

Insgesamt nahmen 32 Personen am Workshop teil, von denen 17 aus Deutschland (einschließlich zwei Regierungspraktikanten aus der Republik Bangladesch) und 15 aus Polen kamen. Im Gegensatz zu Neuruppin war in diesem Workshop die Wirtschaft unterrepräsentiert. Nur die IHK war mit einem Vertreter der Kammerunion Elbe/Oder anwesend, während die lokale Ebene durch die Bürgermeister von Kostrzyn nad Odra, Seelow und Gorzów/Wielkopolski repräsentiert wurden. Daneben nahmen Vertreter der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL), der Wojewod-

schaftsverwaltungen und von Regionalen Planungsgemeinschaften teil. Die mangelnde Präsenz der Wirtschaft mag als Indiz dafür gelten, dass die deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen zwar generell enger werden, aber im unmittelbaren Grenzraum die Kooperation von Betrieben und Dienstleistern über die Oder hinweg noch unterdurchschnittlich ausgeprägt ist.

6.2.2 Ergebnisse

Einleitend wurde das Grußwort von Michael Cramer, MdEP und verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/Europäische Freie Allianz (EFA) im Europäischen Parlament, vorgetragen. Er warf die Frage auf, welchen Wert Reisefreiheit hat (Polen gehört seit dem 21. Dezember 2007 zum Schengenraum), wenn die Zugverbindungen zwischen beiden Ländern immer noch zum großen Teil schlechter seien als in den 30er Jahren. Es sei eine wesentliche Verbesserung der europäischen Nord-Süd-Anbindung der Regionen diesseits und jenseits der Oder, wenn es gelänge, im Zuge der Überarbeitung der europäischen Verkehrsnetze den TEN-V-Korridor von Italien über Berlin und Rostock nach Kopenhagen zu verlängern. Er machte aber deutlich, dass derzeit die Europäische Kommission die Verlängerung über Hamburg nach Kopenhagen befürworte, um das Megaprojekt „feste Fehmarnbelt-Querung“ zu unterstützen.

Die Teilnehmer diskutierten anschließend Möglichkeiten einer engeren Zusammenarbeit im Grenzraum, um sich überregional – auch in Brüssel – Gehör zu verschaffen. Es gab in dieser Frage keine spezifische deutsche oder polnische Position, sondern eher eine deutsch-polnische kommunale Sichtweise, mit weit reichenden Vorstellungen einer engen Zusammenarbeit, und eine durch die GL und Wojewodschaftsverwaltungen geprägte eher vorsichtige Argumentation, die sich an den Ergebnissen von Regierungsgesprächen bzw. an dem Projekt SoNorA als gemeinsamem Nenner orientierte. Die dominierende kommunale Sichtweise kommt in dem Gesprächsergebnis zum Ausdruck: Der Großteil der Teilnehmer aus der Republik Polen und der Bundesrepublik Deutschland verfasste folgenden Aufruf:

Die deutschen und polnischen Teilnehmer des deutsch-polnischen Workshops „Bedeutung der Oderachse im Rahmen der skandinavisch-adriatischen Korridorregion“

1. bitten die deutschen und polnischen Städte und Gemeinden im Einzugsgebiet der Oder enger zusammenzuarbeiten, über die eigenen Grenzen hinaus zu denken und zu handeln und gemeinsam die Herausforderungen des demografischen Wandels zu meistern;

2. empfehlen eine gemeinsame Vorbereitung auf die Nutzung der Chancen freizügiger regionaler Arbeitsmärkte an der Oder, wenn am 01. Mai 2011 die Übergangsfristen zur Einschränkung der Mobilität der Arbeitskräfte auslaufen;
3. rufen alle anliegenden Gebietskörperschaften auf, die Oder als Rückgrat einer mitteleuropäischen Wirtschaftsachse von der Ostsee bis nach Oberschlesien zu entwickeln, damit dieser mitteleuropäische Raum im Wettbewerb der Regionen Europas seine Position noch besser behaupten kann;
4. schlagen vor, einen Städtebund für die Entwicklung der „Oderwirtschaftsachse“ mit einem gemeinsamen deutsch-polnischen Sekretariat zu bilden, um eine neue Qualität der Zusammenarbeit zu erreichen;
5. regen an, bei zukünftigen Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrssektor stärker die Nord-Süd-Relationen zu berücksichtigen und sich bei den Fahrzeiten im grenzüberschreitenden Schienenverkehr an dem Niveau westeuropäischer Grenzräume zu orientieren;
6. bitten darum, die Eisenbahnstrecke Berlin-Schneidemühl (Piła) mit der Option der Verlängerung der Strecke bis nach Kaliningrad als europäischen Modellkorridor im Projekt „SoNorA“ bzw. als Querspange zwischen den einzelnen Nord-Süd-Relationen stärker zu berücksichtigen;
7. rufen dazu auf, den Ausbau der Infrastruktur für den Wassertourismus grenzübergreifend abgestimmt zu entwickeln und unter den jetzt gegebenen Möglichkeiten die Chancen einer besseren Nutzung der Binnenschifffahrt auszuloten;
8. bringen eindringlich den Wunsch zum Ausdruck, für ihre Arbeit aufbereitete Informationen über die Projekte SoNorA und Scandria in Papierform zu erhalten;
9. bitten die nationalen Verkehrsministerien sowie die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften positiv zu prüfen, ob sie sich als finanzierende Partner an dem in Vorbereitung befindlichen Interreg-Projekt „Oder-Axis-Connect“ beteiligen wollen;
10. setzen sich dafür ein, die Diskussion zu diesem Thema auf einer Konferenz möglichst noch im vierten Quartal 2010 unter dem Titel fortzuführen: "Die Oder – Rückgrat einer mitteleuropäischen Wirtschaftsachse“

Die Initiative Pro Tram Cottbus hat den Aufruf von Słubice mittlerweile online veröffentlicht.

6.3 Werkstattgespräch Magdeburg, 31. Mai 2010

6.3.1 Gesprächsgegenstand/Ziele

Zusammen mit der IHK Magdeburg und dem Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt lud der DV zum gemeinsamen Workshop „Verkehrliche Impulse für den Norden Sachsen-Anhalts im europäischen Kontext“ in die IHK Magdeburg ein. Der Workshop sollte Vertreter der Wirtschaft, der Regional- und der Landesverwaltung zu einem Austausch zu Fragen der Verkehrsentwicklung im Norden Sachsen-Anhalts unter europäischem Blickwinkel zusammenbringen.

Mit ausgewählten Repräsentanten wurde die Interessenlage der Wirtschaft Sachsen-Anhalts bezüglich des Ostsee-Adria-Korridors erörtert. Dabei wurde der geographische Lagevorteil Magdeburgs und der angrenzenden Altmark unterstrichen. Denn hier kreuzen sich große europäische Ost-West-Achsen und die kürzeste Verbindung zwischen Ostsee und Mittelmeer.

In diesem Gespräch zwischen den 25 Teilnehmern entwickelte sich ein intensiver Austausch zwischen Verwaltung und Wirtschaft, wobei nicht nur die Wirtschaftsverbände (IHK, Landesverband des Verkehrsgewerbes) und Vertreter der Hafenverwaltung anwesend waren, sondern auch einzelne Unternehmer aus der Region (z.B. Zellstoff Stendal Holz GmbH). Das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr war u.a. durch seinen Staatssekretär Schröder, den zuständigen Referatsleiter Frank Thäger und Dr. Tillmann Scholbach vertreten. Der Bund positionierte sich in der Person der zuständigen Referatsleiterin aus dem BMVBS, Dr. Katharina Erdmenger, und auch die lokale und regionale Ebene waren beteiligt (Landrat Hellmuth/ Stendal).

In diesem Sinne konzentrierte sich das Gespräch auf den unmittelbaren Zusammenhang zwischen „Wirtschaftswachstum und Verkehrsinfrastruktur.“

6.3.2 Ergebnisse

Aus Sicht der Wirtschaft Sachsen-Anhalts ist insbesondere eine Stärkung der Verkehrsinfrastruktur über die Ostsee zur Öresund-Region und nach Süden zu den metropoletanen Wirtschaftsräumen Prag, Budapest oder Wien von großem Interesse. Die politische Diskussion über den Ausbau von Nord-Süd-Verbindungen und damit die Projekte SoNorA und Scandria dürfen sich dabei nicht nur auf die prioritären Transeuropäischen Verkehrsachsen 1 und 22 im EU-Kernnetz konzentrieren, sondern es sind alle wesentli-

chen Verkehrskorridore in die Diskussion einzubringen. Hierbei geht es um den Lückenschluss der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin, um die sogenannte „Amerikalinie“ in Richtung Hamburg, generell um eine beschleunigte Verbindung zu den Ostseehäfen sowie um die bessere Anbindung der einzelnen Landesteile an das Kernnetz der europäischen Korridore. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird dabei durch finanzielle Engpässe, aber auch anhängige Gerichtsverfahren und Bürgerinitiativen verzögert.

Die Teilnehmer des Workshops „Verkehrliche Impulse für den Norden Sachsen-Anhalts im europäischen Kontext“ fassten die wesentlichen Ergebnisse in sechs Punkten zusammen:

1. Nur durch eine angemessene verkehrsinfrastrukturelle Ausstattung lässt sich aus der Lagegunst Sachsen-Anhalts in der Mitte Europas und an den Schnittstellen bedeutender überregionaler Verkehrsachsen ein höherer Nutzen ziehen.
2. Die regionale Wirtschaft Sachsen-Anhalts erkennt die aus den überregionalen verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen erwachsenden Chancen und erhofft sich positive Effekte aus den beiden europäischen Verkehrsprojekten im Ostsee-Adria-Korridor „SoNorA“ und „Scandria“. Um mit diesen Projekten positive regionalwirtschaftliche Effekte zu erzielen, bedarf es eines flächigen Ansatzes, der verschiedene Trassen zulässt.
3. Die Teilnehmer begrüßen, dass das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr sich aktiv für den multimodalen „Elbkorridor“ (Straße, Schiene, Wasserstraße) als prioritäres transeuropäisches Verkehrsprojekt engagieren will.
4. Der Lückenschluss der A14 und die Ertüchtigung der „Amerikalinie“ Stendal-Salzwedel-Uelzen (mit Anschluss an Hamburg) als Elemente des „Elbkorridors“ sind unabdingbare Voraussetzungen für eine weitere gedeihliche Entwicklung von Wirtschaft, Verkehr und Logistik im Norden Sachsen-Anhalts. Durch diese Maßnahmen wird sich in den nächsten Jahren die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung verbessern.
5. Seitens des Ministeriums für Landeswicklung und Verkehr wird die Altmark als natürlicher Ergänzungsraum der Agglomerationen Braunschweig/Wolfsburg und Hamburg gesehen mit dem Potenzial, Funktionen als Hinterland-Güterverkehrsdrehscheibe für die deutschen Seehäfen zu übernehmen.
6. Die Ergebnisse der EU-Projekte „SoNorA“ und „Scandria“ belegen die Bedeutung großräumiger Verkehrsachsen für die wirtschaftliche Prosperität des zusammenwachsenden Europas. Auch für die Verwirklichung des raumordnerischen Ziels

der funktionalen Verknüpfung mitteleuropäischer Agglomerationen liefern „SoNorA“ und „Scandria“ fundamentale Inhalte.

Die Landesregierung von Sachsen Anhalt griff dieses Ergebnis auf und veröffentlichte es als „Aufruf von Magdeburg“ auf der Homepage des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr.

7. Werkstattgespräch mit der Tourismuswirtschaft und -verwaltung in der Barlachstadt Güstrow, 21. September 2010

7.1 Gesprächsgegenstand/Ziele

Während in den drei vorangegangenen Werkstattgesprächen der Dialog mit lokalen bzw. regionalen Wirtschaftsvertretern und der örtlichen Verwaltung im Vordergrund stand, suchte der DV zum Abschluss dieser Gesprächsreihe gezielt den Kontakt zur Tourismuswirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns als dem führenden Wirtschaftssektor des Landes. Zusammen mit der Barlachstadt Güstrow und dem Verein Europäische Route der Backsteingotik e.V. lud der DV zum Werkstattgespräch „Kultur- und Naturlandschaft im Hinterland der deutschen Ostseeküste – Antworten auf den Fachkräftemangel in einer zentraleuropäischen Touristikregion. Ein Dialog über Qualitätssicherung im Tourismus“ in die historische Städtische Galerie Wollhalle ein.

Die deutsche Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns hat sich in den vergangenen 20 Jahren mit ca. 28,5 Millionen Übernachtungen allein 2009 zu einem wichtigen europäischen Reiseziel entwickelt. Der G8-Gipfel der Staats- und Regierungschefs 2007 in Heiligendamm war ein Höhepunkt dieser Entwicklung und politischer Ausdruck dafür, dass sich diese Tourismusregion heute im weltweiten Wettbewerb erfolgreich aufzustellen versteht.

Die Bemühungen der Bundesregierung und ostdeutscher Länder (siehe Berliner Erklärung vom 30. November 2007), einen starken Wirtschaftsraum Mitteleuropa durch den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor zu fördern, werden durch die wachsende europäische Bedeutung der Tourismuswirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns positiv beeinflusst.

Dabei geht es nicht nur um die Entwicklung unmittelbar am Meer. Nur wenig südlich der Küste und weit ins Binnenland hinein findet sich eine Vielzahl kleinerer Städte und Gemeinden. Diese Region im Grenzgebiet von Mecklenburg-Vorpommern zu Brandenburg und Sachsen-Anhalt verfügt mit ihrem reichen kulturellen Erbe, herausragend darunter

etwa die Bauten der Backsteingotik, sowie eine im europäischen Maßstab bedeutende Seen- und Naturlandschaft über ein vielversprechendes und bewährtes Potenzial, um vom Wirtschaftsfaktor Kultur-, Natur- und Aktivtourismus zu profitieren. Seit Jahren gibt es erfolgreiche Bemühungen, die Region deutschlandweit und im europäischen Maßstab noch besser zu vermarkten. Elementare Voraussetzung für eine attraktive Fremdenverkehrsregion ist die zügige Erreichbarkeit per Schiene, Straße oder Luft.

An dem Gespräch nahmen neben MdB Eckhardt Rehberg und Bürgermeister Arne Schuldt 25 Vertreter der Landesregierung, von lokalen Gebietskörperschaften, Tourismusverbänden und auch einzelne Hoteliers teil. Im Laufe des Dialogs zwischen Vertretern der Tourismuswirtschaft und der Verwaltungen wurden die elementaren Herausforderungen und Voraussetzungen für eine attraktive Fremdenverkehrsregion in diesem nördlichen Teil des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors identifiziert.

7.2 Verlauf der Debatte

In seiner Begrüßung wies **MdB Eckhardt Rehberg** darauf hin, dass er sich für die Verlängerung des von Italien bis Berlin reichenden EU-Verkehrskorridors Nr. 1 bis nach Rostock einsetze. Hieraus würden sich neue Chancen für den Tourismus und Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern ergeben. Die Tourismuswirtschaft lebe auch von gut florierenden städtischen Zentren im ländlichen Raum. Insofern sei es zu begrüßen, dass bei aller kontroversen Diskussion über die im Rahmen des Sparpakets der Bundesregierung angekündigte Kürzung der Städtebaufördermittel die ostdeutschen Gemeinden hiervon weniger stark betroffen sein werden.

Bürgermeister Arne Schuldt plädierte für eine weitere Beschleunigung des Schienenregionalverkehrs zwischen Güstrow und der Bundeshauptstadt Berlin, wies in diesem Zusammenhang aber auch auf die schon erzielten Erfolge hin. Der Tourismus sei nur ein – wenn auch wichtiges – Standbein der städtischen Wirtschaft. Die Teilnehmer waren sich einig, dass die überregionale Anbindung für die weitere touristische Entwicklung des Binnenlandes von Mecklenburg-Vorpommern von großer Bedeutung sei, um vermehrt Gäste aus größerer Entfernung anzuziehen.

Christoph Pienkoß vom Deutschen Verband erläuterte die Möglichkeiten, die Mecklenburg-Vorpommern durch europäische Zusammenarbeit in transeuropäischen Korridoren eröffnet werden. **Jacqueline Tillack** aus Neubrandenburg wies darauf hin, dass Projektförderung jedoch vielfach nicht zum Ziel führe, wenn nach Auslaufen der europäischen Gelder die längerfristige Zusammenarbeit der Projektpartner wie Gemeinden und Verbänden nicht vernetzt fortgeführt werde. Um neue Strukturen dauerhaft zu schaffen und

zu verstetigen sei es sinnvoll, die Sekretariate solcher Netzwerke zu unterstützen anstatt zu viele neue Projekte zu initiieren.

Referatsleiter **Walter Mews** aus dem Wirtschaftsministerium in Schwerin und **Bernd Fischer**, Geschäftsführer des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern, betonten die hohe Qualität und Zuwächse beim Tourismus im Land als Ergebnis gezielter Tourismuspolitik. Dies drücke sich schon durch den 50%igen Anteil Mecklenburg-Vorpommerns an den deutschen Steigerungsraten der Übernachtungszahlen in den letzten 15 Jahren aus. Dennoch bleibe noch viel tun: das Radwegewandernetz gelte es auszubauen, möglichst ganzjährige Events und Kulturveranstaltungen zur touristischen Saisonverlängerung seien zu organisieren und zu etablieren, die überregionale Vermarktung des Kulturerbes Backsteingotik sei permanent zu verbessern und die historisch gewachsenen Herrenhäuser und Schlösser im Land seien zu erhalten und touristisch zu nutzen.

Aber auch in der universitären Tourismusforschung muss Mecklenburg-Vorpommern ein europäischer Leuchtturm werden. Frau **Dr. Kristiane Klemm** von der Freien Universität Berlin unterstrich die Bedeutung einer, heute noch fehlenden, europaweit anerkannten universitären Tourismusforschung für das Land: „Wir müssen von der Schweiz lernen, auch kleine Gemeinden in ländlichen Regionen können Sitz weltweit anerkannte Tourismus-Hochschulen und -Ausbildungsstätten sein. Frau Christin Hannemann vom Tourismusverband Mecklenburgische Schweiz ergänzte: „Wir sind spitze in der Tourismuswirtschaft, aber es gibt Defizite in der touristischen Forschung.“ Zudem bemängelte sie die praxisferne Tourismusausbildung an den Hochschulen des Landes. Hier sei eine Trendumkehr unbedingt erforderlich.

Die Expertenrunde identifizierte als eigentliche Bedrohung der bisher äußerst positiven Tourismusentwicklung des Landes jedoch weniger die noch bestehenden Defizite bei der Infrastruktur als vielmehr die drohende Lücke bei der Versorgung mit Tourismusfachkräften. **Fred Schuhr vom DEHOGA Mecklenburg-Vorpommern** sprach sich als kurzfristige Maßnahme dafür aus, dass Hotels und Gaststätten entsprechend den Zielen der Initiative Servicequalität Deutschland zertifiziert werden. Möglichst jeder bedeutendere Tourismusbetrieb in Mecklenburg-Vorpommern sollte diese Serviceplakette erwerben; damit könne man auch überregional werben.

Doch diese Qualitätsoffensive, so wichtig sie für den Tourismusstandort Mecklenburg-Vorpommern auch sei, reiche für die Sicherung eines qualitativ hochwertigen Tourismus im Lande nicht aus. Dies belegte **Olaf Köster von der Arbeitsagentur Rostock** anhand eindrucksvoller Statistiken. Die Altersentwicklung der Bevölkerung Mecklenburg-Vorpommerns führe schon in den nächsten Jahren zu einer großen Lücke von ausbildungsfähigen Jahrgängen. „Wie gehen wir mit der Tatsache um, dass rund 50 Prozent

der Ausbildungsplätze nicht besetzt werden können?“ Es drohe eine Qualitätsverschlechterung, trotz der wertvollen Bemühungen des DEHOGA und der IHK Rostock. Deren Vertreterin **Helga Rusin** bestätigte diesen Trend, obwohl die IHK gewaltige Anstrengungen unternehme, um das Reservoir an potenziellen Fachkräften auszuschöpfen und zu qualifizieren.

Der Moderator fasste das Ergebnis des Gesprächs wie folgt zusammen:

1. Zur Sicherung und Weiterentwicklung der Tourismuswirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern komme es nicht nur auf den Bau neuer Infrastruktur und hochwertiger Hotels an, vielmehr entwickeln sich die regionalen Arbeits- und Ausbildungsmärkte zu einem entscheidenden Standortfaktor, der die Zukunft des Landes bestimme.
2. So wichtig die europäische Einbindung des Landes in die neuen Nord-Süd-Korridore von der Ostsee bis an die Adria für die längerfristige Perspektive der Tourismuswirtschaft seien, so müsse kurzfristig die drohende Fachkräftelücke geschlossen werden. Dies erfordere ein gemeinsames Problembewusstsein und dazu diene dieses Gespräch.
3. Von Güstrow müsse ein Impuls ausgehen: das untereinander abgestimmte Engagement der verschiedenen Ressorts der Landesregierung zusammen mit dem Tourismusverband und den Arbeitgebern müsse für bessere Rahmenbedingungen für Aus- und Weiterbildung und generell für das „Halten“ der Fachkräfte in der Region sorgen.
4. Neben einer vernünftigen Lohnpolitik, die die Abwanderung der qualifizierten Kräfte bremse, gehöre dazu auch eine Landes- und Stadtentwicklungspolitik, die lebenswerte Siedlungsräume sichere.

8. Anhang: Tagesordnungen der Workshops

8.1 Werkstattgespräch Neuruppin, 12. Mai 2010

08:30	Individuelle Anreise der Teilnehmer und Registrierung Moderation: Dr. Welf Selke, DV
09:30	**Eröffnung** • Kathrin Schneider, Leiterin Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) • Jens-Peter Golde, Bürgermeister Fontanestadt Neuruppin
09:50	**Die europäische Perspektive**: Skandinavisch-adriatische Korridorregion – Chance für eine neue Logistikregion: Christoph Pienkoß, DV
10:00	**Stärkung der überregionalen Bedeutung des Logistiknetzes Güstrow-Prignitz-Ruppin (HUB 53/12°)** Impulsstatement • Jochen Richard, Planungsbüro Richter – Richard, Aachen, Berlin • Dr. Ralf Böhme, Geschäftsführer Regio Infra GmbH, Rangsdorf • Steffen Nehmzow, Produktionsleiter, GRIAG Glasrecycling AG, Märkisch Linden Diskussion und Aussprache
10:50	**Anbindung des Logistiknetzes an die Ostsee** Impulsstatements • Daniele Priebe, Geschäftsführerin Fracht- und Fischereihafen, Rostock • Petra Probe, Flughafen Rostock-Laage • Mareike Donath, RL´in Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, Schwerin Diskussion und Aussprache
11:40	**Qualitätsoffensive: Möglichkeiten verbesserter Ausbildung und Fachkräftesicherung** • Prof. Thomas Thiessen, Campus Neuruppin GmbH • Peter Klein, RegionalCenter Ostprignitz - Ruppin, Neuruppin • Wolfgang Britt, Bereichsleiter ORP/U25 der Agentur für Arbeit, Neuruppin Diskussion und Aussprache
12.30	**Ergebnisse und Absprachen aus der Sicht von Wirtschaft und Verwaltung** • Hans Schäfer, Geschäftsführer INKOM • Jens-Peter Golde, Bürgermeister Fontanestadt Neuruppin • Kathrin Schneider, Leiterin Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) Resümee des Moderators
13.00	Büffet und Gespräche
13:15	Pressegespräch

8.2 Werkstattgespräch Słubice, Polen, 18. Mai 2010

09:00	Individuelle Anreise der geladenen Teilnehmer und Registrierung Moderation: Dr. Welf Selke, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.
10:00	**Begrüßung und Eröffnung** • Michael Cramer, MdEP; Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament • Urszula Stolarska, Stellv. Stadtpräsidentin von Gorzów Wielkopolski
10:20	**Einführungsstatements** Bedeutung der Interreg-Projekte SoNorA und Scandria für die Entwicklung entlang der Oder • Marta Ciesielska, Marschallamt der Wojewodschaft Westpommern: Projekt SoNorA • Detlef Herz, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin -Brandenburg: Projekt Scandria • Janusz Zaleski WAP: „Die Oder – Rückgrat einer sich entwickelnden neuen Wirtschaftsregion in Mitteleuropa“ (angefragt) Diskussion und Aussprache
10:45	**„Die Oder als Wirtschafts- und Transportachse“** Impulsvorträge • Jacek Jeremicz, Leiter der Abteilung für Europäische Integration, Stadtverwaltung Gorzów Wielkopolski • Sven Erichson, Kammerunion Elbe/Oder, Magdeburg Diskussion
11:40	**Deutsche und polnische Odergemeinden – Perspektiven einer engeren Zusammenarbeit“** Impulsvorträge • Dr. Andrzej Kunt, Bürgermeister der Stadt Kostrzyn nad Odra • Jörg Schröder, Bürgermeister der Stadt Seelow Diskussion
12:30	kleiner Brunch, Pressegespräch mit den örtlichen deutschen und polnischen Medien
13:30	**Infrastruktur zur Verbesserung der Mobilität; einschl. Anbindung der Oder an den BBI** Impulsvorträge • Dr. Maciej Zathey, Stellvertreter des Direktors im Büro für Urbanistik im Marschallamt der Wojewodschaft Dolnośląskie (angefragt) • Christian Spaak, Produktentwicklung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH • Jolanta Skalska, Allianz pro Schiene, Berlin Diskussion und Aussprache
14.45	**Zusammenfassung des Workshops** • Karl – Heinz Boßan, Geschäftsführender stellv. Vorsitzender, FIL e.V.
15.00	Gespräche bei Kaffee und Kuchen

8.3 Werkstattgespräch Magdeburg, 31. Mai 2010

10:00	**Begrüßung** • Siegfried Zander, Stellv. Hauptgeschäftsführer der IHK Magdeburg Moderation: Dr. Welf Selke, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.
	Impulsvorträge • Dr. Katharina Erdmenger, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Die raumentwicklungspolitische Perspektive von SoNorA und Scandria • Dr. Tillmann Scholbach, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt: Vorstellung der güterverkehrsbezogenen INTERREG-Projekte mit Beteiligung des Ministeriums • Karl-Heinz Ehrhardt, Hafen Magdeburg: Wirtschaftliche Impulse durch das Logistikzentrum Magdeburger Hafen für das nördliche Sachsen-Anhalt Diskussion
11:30	Mittagsimbiss
12:00	**Impulsvorträge** • André Rummel, IHK Magdeburg, Leiter der Geschäftsstelle Salzwedel, und Aribert Kusch, Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt e.V.: Die Bedeutung der A14-Nordverlängerung für die Region des nördlichen Sachsen-Anhalt aus Unternehmersicht • Jürgen Köhler, ZS Holz Arneburg : Praktische Herausforderungen der Holzlogistik aus der Sicht eines Holzverarbeiters unter europäischem Blickwinkel • Jörg Hellmuth, Landrat des Landkreises Stendal: Die Bedeutung des Güterverkehrs für die lokale Wirtschaft Diskussion
	Vortrag André Schröder, Staatssekretär, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt: Verkehrliche Planungen und Entwicklungen im Norden Sachsen-Anhalts anschließende Diskussion
bis 14.30 h	**Zusammenfassung der Ergebnisse des Workshops** Christian Huttenloher, Generalsekretär des Deutschen Verbands für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.

8.4 Werkstattgespräch in der Barlachstadt Güstrow, 21. September 2010

09:30	Individuelle Anreise der Teilnehmer und Registrierung Moderation: Dr. Welf Selke, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.
10:00	**Begrüßung** • Arne Schuldt, Bürgermeister der Barlachstadt Güstrow • MdB Eckhardt Rehberg
10:25	**Die europäische Perspektive** • Christoph Pienkoß, Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V./Europäische Route der Backsteingotik e.V.: Nutzung der Potenziale im Binnenland der Ostseeküste – Ergebnisse europäischer Projekte
10:40	**Stärkung der europäischen Bedeutung des Binnenlandes im Kontext touristischer Netze** Impulsstatements • Walter Mews, Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern: Stärkung der Ostseeregion (einschl. Binnenland) als attraktive europäische/weltweite Destination - Konzeption Mecklenburg-Vorpommern • Bernd Fischer, Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.: Vernetzung der Seen im Binnenland zu einem attraktiven Binnenwasser-/Sport-/ Urlaubsgebiet • Jacqueline Tillack, Neubrandenburg: Vernetzung und Vermarktung kultureller Potenziale in Europa
11:40	Diskussion und Aussprache
12:00	Mittagspause – Büffet und Gespräche
13:00	**Qualitätsoffensive: Möglichkeiten verbesserter Ausbildung und Fachkräftesicherung zur Stärkung touristischer Regionen im europäischen Wettbewerb** Impulsstatements • Dr. Kristiane Klemm, FU Berlin: Die neue Herausforderung für attraktive ländliche Räume • Fred Schuhr, DEHOGA Mecklenburg-Vorpommern: Qualitätsoffensive ServiceQualität Deutschland, Herausforderungen für die Zukunft • Olaf Köster, Agentur für Arbeit Rostock: Demografischer Wandel - Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt in Mecklenburg-Vorpommern Helga Rusin, IHK Rostock: Antworten auf den Bedarf nach Weiterbildung im Tourismus
14:00	Diskussion und Aussprache
14:30	Ergebnisse und Absprachen Resümee des Moderators
15:00	Gelegenheit für Gespräche bei Kaffee und Kuchen