Urząd Marszałkowski
Województwa Zachodniopomorskiego

Transgraniczne planowanie przestrzenne - uwarunkowania i możliwości realizacyjne

Międzynarodowa konferencja pn.:

Transgraniczne planowanie przestrzenne - uwarunkowania i możliwości realizacyjne

Szczecin, 29 czerwca 2009 r.

Patronat: Ministerstwo Infrastruktury RP

Organizator: Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego

Uczestnicy: przedstawiciele Szwecji, Niemiec i Polski

Język konferencyjny: polski, niemiecki oraz angielski

Spis treści

GENEZA 3

WPROWADZENIE 4

„Realizacja projektów infrastrukturalnych wobec rozwoju transgranicznego, możliwości pogłębienia współpracy„ 4

UWARUNKOWANIA PRAWNE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO, PRZEWIDYWANE KIERUNKI ZMIAN. 8

„Przewidywane zmiany w polskim ustawodawstwie w zakresie planowania przestrzennego (ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, nowe regulacje dotyczące metropolii)" 8

„Zmiany w niemieckim ustawodawstwie w zakresie planowania przestrzennego" 17

UWARUNKOWANIA PRAWNE W REGIONACH I MOŻLIWOŚCI POGŁĘBIENIA WSPÓŁPRACY PRZYGRANICZNEJ 28

„Informacja na temat Planu Rozwoju Regionalnego dla Berlina i Brandenburgii (LEP B-B) ze szczególnym uwzględnieniem aspektów transgranicznych" 28

„Rozwój Regionu Skania i możliwości wzmocnienia współpracy w obszarze Morza Bałtyckiego" 31

„Możliwości realizacji projektów współpracy między Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Województwem Zachodniopomorskim" 35

„Transgraniczne połączenia transportowe w planach rozwoju lubuskiego pogranicza" ... 41

TRANSGRANICZNE PROCEDURY OCEN ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO 46

„Transgraniczne procedury ocen oddziaływania na środowisko" 46

ROZWÓJ MIAST W REGIONIE. REGULACJE I PRAKTYKA. 53

„Planowanie i zarządzanie urbanistyczne w Niemczech" 53

„Urbanistyka i planowanie przestrzenne w gminach szwedzkich" 57

WARSZTAT 1: UWARUNKOWANIA I STAN WDROŻENIA DYREKTYWY INSPIRE. 59

„Wdrożenie w Polsce dyrektywy INSPIRE w aspektach: prawnym, organizacyjnymi merytorycznym" 59

„Prawne aspekty implementacji dyrektywy INSPIRE w Republice Federalnej Niemiec" 62

„Polsko-niemiecki system informacji planowania przestrzennego" 65

WARSZTAT 2: DOŚWIADCZENIA PROJEKTÓW Z DOFINANSOWANIA EU W LATACH 2000-2006 I WIZJE DALSZEJ WSPÓŁPRACY REGIONÓW 69

„Możliwości a praktyczne wykorzystanie Interreg dla realizacji projektów z zakresu planowania przestrzennego w Polsce, w latach 2004-2006" 69

„Doświadczenia we współpracy transnacjonalnej w zakresie rozwoju przestrzennego na Morzu Bałtyckim - VASAB i INTERREG" 73

„Partnerstwo Odry – działania w obszarze „transport i gospodarka-rozwój miast" 77

WARSZTAT 3: PRIORYTETY INWESTYCYJNE W REGIONACH PRZYGRANICZNYCH 80

„Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza" 80

„CETC- najbardziej efektywne połączenia północ-południe" 83

„Projekt planu dla Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Republiki Federalnej Niemiec na Morzu Bałtyckim" 86

„Kluczowe priorytety inwestycyjne - szwedzki region Skåne" 90

„Poprawa i rozbudowa połączeń północ-południe między Morzem Bałtyckim a Adriatykiem „Na rzecz silniejszego uwzględnienia integrującego się obszaru

gospodarczego na pograniczu polsko-niemieckim w europejskiej polityce transportowej“ 94

„Termomodernizacja wielkopłytowych budynków mieszkalnych w Polsce na przykładzie osiedla im. Stanisława Moniuszki w Lublinie” 97

WARSZTAT 4: TRANSGRANICZNE KONCEPCJE INTEGRACJI REGIONALNEJ W PRACACH STUDIALNYCH PROWADZONYCH NA UCZELNIACH 103

"Transgraniczne koncepcje integracji regionalnej Pomorza Zachodniego w pracach studialnych prowadzonych w Instytucie Architektury i Planowania Przestrzennego". ... 103

„Warunki ramowe i potrzeba działania w zakresie transgranicznego rozwoju miast i regionów” 107

„Transgraniczne planowanie przestrzenne w pracach Uczelni, na przykładzie Świnoujścia” 110

„Transgraniczne planowanie przestrzenne na poziomie Samorządów lokalnych w euroregionie szprewa-nysa-bóbr” 114

PODSUMOWANIE 117

INDEKS NAZWISK 123

Geneza

Podczas konferencji końcowej projektu DPERON (Polsko-Niemiecki Obszar Rozwoju Odra-Nysa) 24 czerwca 2008 r. w Schwedt złożona została deklaracja województwa zachodniopomorskiego nt organizacji konferencji „Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne" - jako formy kontynuacji współpracy w obszarze pogranicza. W sierpniu 2008 r. Ministerstwo Infrastruktury wyraziło zgodę na objęcie konferencji swoim patronatem. Termin i zakres tematyczny konferencji były kilkakrotnie zmieniane, m.in. ze względu na zapewnienie udziału odpowiednich uczestników zagranicznych.

Warto w tym miejscu przypomnieć zalecenia Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej z 26 października 2006 r. Wskazano wówczas, że tematami współpracy regionalnej i transgranicznej powinny być:

1. Stworzenie platformy współpracy dla strategii rozwoju obszaru pogranicza polsko-niemieckiego;
2. Przygotowywanie merytoryczne stosownego projektu oraz wykorzystywanie środków UE z udziałem wszystkich zainteresowanych sześciu regionów oraz z włączeniem do nich sąsiadów z północy i południa;
3. Wypracowanie wspólnego projektu, który miałby na celu stworzenie spójnego obszaru funkcjonalnego, położonego między aglomeracjami Berlina, Poznania, Szczecina, Wrocławia, Drezna i ew. Pragi. Projekt ten powinien przyczynić się do wzmocnienia konkurencyjności tego obszaru w Europie.
4. Zbieranie inicjatyw;
5. Budowa programu współpracy przy współudziale władz lokalnych i regionalnych.

Władysław Husejko

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego

„Realizacja projektów infrastrukturalnych wobec rozwoju transgranicznego, możliwości pogłębienia współpracy„

Celem spotkania jest dyskusja i wypracowanie skutecznej współpracy w zakresie planowania przestrzennego miast i regionów transgranicznych w ścisłym związku z działaniami infrastrukturalnymi zgodnie z założeniami polityki krajowej oraz dyrektywą spójności europejskiej i zrównoważonego rozwoju. Warsztaty podpowiedzą jak rozwiązywać problemy transgraniczne szczególnie dla dużych obszarów regionu bałtyckiego i nadodrzańskiego. Konferencja jest zatem ważnym krokiem w działaniu na rzecz dalszej integracji europejskiej zarówno przestrzennej jak i gospodarczej.

Realizacja projektów infrastrukturalnych wobec rozwoju transgranicznego, możliwości pogłębienia współpracy. W ciągu ostatnich lat w Polsko - Niemieckim Obszarze Rozwoju Odra/Nysa w ramach projektu DPERON prowadzono aktywne prace z zakresu planowania przestrzennego i infrastruktury transportowej. Dzięki interdyscyplinarnej analizie planów na szczeblu krajowym i lokalnym wypracowano ważne wnioski w zakresie celów rozwojowych i priorytetów. Wyraźnie wzmocniona powinna zostać komunikacja kolejowa. Obecne połączenia drogowe są bardziej atrakcyjne niż kolejowe. Uaktywnienie transportu kolejowego powinno obejmować działania w zakresie organizacji i uzgodnień rozkładów jazdy, dwujęzycznych systemów informacyjnych czy wspólnych biletów. Berlin i Szczecin oddalone są od siebie jedynie o 140 km jazdy samochodem. W projekcie „Partnerstwo Odry" stworzono na rzecz poprawy połączeń kolejowych atrakcyjny system związany z ofertą wspólnych biletów do przejazdów kolejowych i komunikacji miejskiej. Połączenie kolejowe pomiędzy Berlinem a Szczecinem uległo znacznej poprawie, jednak czas przejazdu to ciągle około 2 godziny. Wspólnym celem jest skrócenie dojazdu do centrów obu miast do 75 min. co związane jest z przebudową połączenia kolejowego pomiędzy miastami. W przyszłości duże znaczenie powinny odgrywać połączenia kolejowe nowej jakości ICE pomiędzy obszarami Berlina, Szczecina, Wrocławia i Drezna. Ważna też jest modernizacja i intensywne wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych pomiędzy Szczecinem a Berlinem.

W zintegrowanej koncepcji komunikacyjnej pogranicza zidentyfikowano szereg priorytetowych projektów infrastruktury transportowej zbieżnych z podjętymi już wcześniej działaniami w regionie.

W zrównoważony rozwój obszarów transgranicznych i w planowaną sieć współpracy regionalnej w Europie doskonale wpisuje się Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC. Osią korytarza jest międzynarodowa droga E65 łącząca Skandynawię z Europą południową. W obszarze korytarza funkcjonuje droga wodna Odry, linia kolejowa C-E59 Świnoujście-Szczecin-Kostrzyń-Zielona Góra-Wrocław oraz lotnisko międzynarodowe w Goleniowie.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC, ma być w przyszłości tworzony przez drogi ekspresowe, autostrady, magistrale kolejowe i transport rzeczny. Stworzy on nowe dogodne możliwości dla rozwoju handlu i turystyki jak również pomoże w ustanowieniu silnych ekonomicznie i społecznie związków między krajami leżącymi na jego przebiegu oraz krajów ciążących do niego, będąc najkrótszą drogą lądową pomiędzy północną i południową Europą.

Korytarz dzięki swoim walorom może przyczynić się do intensyfikacji obrotów towarowych miedzy państwami Europy Północnej a krajami Azji Mniejszej.

Rezultatem współpracy regionów w ramach CETC będzie usprawnienie połączeń komunikacyjnych, realizacja wspólnych inicjatyw i zacieśnienie więzi gospodarczych. W ramach udrożnienia relacji północ – południe niezbędna jest przebudowa drogi ekspresowej S3/E65 ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wlkp. Zieloną Górę na południe Europy. W województwie zachodniopomorskim rozpoczęto budowę drogi na odcinku od Szczecina do Gorzowa Wlkp. W roku 2010 planowane jest zakończenie budowy tego odcinka.

Odcinek drogi S3 od Szczecina do Świnoujścia jest sukcesywnie modernizowany. W latach 2009-2011 planowana jest budowa obwodnic w rejonie Parłówka, Troszyna, Ostrowic i Miękowa. Natomiast w latach 2010-2012 planowana jest przebudowa drogi na odcinku od Wolina do Troszyna. Budowa obwodnicy Brzozowa zaplanowana jest na lata 2011-2013.

Dla północnego obszaru pogranicza ważne jest też uzyskanie efektywnego połączenia wschód–zachód. Niezbędna jest kontynuacja usprawnień transportowych na kierunku Szczecin –Gdańsk oraz Szczecin – Warszawa, a więc:

1. Przebudowa drogi S6/ E-28 od Kołbaskowa do Gdańska do parametrów drogi ekspresowej. Obecnie następuje sukcesywna przebudowy drogi a w roku 2011 planowane jest zakończenie budowy obejścia Nowogardu.
2. W ramach usprawnień komunikacyjnych konieczna jest budowa zachodniego obejścia m. Szczecina. Obecnie opracowywane jest studium wykonalności obwodnicy.
3. Rozbudowa A6 będąca przedłużeniem autostrady A11.
   Do roku 2013 zaplanowano przebudowę A6 pomiędzy Kijewem a Rzęśnią.
4. Przebudowa drogi ekspresowej S10 ze Szczecina w kierunku centrum Polski.
   Przebudowany został odcinek drogi od Szczecina do Stargardu. Dobudowa drugiej jezdni obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniowa jest zaplanowana do roku 2010. Obecnie realizuje się budowę obejścia południowego Stargardu. W roku 2010 planowane jest zakończenie budowy. W latach 2011-2013 zaplanowano budowę obejścia Wałcza.

W ramach poprawy powiązań o charakterze transgranicznym regionalnym planowana jest:

- modernizacja linii kolejowej Berlin – Angermunde – Szczecin oraz Szczecin – Stargard Szczeciński - Koszalin-Gdańsk;
- budowa stałego połączenia drogowego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu zaplanowana na lata 2011-2013;
- zakończenie w roku 2010 przebudowy przejścia przez Myślibórz drogi nr 26 relacji Krajnik Dolny - Renice.

O rozwoju gospodarki czy turystyki nie można mówić bez właściwej infrastruktury transportowej. Konsekwencją rozszerzenia Unii Europejskiej są zwiększone potoki transportowe i konieczność ich przejęcia przez regiony przygraniczne.

Przede wszystkim w dalszym ciągu musimy poprawiać dostępność komunikacyjną naszego regionu poprzez dalszą rozbudowę infrastruktury transportowej oraz poprawę jej stanu technicznego w celu uzyskania właściwej przepustowości.

Dla uaktywnienia rekreacji i turystyki transgranicznej istotne jest też prowadzenie dalszych działań marketingowych, dwujęzycznej promocji, oraz przysposabianie regionalnych powiązań transportowych szczególnie w pasie nadmorskim.

Ważne też dla likwidacji barier transportowych jest wsparcie w ramach programu Interreg działań na rzecz poprawy transgranicznych połączeń komunikacyjnych, a więc dla dróg, linii kolejowych, ścieżek rowerowychi dróg wodnych.

Dlatego też Samorząd Województwa planuje w ramach swoich kompetencji złożenie wniosków aplikacyjnych o dofinansowanie w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej Interreg IVa sześciu zadań na drogach wojewódzkich, które przy pozytywnej ocenie merytorycznej i formalnej będą realizowane wspólnie z partnerami z Meklemburgii Przedpomorza Przedniego oraz Brandenburgii (partnerzy niemieccy realizują zadania drogowe po stronie niemieckiej).

1. **Przebudowa i rozbudowa przejścia drogowego przez m. Pilchowo na drodze woj. nr 115** – koszt zadania 4,2 mln zł, okres realizacji 2010,
2. **Przebudowa i rozbudowa przejścia przez m. Tanowo na drodze woj. nr 115** – koszt zadania ok. 6,0 mln zł , okres realizacji 2010/2011,
3. **Przebudowa i rozbudowa mostu na Odrze Zachodniej na drodze woj. nr 120 w Gryfinie** – koszt zadania ok. 6,0 mln zł, okres realizacji 2010,
4. **Przebudowa i rozbudowa przejścia drogowego przez m. Gryfino na drodze woj. nr 120** – koszt zadania 8,0 mln zł, okres realizacji 2011/2012,
5. **Przebudowa i rozbudowa przejścia drogowego przez m. Krzywin na drodze woj. nr 122** – koszt zadania 6,0 mln zł, okres realizacji 2010
6. **Przebudowa przejścia drogowego przez m. Żarczyn na drodze woj drogi nr 122** – koszt zadania 6,3 mln zł, okres realizacji 2010/2011.

Powyższe zadania zostały ujęte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym na lata 2007-2013, a udział dofinansowania z Unii Europejskiej wynosi do 85 % wartości inwestycji. W dniu 24 czerwca br. złożono pierwszy wniosek aplikacyjny na zadanie pn.

„Przebudowa i rozbudowa przejścia drogowego przez m. Pilchowo na drodze wojewódzkiej nr 115”.

Uważam, że współpraca transgraniczna jest cenna i niezbędna. Są sprawy i problemy, które należy wspólnie planować i rozwiązywać dla dobrych stosunków sąsiedzkich i zrównoważonego rozwoju gospodarczego, szczególnie w chwili ogólnoświatowego kryzysu gospodarczego.

Olgierd Dziekoński

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastytruktury

„Przewidywane zmiany w polskim ustawodawstwie w zakresie planowania przestrzennego (ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, nowe regulacje dotyczące metropolii)”

Każda dyskusja dotycząca planowania przestrzennego odbywa się w konkretnych ramach prawnych, które stanowią ustawy i rozporządzenia. W warunkach polskich ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określa, co jest istotne dla zagospodarowania i planowania przestrzennego, stwierdzając kto odpowiada za planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, czyli za kształtowanie polityki przestrzennej.

Przyjmując ład przestrzenny i zrównoważony rozwój za podstawę działań ustawa określa:

- zasady kształtowania polityki przestrzennej przez jednostki samorządu terytorialnego i organy administracji rządowej,
- zakres i sposoby postępowania w sprawach przeznaczania terenów na określone cele oraz ustalania zasad ich zagospodarowania i zabudowy,
- zakres i sposób działania organów planowania przestrzennego,
- zasady kompensacji finansowej rozstrzygnięć planistycznych,
- proces sporządzania dokumentacji planistycznej i tryb uchwalania planów.

Problemem wynikającym z funkcjonowania tej ustawy jest brak adekwatnych instrumentów, które mogą być stosowane przez gminy w zarządzaniu. Brak jest w ustawie standardów urbanistycznych czy też standardów, które określałyby, jaki powinien być standard zabudowy w odniesieniu do różnych kategorii zagospodarowania. Nie ma formuły miejscowych przepisów urbanistycznych, jako przepisów prawa miejscowego, które pozwoliłyby gminom i województwom na skuteczne realizowanie zakładanych, czy też podejmowanych rozstrzygnięć planistycznych. Nie jest opisana szeroko rozumiana sfera ekonomiczna - *Development Impact Fees* - co w gruncie rzeczy w warunkach gospodarki rynkowej jest istotnym elementem stymulującym, bądź też ograniczającym kwestię faktycznego sposobu zagospodarowania w odniesieniu do zakładanych kierunków rozwoju.

Jeżeli mówimy o samym planowaniu przestrzennym, wyłączając je z problematyki zagospodarowania przestrzennego, to istotna jest kwestia gminy w tym przedsięwzięciu, jako podstawowego podmiotu planistycznego w Polsce. Jedynie gmina w warunkach

polskich ma wpisane do swojej ustawy ustrojowej - ustawy o samorządzie gminnym - jako pierwsze zadanie w zakresie zadań publicznych- dbałość o ład przestrzenny i kreowanie ładu przestrzennego, czyli takiego kształtowania przestrzenni, które w sposób zharmonizowany pozwala na połączenie kwestii ekonomicznych, kulturowych i środowiskowych uwzględniając oczywiście aspekt tradycji zabudowy danego obszaru.

Planowanie przestrzenne - główne zadania i czynności:

- określanie kierunków zagospodarowania oraz warunków i standardów urbanistycznych rozwoju gminy,
- ustalanie przeznaczenia terenu:
  - rozmieszczanie inwestycji celu publicznego,
  - kształtowanie sposobu wykonywania prawa własności nieruchomości,
  - ochrona interesu prawnego osób trzecich,
  - ocena i określanie wpływu planowanych zamierzeń inwestycyjnych na środowisko,
  - ustanawianie zasad gospodarowania zasobami naturalnymi,
  - zapewnienie udziału społeczeństwa w procesie planowania.

Silna pozycja gminy w zagospodarowaniu przestrzennym jest wspierana przez działania na poziomie planowania regionalnego i krajowego. W praktyce wszyscy ci, którzy z planowaniem przestrzennym w Polsce mają do czynienia widzą, że taka silna pozycja gmin w sposób naturalny prowadzi do pewnych problemów związanych z harmonizacją, czy też koordynacją dotyczącą zamierzeń planistycznych na poziomie regionalnym i krajowym oraz zamiarami samorządu lokalnego. W szczególności istotną kwestią planowania przestrzennego jest ochrona interesu osób trzecich, wsparta jednocześnie regulacjami konstytucyjnymi - zasadami ochrony własności. Tak opisane w systemie ustawowym planowanie przestrzenne rodzi pewne problemy, a mianowicie tak postrzegane planowanie jest pozbawione kontekstu ekonomicznego przewidywanych rozwiązań. Również problematyka kosztów finansowych rozwoju urbanistycznego nie jest powiązana z systemem planowania przestrzennego stosowanym w Polsce. Jest to jeden z braków, które w systemie zmian regulacji przygotowywanych przez Ministerstwo Infrastruktury musi być uwzględniony - obecnie jest przedmiotem dyskusji rządowej.

Na podstawowym poziomie planowania przestrzennego - w gminie - studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, sporządzane dla całego obszaru administracyjnego gminy, stanowi swoistego rodzaju wyraz polityki przestrzennej gminy. Oczywiście w świetle ustawy, powinno być ono zgodne z rozstrzygnięciami zawartymi w planie zagospodarowania przestrzennego województwa oraz Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Pewnym problemem jest kwestia sekwencji czasowej, ponieważ proces planowania jest procesem z konieczności i jest to naturalne - rozciągniętym w czasie. Jeśli mówimy o demokratycznym, obywatelskim planowaniu, to konieczność udziału wszystkich partnerów społecznych, poszczególnych mieszkańców

i konieczność prowadzenia dyskusji planistycznej powoduje, że proces ten nie jest procesem szybkim i natychmiastowym. A przyjęte rozstrzygnięcia, szczególnie w okresie kryzysu ekonomicznego, konieczne zmiany prawnego paradygmatu w zakresie planowania krajowego, czy też regionalnego, powinny być relatywnie szybko wprowadzone do systemu lokalnego. Należy zwrócić uwagę, że polski system planowania, oprócz planowania przestrzennego i zasad zagospodarowania przestrzennego, zawartego w ustawie o planowaniu i zagospodarowania przestrzennym oraz w ustawach sektorowych (prawo energetyczne, ustawa o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i odprowadzaniu ścieków, ustawa o utrzymaniu czystości i porządku) wskazuje na potrzebę sporządzenia na poziomie gminy co najmniej 11 planów sektorowych, które gmina może (ale nie musi) sporządzać. W przypadku, gdy gmina nie sporządza tych planów, powstają problemy koordynacji, problemy harmonizacji, integracji całości systemu rozwoju gospodarki przestrzennej.

Dokumentacja planistyczna - planowanie przestrzenne w gminie:

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy - sporządzane jest dla całej gminy w jej granicach administracyjnych; ustalenia studium winny być zgodne z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego województwa; nie jest aktem prawa miejscowego, ale jest wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego - sporządzany jest dla obszaru wyznaczanego w miarę potrzeb lub według wymagań przepisów szczególnych; jest to akt prawa miejscowego w pełni zgodny z ustaleniami studium.

W celu oceny aktualności studiów i miejscowych planów - wójt, burmistrz, prezydent miasta - raz w ciągu trwania kadencji, przedstawia radzie gminy analizę zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy.

Dokumentacja planistyczna - planowanie przestrzenne w województwie:

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa z planem zagospodarowania obszaru metropolitalnego jako jego częścią - sporządzany jest dla województwa w jego granicach administracyjnych. Dla planu wiążące są ustalenia zawarte w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju oraz programy zawierające zadania rządowe;

- w planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa,
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlega okresowej ocenie. Zarząd województwa raz w czasie trwania kadencji sejmiku opracowuje raport o stanie zagospodarowania przestrzennego w województwie oraz ocenę realizacji inwestycji celu publicznego i oba te dokumenty przedstawia sejmikowi,
- plan zagospodarowania przestrzennego województwa nie jest aktem prawa miejscowego.

Brak powiązań systemu gospodarki przestrzennej z istniejącymi ustawowo planami sektorowymi jest również jednym ze zidentyfikowanych problemów. Także istotnym

problemem jest kwestia oceny skutków analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy. Bardzo często ta ocena, która jest w tej chwili obligatoryjna, nie obejmuje sposobu realizacji zarysowanych celów rozwojowych w oparciu o wskaźniki rozwoju gospodarczego. Wynika to z braku funkcjonowania wskaźników rozwoju urbanistycznego jako pewnego systemu *benchmarkingu* - porównywania standardów rozwoju urbanistycznego, zarówno dla samej gminy jak i pomiędzy poszczególnymi gminami. Istotnym brakiem w istniejącym systemie planowania i zagospodarowania przestrzennego jest ograniczona rola opinii publicznej, która formalnie uczestniczy w procesie planowania przestrzennego dokonując oceny przedłożonych dokumentów planistycznych. Należy jednak zwrócić uwagę, że ocena ta wykonywana jest w późniejszym etapie sporządzania planu, co łączy się z tym, że wprowadzenie jakichkolwiek zmian do opracowań planistycznych spotyka się z naturalnym oporem tych, którzy te plany opracowują (wójtów, burmistrzów, prezydentów, jak również projektantów i urbanistów przygotowujących dane opracowania). Te zidentyfikowane problemy dotyczące planowania przestrzennego na poziomie lokalnym wymagają pewnej zmiany w systemie.

Kolejnym problemem jest kwestia relacji pomiędzy planowaniem przestrzennym w województwie a planowaniem przestrzennym w gminie. Każde województwo sporządza plan zagospodarowania przestrzennego, który może być wsparty planem zagospodarowania obszaru metropolitalnego, jako części planu zagospodarowania przestrzennego województwa. W niektórych (nielicznych) przypadkach można zidentyfikować brak wojewódzkich zadań publicznych, które obligowałyby gminy do ich wprowadzenia do systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego gmin. Nie funkcjonują w systemie prawnym wojewódzkie przepisy urbanistyczne, które mogłyby określić standardy zabudowy, czy też standardy architektury w wymiarze regionalnym. Brak jest również procedury negocjacyjnej w odniesieniu do wiążących gminy ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Ustalenie wzajemnych odszkodowań i relacji finansowych do rozstrzygnięć planistycznych - w przypadku braku dojścia do porozumienia pomiędzy samorządem województwa i gminy - zgodnie z ustawą rozstrzyga sąd. Brakuje w tym przypadku właściwej procedury, która pozwoliłaby w sposób bezkonfliktowy rozwiązać naturalne sprzeczności interesów.

Brakuje również w systemie planowania przestrzennego formuły planów obszarów funkcjonalnych. Należy zwrócić uwagę, że w ramach obszaru województwa występują nie tylko obszary metropolitalne - jako szczególny obszar problemów planistycznych relacji infrastrukturalnych pomiędzy miastem głównym a jego otaczającymi go gminami - ale również występuje bardzo wiele obszarów w poszczególnych województwach, które posiadają wspólne problemy rozwojowe. Są to m.in. gminy przygraniczne, pas gmin nadmorskich, czy pasy gmin związanych z obszarami turystycznymi, rolniczymi, czy też uzdrowiskowymi. Wydaje się, że tego rodzaju formuła obszarów funkcjonalnych pozwoliłaby na wspólną politykę przestrzenną.

Jeżeli jest mowa o krajowym poziomie planowania przestrzennego, to Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju - która jest jedynym dokumentem

planistycznym sporządzanym na poziomie kraju - określa kierunki rozwoju kraju, uwarunkowania, cele i kierunki zrównoważonego rozwoju kraju oraz działania niezbędne do jego osiągnięcia, w szczególności:

- podstawowe elementy sieci osadniczej, w tym obszary metropolitalne,
- wymagania z zakresu ochrony środowiska i zabytków, w tym obszary podlegające ochronie,
- rozmieszczenie infrastruktury społecznej, technicznej, transportowej, strategicznych zasobów wodnych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym,
- obszary problemowe.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju określa cele i kierunki rozwoju kraju oraz działania niezbędne do jego osiągnięcia. Rada Ministrów przyjmuje koncepcję, a Prezes Rady Ministrów przedstawia ją Sejmowi Rzeczypospolitej.
Dla monitorowania zmian w zagospodarowaniu przestrzennym kraju minister właściwy do spraw budownictwa gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej sporządza okresowe raporty o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju. Raporty te przyjmuje Rada Ministrów, a Prezes Rady Ministrów przedstawia je Sejmowi.
Problemem jest brak faktycznie działających wiążąco zadań rządowych, powiązań z planowaniem rozwoju, instrumentów dla realizacji polityki przestrzennego rozwoju; problemem są również relacje z planowaniem sektorowym ministrów działowych.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju sporządzana jest z uwzględnieniem ustaleń długookresowej i średniookresowej strategii rozwoju kraju, innych strategii rozwoju oraz programów zawierających zadania rządowe.
Zawiera ona ustalenia w zakresie rozmieszczenia: inwestycji strategicznych, inwestycji celu publicznego oraz obszarów przestrzeni chronionej - o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i ponadregionalnym; wiążących przy sporządzaniu planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz przy sporządzaniu studium, planu miejscowego a także przepisów urbanistycznych.
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju przyjmowana jest przez Radę Ministrów, przedstawiana do wiadomości Sejmowi RP przynajmniej raz w czasie jego kadencji.

<u>Zadania rządowe (stan docelowy):</u>

- ministrowie i centralne organy administracji rządowej w zakresie swojej właściwości będą sporządzać programy, zawierające zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu międzynarodowym, krajowym oraz ponadregionalnym, uwzględniając cele i kierunki, określone w obowiązujących dokumentach strategicznych,
- programy będą podlegać opiniowaniu przez sejmiki właściwych województw,
- programy będą przyjmowane przez Radę Ministrów w drodze rozporządzenia,

- dla inwestycji celu publicznego, ujętych w programach zadań rządowych obligatoryjnie będzie sporządzany plan miejscowy - przez samorząd gminny lub w trybie zastępczym - przez wojewodę,
- w celu ustanowienia czasowej rezerwy terenu, nie objętego planem miejscowym i przepisami urbanistycznymi dla inwestycji strategicznych oraz inwestycji celu publicznego o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i ponadregionalnym, ujętych w planie zagospodarowania przestrzennego kraju Rada Ministrów będzie mogła wydać rozporządzenie w tej sprawie; rozporządzenie takie będzie mogło obowiązywać przez okres nie dłuższy niż 4 lata.

W rozporządzeniach wskazane będą:

- granice terenu, dla którego ustanawia się rezerwę,
- dopuszczalne przeznaczenie terenu w czasie obowiązywania rozporządzenia.

Do roszczeń, powstałych w związku z ustanowieniem takiej rezerwy będą miały zastosowanie przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, dotyczące odszkodowań.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju - stan prac:

- prace prowadzi minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego,
- w dniu 15.12.2008 r. Zespół Ekspertów Naukowych zakończył opracowanie Eksperckiego Projektu Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033,
- został on następnie udostępniony, stanowiąc punkt wyjścia dla szerokiej debaty publicznej nad wizją rozwoju przestrzennego kraju; w jej ramach odbyło się 16 konferencji we wszystkich województwach Polski,
- projekt został przedłożony w celu zaopiniowania Państwowej Radzie Gospodarki Przestrzennej,
- obecnie trwają dalsze prace nad opracowaniem ostatecznego tekstu dokumentu rządowego, który następnie zostanie poddany procesowi konsultacji społecznych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podstawowe wyzwania dla polityki przestrzennej w kontekście transgranicznym:

- wspieranie spójności zewnętrznej obszaru (kontekst krajowy i europejski),
- wspieranie spójności wewnętrznej obszaru (kontekst zdecentralizowanej współpracy regionów i gmin),
- ochrona i przywracanie wartości zasobów naturalnych i kulturowych,
- wdrożenie Konwencji Krajobrazowej.

Cele i uwarunkowania współpracy transganicznej w zakresie planowania przestrzennego - plan zagospodarowania przestrzennego województwa *(*stan docelowy):

- plan sporządzają organy samorządu województwa,
- w planie będą uwzględniane cele i kierunki rozwoju, określone w długookresowej strategii rozwoju kraju oraz ustalenia średniookresowej strategii

rozwoju kraju, planie zagospodarowania przestrzennego kraju, programach zawierających zadania rządowe oraz strategii rozwoju województwa,

- w planie będą określane:
  - cele zagospodarowania przestrzennego województwa,
  - zasady organizacji struktury przestrzennej województwa,
  - struktura ekologiczna województwa,
  - struktura podstawowych elementów sieci osadniczej wraz z powiązaniami między nimi,
  - zasady kształtowania elementów systemu infrastruktury społecznej oraz zasady ich rozmieszczenia,
  - obszary problemowe i funkcjonalne,
- w planie będzie się wskazywać i ustalać rozmieszczenie:
  - inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, wynikających z planu zagospodarowania przestrzennego kraju, średniookresowej strategii rozwoju kraju oraz programów, zawierających zadania rządowe,
  - inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim, zawartych w programach operacyjnych i programach rozwoju województwa,
  - inwestycji celu publicznego o znaczeniu powiatowym,
  - innych inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim i powiatowym, w tym zawartych w programach operacyjnych i programach rozwoju województwa,
  - terenów zamkniętych o znaczeniu krajowym i wojewódzkim,
  - obszarów przestrzeni chronionej o znaczeniu krajowym i wojewódzkim.

Będą to ustalenia wiążące dla wójta, burmistrza albo prezydenta miasta przy sporządzaniu studium, planów miejscowych i przepisów urbanistycznych.

Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru funkcjonalnego dla części województwa będzie również wiążące przy sporządzaniu studium, planów miejscowych i przepisów urbanistycznych.

Samorząd województwa będzie sporządzał program zadań samorządowych, dla których (po uwzględnieniu ich w planie zagospodarowania przestrzennego województwa) zostanie ustanowiony obowiązek sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Jeżeli samorząd gminny nie sporządzi takiego planu dla wojewódzkich zadań samorządowych - wojewoda będzie miał obowiązek sporządzenia tego planu w trybie zastępczym.

W celu ustanowienia czasowej rezerwy terenu, nie objętego planem miejscowym i przepisami urbanistycznymi, dla inwestycji celu publicznego o znaczeniu wojewódzkim i powiatowym, których rozmieszczenie zostało wskazane w planie zagospodarowania przestrzennego województwa, sejmik województwa będzie mógł podjąć uchwałę o okresie obowiązywania nie dłuższym niż 4 lata, ustanawiającą czasową rezerwę terenu pod realizację tej inwestycji i będąca aktem prawa miejscowego. Zarząd województwa, co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku będzie dokonywał oceny aktualności planu zagospodarowania przestrzennego województwa.

Zmiany na poziomie planowania lokalnego:

- zdefiniowanie celów sporządzania dokumentów planistycznych,
- powiązanie systemu planowania przestrzennego z procedurą oceny oddziaływania na środowisko,
- wzmocnienie roli studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
- wyeliminowanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu i decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego,
- zapewnienie skuteczniejszych instrumentów planowania przestrzennego,
- umożliwienie aktywnego udziału inwestorów w procesie rozwoju - umowa urbanistyczna,
- uproszczenie zasad lokalizacji poprzez określenie kwartału zabudowy,
- ograniczenie rozlewania się miast poprzez formułę obszaru urbanizacji,
- ocena skutków procesu planowania w odniesieniu do zmiany dokumentów planistycznych oraz wskaźników rozwoju,
- aktywny udział społeczeństwa (możliwość zaskarżania planów).

Wzmocnienie roli studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy:

- określenie obszarów urbanizacji (w tym: obszar rozwoju zabudowy; obszar kontynuacji zabudowy) i obszarów przestrzeni chronionej,
- zmiana przeznaczenia gruntów rolnych na cele nierolnicze (skrócenie procedury sporządzania planu miejscowego),
- ograniczenie rozlewania się miast (powiązanie z planami sektorowymi),
- powiązanie studium z planami strategicznymi (wskaźniki rozwoju),
- zintegrowanie prac nad projektem studium z procedurą ocen oddziaływania na środowisko (skrócenie procedury sporządzania studium),
- wariantowanie lokalizacji na etapie sporządzania dokumentów planistycznych.

Skuteczniejsze instrumenty planistyczne na poziomie lokalnym - miejscowe przepisy urbanistyczne:

- umożliwienie realizacji - w ograniczonym zakresie - polityki przestrzennej, określonej w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy w odniesieniu do terenów przewidzianych do zabudowy i nie objętych planem miejscowym,
- miejscowe przepisy urbanistyczne, określałyby np.: przeznaczenie terenu, intensywność zabudowy, udział powierzchni biologicznie czynnej, maksymalną wysokość zabudowy, minimalną ilość miejsc do parkowania, sposób usytuowania budynków w stosunku do dróg i przestrzeni publicznej, kolorystykę budynków, sposób umieszczania reklam; ilość miejsc, które będą zapewnione w ramach usług szkolnych i przedszkolnych itp.

Krajowe przepisy urbanistyczne:

- decyzja w sprawie urbanistycznego planu realizacyjnego (UPR),
- precyzyjnie określone terminy wydania decyzji,
  - decyzje o odmowie zatwierdzenia urbanistycznego planu realizacyjnego wydaje się w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wnioski o wszczęcie postępowania,
  - w przypadku zamierzenia inwestycyjnego, dotyczącego małych domów mieszkalnych i małych budynków realizowanych w obszarze kontynuacji zabudowy oraz małych domów mieszkalnych realizowanych w obszarze rozwoju zabudowy; uproszczony tryb w przypadku, gdy właściwy organ nie wydałby decyzji w sprawie UPR w wymaganym terminie, samorządowe kolegium odwoławcze wymierza temu organowi, w drodze decyzji, od której przysługuje odwołanie, karę w wysokości 500 zł za każdy dzień zwłoki,
- możliwość łącznego przeprowadzenia postępowania w sprawie UPR i oceny oddziaływania na środowisko,
- umożliwienie większego udziału inwestorów - umowa urbanistyczna; umowa infrastrukturalna,
- ocena publiczna rozwiązań; rozprawa administracyjna.

Program działań:

- wdrożenie systemu zintegrowanego planowania i zarządzania rozwojem urbanizacji;
- powiązanie planowania przestrzennego z zasadami prowadzenia polityki rozwoju oraz polityk sektorowych;
- zintegrowanie zakresów i procedur planów sektorowych ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- przebudowa struktury prawnej i treści planów sektorowych dla prowadzenia zintegrowanej polityki rozwoju miejskiego;
- praktyczne wdrożenie zasady spójności terytorialnej (Traktat Lizboński) przez zapewnienie skutecznych narzędzi zarządzania zrównoważonym rozwojem miast - spójności terytorialnej zgodnie z Agendą Terytorialną i Kartą Lipską;
- wypracowanie zasad dla prowadzenia polityki miejskiej w Polsce (projekty pilotażowe);
- równoważenie rozwoju społeczno-gospodarczego w przestrzeni, spełniające zalecenia Agendy Terytorialnej UE i rekomendowane w ramach Karty Lipskiej zintegrowane planowanie i zarządzanie rozwojem miast;
- zapewnienie wysokiej jakości przestrzeni publicznych.

dr Wolfgang Preibisch

Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast (BMVBS), Berlin

„Zmiany w niemieckim ustawodawstwie w zakresie planowania przestrzennego"

Zu den wichtigsten gesetzgeberischen Vorhaben, welche die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag in dieser – mit der Bundestagswahl im September – zu Ende gehenden Legislaturperiode begonnen und zum Abschluss gebracht haben, gehört das neue Raumordnungsgesetz. Das neue Gesetz wird morgen, am 30. Juni 2009, in Kraft treten. Ich darf Ihnen also über ein ganz aktuelles Gesetzesvorhaben berichten.

1. Zur Neufassung des Raumordnungsgesetzes

Für das neue Gesetz gibt es zwei Gründe. Der eine ist der regelmäßige Aktualisierungsbedarf. Raumentwicklung ist ein fortwährender Prozess, der sich vielfältigen demographischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen stellen muss. Zu diesen Herausforderungen gehören heute insbesondere der Rückgang der Bevölkerung, der wirtschaftliche Strukturwandel, aber auch der Klimawandel.

Der andere Grund für das neue Gesetz war die *Föderalismusreform*, die am 01. September 2006 in Kraft getreten war. Sie hat die Gesetzgebungskompetenzen des Bundes entscheidend geändert. Das neue Raumordnungsgesetz (ROG) ist das erste Gesetz, das die Neuregelung umsetzt. Es ist deshalb nicht übertrieben, wenn man das neue ROG als *Pilotprojekt* zur Umsetzung der Föderalismusreform bewertet. Am neuen Raumordnungsrecht lässt sich zu einem guten Stück ablesen, wie der Föderalismus heute in Deutschland funktioniert, d.h. wie der Bund und die Länder zusammenwirken.

1.1. Neue verfassungsrechtliche Kompetenzregelung

Zu den wichtigsten Änderungen der Föderalismusreform gehört, dass eine der drei Gesetzgebungskompetenzen des Bundes entfallen ist, nämlich die Rahmengesetzgebungskompetenz. Die Raumordnung gehörte bislang zu den Materien, für die der Bund den gesetzlichen Rahmen setzt. Das bedeutete: Der Bund durfte allgemeine Rahmenbestimmungen erlassen. Die Einzelheiten, das Ausfüllen des vom Bund gesetzten Rahmens, blieben den Bundesländern überlassen. Die Länder füllten den Rahmen mit ihren Landesgesetzen aus.

Die *Abschaffung* der Rahmengesetzgebungskompetenz hat vor allem zwei Gründe. Zum einen bestand ein allgemeines Unbehagen am Institut der Rahmengesetzgebung, weil sie zu zwei nacheinander geschalteten Gesetzgebungsverfahren auf der Ebene des Bundes und in den Ländern führte. Das hat sich insbesondere bei der Umsetzung von

europäischem Recht als ineffektiv erwiesen, weil die Umsetzung dadurch viel Zeit in Anspruch nahm.

Zum anderen wurde die Rahmengesetzgebungskompetenz zunehmend kritisch betrachtet, weil sie sich in der Staatspraxis vielfach zu einer Vollkompetenz des Bundes entwickelt hatte. Der Bund regelte die Materie nämlich häufig bis in die Einzelheiten. Das Bundesverfassungsgericht war dem entgegen getreten, indem es die *Anforderungen an die Erforderlichkeit eines Bundesgesetzes* verschärfte. Diese Rechtsprechung führte 1994 zu einer Grundgesetzreform. Die Vorgabe wurde verschärft, dass der Bund ein Gesetz nur erlassen darf, wenn die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse oder die Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit das erfordern. Die Beachtung dieser Vorgabe wurde darüber hinaus der vollen gerichtlichen Nachprüfung unterworfen. Die Folge war, dass viele die Rahmengesetzgebungskompetenz als kaum noch praktikabel ansahen.

Nach dem Wegfall der Rahmengesetzgebungskompetenz gehört die Raumordnung *jetzt zur konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz*. (Das sieht der neue Artikel 74 Absatz 1 Nr. 31 des Grundgesetzes - GG - vor). Die Verfassung bestimmt ergänzend, dass die konkurrierende Gesetzgebung des Bundes für die Raumordnung *nicht mehr dem Gebot der Erforderlichkeit* unterliegt (Artikel 72 Absatz 2 GG neu). Diese wird vielmehr vom Verfassungsgeber unterstellt. Inwieweit der Bund von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für die Raumordnung Gebrauch macht, ist also nicht verfassungsrechtlich determiniert, sondern orientiert sich an den fachlichen Erfordernissen und ist gerichtlich nicht überprüfbar.

Dafür haben die Länder jetzt das *Abweichungsrecht* (Artikel 72 Absatz 3 GG). Sie können, sobald der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht hat, durch Gesetz hiervon abweichende Regelungen treffen. Dabei legt das Grundgesetz für die Raumordnung keinen Bereich fest, in dem die Abweichung ausgeschlossen wäre. Es gibt grundsätzlich keinen „abweichungsresistenten“ Bereich. Das Abweichungsrecht steht jedem Land für sein Gebiet zu. Es muss auch nicht im Sinne einer vollständigen Neuregelung wahrgenommen werden. Die Abweichung kann sich auf Teilbereiche oder Teile von Vorschriften beschränken.
Man bezeichnet diese neue Gesetzgebung des Bundes mit Abweichungsmöglichkeit der Länder vielfach als „*Modellgesetzgebung*“.
Erlassen die Länder abweichendes Recht, so gilt nicht mehr der Grundsatz „Bundesrecht bricht Landesrecht“ (Artikels 31 GG). Vielmehr geht das jeweils spätere Gesetz vor. Dabei tritt das Bundesrecht in dem jeweiligen Land nicht außer Kraft, sondern wird durch das abweichende Landesrecht quasi suspendiert. Hebt der Landesgesetzgeber sein abweichendes Landesrecht später auf, kommt das Bundesrecht unmittelbar wieder zur Anwendung, ohne dass es eines erneuten Rechtsaktes des Bundes bedürfte.

1.2. Stehen wir vor einer Rechtszersplitterung?

Das neue Abweichungsrecht der Länder kann leicht dazu führen, dass die bisherige Rechtseinheit auf dem Gebiet des Raumordnungsrechts verlorengeht. Die Raumordnungsminister von Bund und Ländern haben sich darauf verständigt, dass eine solche Entwicklung vermieden werden sollte. Gemeinsames Ziel ist, die Rechtseinheit möglichst weitgehend zu wahren. Deshalb bemühen sich der Bund und die Länder um ein neues Raumordnungsgesetz, das von den Ländern mitgetragen wird und ihnen wenig Anlass zur Abweichung gibt.

Um das zu erreichen, wurde eine Kommission mit Ländervertretern gebildet, die einen ersten Entwurf für das künftige Raumordnungsgesetz erarbeitet hat. Dieser Entwurf war die Grundlage für den Gesetzentwurf, den das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt hat. Diesem Gesetzentwurf gingen Vorentwürfe voraus, die Gegenstand intensiver Verhandlungen in den Gremien der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) waren. Auch diese Verhandlungen waren durch das Bemühen geprägt, zu konsensualen Lösungen zu gelangen.
Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass in der förmlichen Anhörung der Länder, die der Bund nach Vorlage des Referentenentwurfs durchführte, ein breiter Konsens erreicht werden konnte.

Das Bemühen des Bundes, eine Rechtszersplitterung zu vermeiden, beschränkt sich jedoch nicht auf die - formale - Abstimmung mit den Ländern. Es wirkt sich auch auf die inhaltlichen Regelungen des neuen Gesetzes aus.
Das zeigt sich vor allem darin, dass der Bund sein Recht zur Vollregelung nicht umfassend ausschöpft. Vielmehr trifft er in einigen Bereichen nur Teilregelungen und überlässt den Ländern von vornherein Bereiche zur eigenständigen Regelung. Um die Rechtseinheit zu wahren, ist das Gesetz auf eine Balance angelegt, nämlich zwischen der Normierung weitgehender bundeseinheitlicher Standards einerseits und der Zurückhaltung des Bundes hinsichtlich landesspezifischer Besonderheiten andererseits. So lässt das Gesetz zu bestimmten Fragen ergänzendes Landesrecht zu (vgl. § 28 Absatz 3 des neuen Gesetzes). Insoweit besteht ein Hauch von „Rahmengesetzgebung“ weiter. Neben dem bundesweit geltenden Raumordnungsgesetz wird es deshalb weiterhin Landesplanungsgesetze geben - und zwar unabhängig von der Abweichungsproblematik.

Zurückhaltung übt der Bund vor allem bei verfahrensrechtlichen Regelungen. So versucht der Bund nicht, unterschiedliche Bestimmungen, welche die Länder zum Zielabweichungsverfahren erlassen haben, durch eine einheitliche Regelung zu ersetzen. Vielmehr akzeptiert er die in Nuancen unterschiedlichen Regelungen der Länder und lässt sie fortbestehen. Ergänzendes Landesrecht ist darüber hinaus hinsichtlich der Zuständigkeitsregelungen, der Gebührenregelungen und im Hinblick auf die Regelungen zur Planerhaltung vorgesehen. Letzteres bedeutet, dass der Bund über die von ihm vorgesehenen, schon sehr weitreichenden Regelungen zur Planerhaltung hinaus noch zusätzliche Landesregelungen zulässt.

Zur Wahrung der Rechtseinheit dient auch, dass sich das neue Gesetz weitgehend am bisherigen Recht orientiert und damit an den Regelungen festhält, die allgemeine Zustimmung gefunden haben.

Damit der erreichte Konsens zwischen Bund und Ländern auch im Gesetzgebungsverfahren nicht verlorenging, führte der Bund ein Planspiel durch. Dort wurden die angestrebten neuen Regelungen gemeinsam mit einzelnen Trägern der Raumplanung auf ihre Praxistauglichkeit geprüft, insbesondere in Bezug auf die Verzahnung mit dem bestehenden Verfahrensrecht der Länder. Über diese Träger und Akteure der Raumplanung waren mittelbar auch die Länder beteiligt, so dass der Bund und die Länder - über die Beteiligung des Verfassungsorgans Bundesrat hinaus - auch während des Gesetzgebungsverfahrens im Dialog blieben. Die Ergebnisse des Planspiels wurden eingespeist in die parlamentarischen Beratungen des Deutschen Bundestages, so dass das Parlament aufgrund des Planspiels letzte Hand an das künftige Gesetz anlegen konnte.

1.3. Was ist neu im Raumordnungsgesetz?

Wenn auch die bewährten, von Bund und Ländern gemeinsam getragenen bisherigen Regelungen möglichst weitgehend in das neue geltende Bundesrecht übernommen wurden, bedeutet das jedoch nicht, dass das Gesetz keine Neuerungen enthält. Vielmehr wird das Raumordnungsrecht auf der Grundlage der praktischen Erfahrungen mit dem bisherigen Raumordnungsgesetz fortentwickelt. Dazu gehört auch, dass die zwischenzeitlich ergangene Rechtsprechung berücksichtigt wird. Vor allem aber will das neue Gesetz auf *neue Herausforderungen* reagieren. Dazu zählt insbesondere, dass der wirtschaftliche Strukturwandel und die demografische Entwicklung den Siedlungsdruck bereits in vielen Regionen erheblich zurückgehen ließen. In solchen Regionen sind Brachen und Leerstand entstanden. Deshalb verfolgt das neue Gesetz noch stärker die Wiedernutzung nicht mehr genutzter Siedlungsflächen und die Minderung der Flächeninanspruchnahme.

Bei den Regelungen über *Aufgabe und Leitvorstellung* der Raumordnung gibt es wenig Änderungen. Bund und Länder sind sich darin einig, dass die Raumordnung eine flächendeckende Aufgabe bleibt, die sich sowohl für den Gesamtraum als auch für *alle* Teilräume stellt. Gründlich diskutiert wurde, ob die *Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse* auch künftig zur Leitvorstellung gehört. Dabei ging es um die Frage, ob der wirtschaftliche Strukturwandel und die demografische Entwicklung künftig noch gleichwertige Lebensverhältnisse zulassen. Am Ende war man sich darin einig, dass an der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse festzuhalten, dabei aber künftig vielleicht stärker als bisher darauf zu achten ist, dass „gleichwertig“ nicht „gleich“ bedeutet. Das Festhalten an der Leitvorstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse entspricht im Übrigen auch der Wertung des Verfassungsgebers. Denn er bestimmt (in Artikel 72 Absatz 2 GG), dass der Bund auf einzelnen Gebieten der konkurrierenden

Gesetzgebung nur dann Gesetze erlassen darf, wenn und soweit das die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse erfordert.

Gründlich überarbeitet wurden dagegen die *Grundsätze der Raumordnung*. Die Grundsätze wurden an die heutigen Herausforderungen angepasst. Maßstab waren dabei die „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumordnung in Deutschland“, die der Bund und die Länder in den letzten Jahren gemeinsam erarbeitet haben. Dabei kommt den gesetzlichen Grundsätzen die gleiche Wirkung wie bisher zu: Sie sind bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Auch regelt das Raumordnungsgesetz weiterhin die Grundsätze nicht abschließend. Deshalb wird dem Katalog das Wort „insbesondere“ vorangestellt. Das erlaubt den Ländern, weitere Grundsätze festzulegen, sowohl durch Gesetz als auch in Raumordnungsplänen (vgl. § 3 Absatz 3 ROG).

Was sind *die neuen Akzente* bei den Grundsätzen?
Das neue Gesetz betont den demografischen Wandel in besonderer Weise. Es weist darauf hin, dass der zu erwartende teilweise *Rückgang der Bevölkerung* bei der Raumplanung zu berücksichtigen ist und deshalb stärker als bislang längerfristige Bedarfsprognosen zu erstellen sind. Eine Folge des demografischen Wandels ist auch, dass der Wohnbedarf nicht mehr ausdrücklich in den Grundsätzen, sondern nur noch in der Gesetzesbegründung angesprochen wird.
Dagegen wird die Konzentration der Siedlungstätigkeit auf vorhandene Siedlungen mit guter Infrastruktur postuliert. Gemäß der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wird die Innenstadtentwicklung als Mittel zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme besonders betont. Im neuen Gesetz heißt es dazu wörtlich:
„Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu vermindern, insbesondere durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andre Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen.“
Stärker als bisher stellen die Grundsätze die *Erhaltung und Revitalisierung der Innenstädte* als wichtigen Belang heraus.

Längere Diskussionen gab es darüber, ob die *Teilung Deutschlands* auch heute noch in den Grundsätzen zu behandeln ist. Man verständigte sich darauf, dass die Teilung eine wichtige Ursache für die Herausforderungen ist, die sich heute zum Beispiel hinsichtlich des wirtschaftlichen Strukturwandels oder der demografischen Entwicklung stellen.
Ein ganz neuer Belang ist der *Schutz kritischer Infrastrukturen*. Dabei geht es darum, Infrastruktureinrichtungen wie Schienenwege, Bundesautobahnen oder Gasleitungen so zu planen, dass sie bei Terroranschlägen oder Naturkatastrophen möglichst wenig Schaden erleiden. Nicht zu verkennen ist dabei jedoch, dass der neue Belang in einem Spannungsverhältnis zum Bestreben steht, die Inanspruchnahme von Flächen zu minimieren. Deshalb schließt der neue Grundsatz nicht von vornherein aus, dass auch

künftig Schienenwege und Autobahnen parallel verlaufen, wie das zum Beispiel bei der neuen Schnellbahn-Strecke zwischen Frankfurt am Main und Köln der Fall ist.
Es gibt keinen besonderen Grundsatz für den *ländlichen Raum* mehr. Vielmehr wird der ländliche Raum bei den einzelnen Belangen wie Wirtschaft, Kulturlandschaften oder Umwelt/Klimaschutz angesprochen. Dafür hat sich das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz eingesetzt, damit der ländliche Raum jeweils bei diesen wichtigen Aufgabenbereichen beachtet wird.
Einen besonderen Akzent setzen die neuen Grundsätze beim *Klimaschutz*. Dort werden die verschiedenen Aspekte des Klimaschutzes angesprochen: Zum einem die Maßnahmen gegen den Klimawandel. Dazu gehören der Einsatz erneuerbarer Energien, der sparsame Umgang mit Energie, die Bindung klimaschädlicher Stoffe in den sogenannten Senken. Aber auch die Anpassung an den Klimawandel gehört zu den raumordnerischen Grundsätzen. Dazu gehören zum Beispiel das Erhalten oder Schaffen von Frischluftschneisen, die Ausweisung von Retentionsräumen zur Vermeidung von Überschwemmungen an den Flüssen, das Freihalten von Flächen, die durch herabstürzende Felsbrocken bedroht sind. Die sichere und umweltverträgliche Energieversorgung gehört dabei nicht zum Klimaschutz, sondern zum Grundsatz Wirtschaft.

Die neuen Grundsätze heben die Bedeutung von *Stadt-Land-Partnerschaften* und von Verantwortungsgemeinschaften hervor. Es gibt auch einen besonderen Grundsatz zur *europäischen Zusammenarbeit*. Dadurch soll die EU jedoch keine zusätzlichen Kompetenzen erhalten.

Bei den *Zielen der Raumordnung* bringt das neue Gesetz folgende Änderungen:
Es bleibt bei der bisherigen Definition der Ziele und bei den Regelungen zu ihrer Bindungswirkung. Neu ist jedoch, dass das Gesetz ausdrücklich Ausnahmen von den Zielen zulässt (§ 6 Absatz 1 des Gesetzes). Das soll mehr Flexibilität ermöglichen und greift die Rechtsprechung auf. Die Ausnahmen müssen sehr konkret formuliert werden, so dass im Einzelfall klar ist, ob eine Ausnahme greift.
Neue Regelungen gibt es auch zur Zielabweichung (§ 6 Absatz 2 des Gesetzes). Die Voraussetzungen für die Zielabweichungen bleiben dabei unverändert. Es bleibt auch dabei, dass die Zielabweichung Gegenstand eines Verfahrens zu sein hat. Nicht länger vorgeschrieben wird dabei jedoch ein besonderes Verfahren, so dass die Zielabweichung nach Bundesrecht auch im Genehmigungsverfahren behandelt werden könnte. Jedoch gilt in besonderer Weise für das Zielabweichungsverfahren, dass der Bund ergänzendes Landesrecht zulässt.

Das klassische Instrument der Raumordnung ist der *Raumordnungsplan*. Es sind in erster Linie die Festlegungen in den Raumordnungsplänen, mit denen die der Raumordnung steuert. Denn die in einem Raumordnungsplan festgelegten Ziele der Raumordnung sind in der Regel für nachfolgende raumbedeutsame Projekte strikt bindend, und die festgelegten Grundsätze der Raumordnung sind bei nachfolgenden

Projektzulassungsverfahren als abwägungsrelevanter Belang zu berücksichtigen. Im Bereich der räumlichen Planung in den Ländern folgt daraus eine Planhierarchie: Landesweiter Raumordnungsplan – Regionalplan – Flächennutzungsplan – Bebauungsplan. Die Inhalte des jeweils nachfolgenden Plans sind aus den übergeordneten Plänen zu entwickeln, so dass auch die Festlegungen des landesweiten Raumordnungsplans letztendlich auf der Projektebene umgesetzt werden. Die neuen gesetzlichen *Regelungen über die Raumordnungspläne* halten an diesen Regelungen fest. Neu ist lediglich die Klarstellung, dass die Vorschriften über die Aufstellung von Raumordnungsplänen auch für deren Änderung, Ergänzung und Aufhebung gelten.

Besondere Aufmerksamkeit widmet das Gesetz der *Umweltprüfung*. Sie wird vollständig im neuen Gesetz geregelt. Damit setzt das Raumordnungsgesetz künftig die Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung unmittelbar und vollständig um (vgl. § 9 des Gesetzes). Ziel ist, dass das Raumordnungsgesetz auch hinsichtlich der Umweltprüfung aus sich selbst heraus verständlich ist und dass allein der Raumordnungsgesetzgeber über die Fortentwicklung der Umweltprüfung entscheidet.

Nicht nur in den Grundsätzen, sondern auch in den Vorschriften über die Raumordnung in den Ländern betont das neue Gesetz die *raumordnerische Zusammenarbeit*. Die „Koordinierung durch Kooperation“ soll größere Bedeutung erlangen. Deshalb präzisiert das Gesetz (in § 13 Absatz 1) die Verpflichtung zur Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Stellen und mit Privatpersonen. Dabei nennt das Gesetz beispielhaft wichtige Formen der raumordnerischen Zusammenarbeit. Das sind vertragliche Vereinbarungen (auch über Kosten), regionale Entwicklungskonzepte, Netzwerke, Aktionsprogramme sowie die Raumbeobachtung und die Beratung der Fachplanung.

Neu am künftigen Gesetz ist auch, dass es die *Planerhaltung* ausbaut (§ 12 des Gesetzes). Das Aufstellen von Plänen wird immer schwieriger, weil immer mehr Belange zu beachten und miteinander abzuwägen sind. Deshalb wächst die Gefahr, dass Pläne vor Gericht mit Erfolg angefochten werden können. Dem will das neue Gesetz entgegenwirken. Die Bestandskraft der Pläne soll erhöht werden, damit die Bürger sich auf sie verlassen können, zum Beispiel wenn sie bauen. Dabei geht es aber nicht darum, die Beachtung aller Rechtsvorschriften während des Aufstellungsverfahrens einzuschränken. Vielmehr stellt die Begründung ausdrücklich klar, dass das Recht der Aufsichtsbehörden unberührt bleibt, Fehler während des Aufstellungsverfahrens zu rügen und auf ein korrektes Vorgehen hinzuwirken. Eingeschränkt wird jedoch die nachträgliche Rüge von Fehlern. Das ist wichtig, weil zum Beispiel die immer stärkeren Anforderungen an die Umweltprüfung die Gefahr von Fehlern erhöhen. Die Rügefrist wird auf ein Jahr begrenzt. Einige Fehler können von vornherein unbeachtlich sein:

- die Verletzung von vielen Verfahrens- und Formvorschriften,
- die Verletzung des Entwicklungsgebots (wonach der Regionalplan aus dem Raumordnungsplan zu entwickeln ist),

- die Unvollständigkeit des Umweltberichts, dessen Lücken noch bis zum Ende des Aufstellungsverfahrens durch eine Ergänzung in der Zusammenfassenden Erklärung geheilt werden können.

Zugleich ermöglicht das Gesetz, Fehler in einem ergänzenden Verfahren zu beheben, dessen Ergebnisse rückwirkend in Kraft gesetzt werden können.

Wie das geltende Recht lässt auch das neue Gesetz die *Untersagung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen* zu. Die Untersagung ist unbefristet, wenn Ziele der Raumordnung entgegenstehen. Sie ist befristet, wenn ein Raumordnungsplan aufgestellt wird und verhindert werden soll, dass die Planung oder Maßnahme den Zielen des kommenden Raumordnungsplans widersprechen. Bei der befristeten Untersagung soll künftig der Tatsache Rechnung getragen werden können, dass die Aufstellung des Raumordnungsplans teilweise länger dauert. Deshalb bleibt es zwar bei der grundsätzlichen Dauer der Untersagung von zwei Jahren. Jedoch kann die Untersagung um ein Jahr verlängert werden.

Neue Bestimmungen soll auch der dritte Abschnitt des künftigen Raumordnungsgesetzes über die *Raumordnung im Bund* enthalten.

Festgehalten wird daran, dass der Bund Raumordnungspläne für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) aufstellt. Denn dieses Meeresgebiet gehört zu keinem Bundesland. Neu hingekommen ist, dass der Bund die Grundsätze der Raumordnung konkretisieren kann (§ 17 Absatz 1 des Gesetzes). Gedacht ist an die Konkretisierung *einzelner* Grundsätze. Kriterium für das Tätigwerden des Bundes ist, dass es um „die räumliche Entwicklung des Bundesgebietes“ geht, nicht um Teilräume. Die neue Regelung soll auch dazu beitragen, dass Deutschland auf europäischer Ebene handlungsfähiger wird. Damit soll abgewehrt werden, dass die EU neue Kompetenzen anstrebt, weil sie in Deutschland Handlungsdefizite sieht. Hintergrund für die neue Regelung sind auch die guten Erfahrungen mit der Territorialen Agenda in Leipzig, in der vor allem der Bund konkrete Aussagen zur Raumordnung formulierte, die allenthalben begrüßt wurden.

Die Form, in der der Bund einzelne Grundsätze konkretisiert, soll ein Raumordnungsplan sein.

Die andere neue Regelung zur Raumordnung im Bund betrifft länderübergreifende Standortkonzepte für See-, Binnen- und Flughäfen. Der Bund soll solche Standortkonzepte als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung aufstellen können (§ 17 Absatz 2 des Gesetzes).

Ein Beispiel dafür, wann ein solches länderübergreifendes Standortkonzept nach Auffassung des Bundes sinnvoll ist, stellt das Streben vieler Länder dar, Regionalflughäfen auszubauen und vom Bund deren Erschließung mit Bundesverkehrswegen zu fordern. In solchen Fällen zeigt sich hin und wieder, dass die geforderte Erschließung eng beieinander liegender Regionalflughäfen mit Bundesverkehrswegen über das wirtschaftlich vertretbare Maß hinausgeht. In solchen

Fällen ist es sinnvoll, dass in einem transparenten und geordneten Verfahren entschieden wird, welche einzelnen Flughäfen in absehbarer Zeit an die Schienenwege des Bundes oder an die Bundesautobahnen angeschlossen werden.
Die Länder haben die angestrebte neue Regelung anfangs sehr kritisch betrachtet. Sie fürchteten insbesondere eine Bindung durch die Zielvorgaben des Bundes. Der Bund hat dem Rechnung getragen, indem er eine Bindung der Standortkonzepte für die Länder ausschließt und die Bindung auf die Bundesverkehrswegeplanung begrenzt.

1.4. Ablauf des Gesetzgebungsverfahren

Zur neuen verfassungsrechtlichen Grundlage des Gesetzes gehört, dass es nicht sofort nach Verabschiedung in Kraft treten kann. Vielmehr schreibt das Grundgesetz vor, dass zwischen Verkündung des Gesetzes im Gesetzblatt und seinem Inkrafttreten sechs Monate liegen müssen.
Dieser Zeitraum soll den Ländern zur Verfügung stehen, damit sie abweichendes Recht setzen können. Auf diese Weise soll vermieden werden, dass in dem Land, welches von vornherein beabsichtigt, abweichendes Recht zu erlassen, das Bundesgesetz für nur wenige Monate gilt und dann durch das abweichende Landesrecht abgelöst wird. Dieser schnelle Wechsel würde die Bürger verwirren. Deshalb muss der Bundesgesetzgeber den Ländern sechs Monate Zeit lassen, abweichende Landesgesetze zu verabschieden.

So ist es zu erklären, dass das neue Bundesraumordnungsgesetz zwar noch im Jahr 2008 vom Parlament verabschiedet, vom Bundespräsidenten ausgefertigt und im Bundesgesetzblatt verkündet wurde, aber erst morgen, am 30. Juni 2009, in Kraft tritt. Davon gibt es nur eine Ausnahme. Die Vorschriften, bei denen kein abweichendes Landesrecht möglich ist, traten sofort einen Tag nach der Verkündung, nämlich am 30. Dezember 2008, in Kraft. Dabei handelt es sich insbesondere um die Vorschrift, die dem Bund erlaubt, einen Raumordnungsplan für die ausschließliche Wirtschaftszone zu erlassen. Die anderen Vorschriften treten erst morgen in Kraft.
Dabei können wir feststellen, dass das Bundesgesetz in allen 16 Länder in Kraft treten wird. Denn kein Land hat ein vollständiges eigenen Gesetz erlassen. Das ist der Lohn dafür, dass wir das Gesetz im engem Zusammenwirken mit den Ländern geschaffen haben. Und es ist ein gutes Zeichen für die Rechtseinheit in Deutschland.

2. Neue Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)

Frau Dr. Kopietz-Unger hat mich gebeten, auch auf die neue Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) einzugehen. Ich will das gern tun.

Auch bei dieser Verordnung handelt es sich um eine Rechtsvorschrift, die noch ganz frisch ist. Denn der Bundesrat hat der neuen Verordnung erst am 12. Juni 2009 zugestimmt. Sie kann deshalb jetzt verkündet werden und in Kraft treten.
Wie der Name der Verordnung sagt, regelt sie die Honorare, welche Architekten und Ingenieure für ihre Leistungen erhalten. Die Verordnung knüpft an eine Tradition an, die 2000 Jahre alt ist. Sie knüpft an die Traditionen im alten Rom an. Damals war man der

Auffassung, dass ein gebildeter Mensch nicht für ein Entgelt arbeitet, sondern für eine Anerkennung, das Honorar.
Es gehörte auch zur Tradition, dass man über Geld nicht spricht. Deshalb wollte man vermeiden, dass das Honorar Gegenstand von Verhandlungen oder gar Auseinandersetzungen ist. Die Höhe des Honorars wurde deshalb in Regeln festgelegt, die automatisch zur Anwendung kamen.

Diese Tradition gilt noch heute in Deutschland für die freien Berufe. Das heißt für die Ärzte, die Rechtsanwälte sowie die Architekten und Ingenieure.

Die Verordnung, welche die Honorare der Architekten und Ingenieure festlegt, wurde zum letzten Mal im Jahr 1996 geändert. Seitdem sind die Honorarsätze nicht mehr angepasst worden. Aufgabe der neuen Verordnung ist es deshalb, die Honorarsätze anzuheben. Die Erhöhung soll durchgängig 10 Prozent betragen.

Neu an der jetzt beschlossenen Verordnung ist, dass sie nur noch für Planerbüros mit Sitz in Deutschland gilt. Das ist eine Folge der europäischen Dienstleistungsrichtlinie. Danach dürfen die EU-Mitgliedstaaten keine Regelungen erlassen, welche ausländischen Dienstleistern den Zugang zum deutschen Markt erschweren.
Das betrifft zum einen die Niederlassungsfreiheit, also das Recht ausländischer Architekten und Ingenieure, in Deutschland ein Büro zu eröffnen. Für solche Niederlassungen sind
Regelungen jetzt - nach Artikel 15 der Richtlinie - nur noch aus zwingenden Gründen des Allgemeinwohls zulässig. Dazu gehören auch der Verbraucherschutz, der Schutz der Umwelt und der städtischen Umwelt einschließlich der Stadt- und Raumplanung sowie die Wahrung des nationalen, historischen und künstlerischen Erbes.

Die HOAI soll die Verbraucher schützen. Sie soll einen ruinösen Preiswettbewerb unter den Architekten und Ingenieuren vermeiden, der die Qualität der Planungstätigkeit beeinträchtigen könnte. Deshalb kam man zu dem Ergebnis, dass die Vorschriften der neuen HOAI für alle Büros mit Sitz in Deutschland gelten können, auch für die Büros ausländischer Architekten und Ingenieure.
Zu einem anderen Ergebnis kam man jedoch bei Prüfung der Frage, ob die Verordnung auch für Büros mit Sitz im Ausland Anwendung finden kann. Hier geht es um den freien Dienstleistungsverkehr. Dafür gilt eine andere Vorschrift der Dienstleistungsrichtlinie, nämlich deren § 16. Er sieht ein weitgehendes Behinderungsverbot vor. Einschränkungen sind nur aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit, Gesundheit oder des Schutzes der Umwelt gerechtfertigt. Der Verbraucherschutz gehört nicht dazu. Deshalb kam die gründliche Prüfung zu dem Ergebnis, dass die HOAI nicht für Büros mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten gelten darf.

Was bedeutet das für polnische Architekten und Ingenieure?
Falls sie ein Büro in Deutschland haben, gilt die neue HOAI für diese Büros.

Haben sie kein Büro in Deutschland, sondern werden aus ihren polnischen Büros heraus in Deutschland heraus tätig, sind sie nicht an die HOAI gebunden. Sie können deshalb das Honorar frei aushandeln.

Lassen Sie mich zum Schluss noch auf eine wichtige neue Regelung der neuen HOAI hinweisen. Ziel der neuen HOAI war es zu verhindern, dass der Architekt ein Interesse hat, besonders teuer zu bauen. Bisher richtet sich nämlich das Honorar des Architekten nach den Baukosten. Je höher die Baukosten sind, desto höher war bisher auch das Honorar. Das soll sich künftig ändern. Für das Honorar kommt es künftig nicht mehr auf die endgültigen Baukosten an, sondern auf die Schätzung der Baukosten, die am Ende der Planung nach allgemeinen Erfahrungswerten vorgenommen wird, bevor das Bauen beginnt. Der Fachbegriff dafür lautet „Baukostenberechnungsmodell“.Gelingt es dem Architekten zu erreichen, dass die tatsächlichen Baukosten unter diesen geschätzten Baukosten liegen, so soll er künftig bis zu 20 % der Differenz als Erfolgsbonus erhalten. Überschreiten dagegen die tatsächlichen Baukosten die Berechnungen , so verringert sich das Architektenhonorar um maximal 5 %.
Nach einem Jahr soll geprüft werden, wie sich diese neue Regelung bewährt.

Detlef Herz

Wydział Planowania Regionu Landów Berlina Brandenburgii, Niemcy

„Informacja na temat Planu Rozwoju Regionalnego dla Berlina i Brandenburgii (LEP B-B) ze szczególnym uwzględnieniem aspektów transgranicznych"

Ponieważ kraje związkowe Berlin i Brandenburgia są ze sobą przestrzennie bardzo ściśle powiązane, to już w roku 1995 doszły one do porozumienia w sprawie utworzenia wspólnej jednostki planistycznej. Oba kraje związkowe zawarły w tym celu umowę w sprawie zadań i prowadzenia wspólnej jednostki ds. planowania regionalnego krajów związkowych Berlin i Brandenburgia oraz podstaw i procedur jej działania (umowa o planowaniu regionalnym – aktualna wersja z lutego 2008 r.).

Obok zawarcia tego porozumienia dającego podstawę prawną oba kraje ustaliły w Programie Rozwoju Regionalnego 2007 zasady porządku przestrzennego dla europejskiego regionu metropolitalnego Berlin-Brandenburgia, odpowiednio je motywując. Ten region metropolitalny jako region stołeczny Berlin-Brandenburgia obejmuje całe terytorium obu krajów związkowych. Bazując na tych zasadach, opracowano w latach ubiegłych Plan Rozwoju Regionalnego dla Berlina i Brandenburgii (LEP B-B), który wszedł w życie w dn. 15 maja 2009 r. na mocy rozporządzeń przyjętych przez oba rządy krajowe.

Plan LEP B-B zastępuje:

- dotychczasowy plan rozwoju regionalnego Brandenburgii LEP I – podział na ośrodki centralne,
- wspólny plan rozwoju regionalnego dla węższego obszaru powiązań Berlina i Brandenburgii (LEP eV) oraz
- plan rozwoju regionalnego dla kompleksowego obszaru Berlina i Brandenburgii (LEP GR) – uzupełniające ustalenia planistyczne dla zewnętrznego obszaru rozwoju.

Ważnymi aktualnie planami zagospodarowania przestrzennego na szczeblu krajów związkowych Berlin i Brandenburgia są od teraz już tylko przedstawiony tutaj „Plan Rozwoju Regionalnego dla Berlina i Brandenburgii" oraz „Wspólny Plan Rozwoju Regionalnego dla Lokalizacji Portu Lotniczego (LEP FS)".

Plan LEP B-B koncentruje się w szczególności na:

- wkomponowaniu regionu stołecznego w system powiązań ogólnokrajowych i międzynarodowych,

- systemie ośrodków centralnych,
- rozwoju sieci osadniczej oraz
- rozwoju infrastruktury transportowej.

Plan reguluje zasadniczo, że sieci komunikacyjne i transportowe, połączenia infrastrukturalne i węzły w regionie stołecznym należy ukształtować w ten sposób, by wzmacniały one połączenia między europejskimi i krajowymi regionami metropolitalnymi i miastami oraz włączanie tych połączeń w wielkowymiarowe europejskie korytarze rozwoju przestrzennego. Priorytetowe znaczenie ma przy tym włączenie w oś połączeń północ-południe i oś wschód-zachód. Celem tego podejścia ma być poprawa dostępności między regionami metropolitalnymi jako siłami napędowymi wzrostu oraz dostępności dynamicznych rynków wzrostu, by móc jeszcze bardziej poprawić pozycję regionu stołecznego w środku Europy i generować dzięki temu impulsy gospodarcze. Doskonałe przyswajanie, produkcja i gospodarcze wykorzystywanie wiedzy jest istotnym czynnikiem konkurencyjności regionów metropolitalnych. Ten rozwój wiedzy jest zaś dziś niemożliwy bez wymiany wiedzy na wysokim poziomie. W związku z tym poprawa dostępności metropolii i rynków wzrostu służy wzajemnym korzyściom.

Plan LEP BB reguluje, że transnacjonalne korytarze transportowe mają służyć zapewnieniu i rozwijaniu szerokiego powiązania sieciowego regionu stołecznego wewnątrz Europy. Na mapie obrazującej ustalenia są naniesione znaczące konkretne ośrodki w Polsce i Europie takie jak Szczecin, Poznań, Warszawa, Wrocław, Moskwa i Kijów.

Międzynarodowe powiązanie regionu stołecznego widać wyraźnie również na przykładzie transportu powietrznego. Mając na uwadze zmniejszenie obciążenia hałasem i osiągnięcie ścisłego przestrzennego odniesienia portu lotniczego do Berlina jako głównego miejsca generującego ruch, z krótkimi drogami dojazdowymi i przy włączeniu w istniejący system transportowy, plan określa, że loty liniowe i loty w ramach podróży zryczałtowanych mogą być w Berlinie i Brandenburgii realizowane jedynie poprzez port lotniczy Berlin Brandenburg International (BBI). Nie dotyczy to transportu lotniczego przy pomocy samolotów o dopuszczalnej maksymalnej masie startowej do 14 ton.

Plan ten wyszczególnia metropolię Berlin, ośrodki nadrzędne (stolicę kraju związkowego Poczdam oraz Cottbus, Brandenburg i Frankfurt n. Odrą) oraz ośrodki średniego szczebla, w tym ośrodki o podziale funkcjonalnym, oraz na koniec ośrodki centralne. Zrezygnowano z określenia ośrodków lokalnych, gdyż w wyniku administracyjnej reformy komunalnej powstały silne gminy i jednostki obejmujące kilka gmin (*Amt*), które zapewniają zabezpieczenie podstawowych potrzeb mieszkańców.

Rozwój sieci osadniczej ma się odbywać zasadniczo przy wykorzystaniu nie w pełni dotychczas wykorzystywanych potencjałów rozwoju na istniejących obszarach osadniczych, przy uwzględnieniu istniejącej infrastruktury, funkcjonalnych przyporządkowań i zrównoważenia. Przy planowaniu nowych terenów osadniczych szczególne znaczenie ma osiedle jako element planistyczny. Obejmuje ono zdefiniowane obszary stolicy federalnej oraz stolicy Brandenburgii jak również ich bezpośredniego otoczenia. Wyznaczanie nowych osiedli na tych obszarach jest możliwe

bez ograniczeń planistycznych. Jest to jedna z najbardziej znaczących nowości tego planu. Poza tymi obszarami nowe osiedla można natomiast wyznaczać zasadniczo tylko w sąsiedztwie istniejących już osiedli. Kolejną ważną nowością tego planu jest tak zwana dodatkowa opcja rozwoju poza zdefiniowanym obszarem osiedla. Określa ona, że w ośrodkach niebędących ośrodkami centralnymi dopuszczalne jest wyznaczanie dodatkowego terenu pod zabudowę mieszkaniową o wielkości 0,5 hektara na 1000 mieszkańców na okres dziesięciu lat. Takie tereny osadnicze można umieszczać w planach bez udokumentowania zapotrzebowania.

Kategoria planistyczna „tereny pod inwestycje przemysłowe“ otwiera w ponadregionalnej konkurencji o pozyskiwanie inwestorów w krótkiej perspektywie szeroką ofertę odpowiednich do tego celu dużych powierzchni. Pod względem strukturalno-przestrzennym lokalizacje te są podobne do specjalnych stref ekonomicznych w Polsce.

Kolejnym istotnym aspektem rozwoju osiedli jest wielkopowierzchniowy handel. Jako istotne do uwzględnienia cele sformułowano tu wymóg koncentracji na ośrodki centralne, zakaz pogarszania planistycznej sytuacji sąsiadujących ze sobą ośrodków centralnych i systemu zaopatrzenia bliskiego konsumentom oraz konieczność zgodności z zaopatrzeniem i funkcjami w oparciu o system ośrodków centralnych. Centra sprzedaży bezpośredniej producenta o powierzchni sprzedaży ponad 5.000 metrów kwadratowych są dopuszczalne tylko w metropolii Berlin oraz ośrodkach nadrzędnych.

Ponieważ granica między Brandenburgią a Polską przebiega prawie w całości wzdłuż Odry i Nysy, podkreśla się, że w dziedzinie ryzyka powodziowego szczególne znaczenie należy przypisać zagadnieniom prewencyjnej ochrony przeciwpowodziowej oraz minimalizowaniu szkód.

Podsumowując, należy stwierdzić, że plan LEP B-B otwiera cały szereg możliwości planistycznych, przenosi jednak jednocześnie na dalsze płaszczyzny dużą dozę odpowiedzialności za planowanie w ramach ich konkretnych kompetencji.

Załącznik nr 1

Per-Olof Persson

Dyrektor Współpracy Międzyregionalnej, Region Skania,

Department Rozwoju Regionalnego

„Rozwój Regionu Skania i możliwości wzmocnienia współpracy w obszarze Morza Bałtyckiego”

Wstęp

Skania jest położonym najdalej na południe regionem Szwecji, składa się z 33 miast, które zamieszkuje niewiele ponad 1,2 miliona mieszkańców. Obszar 11,000 kilometrów kwadratowych jest jednym z najgęściej zaludnionych regionów Szwecji, gdzie na jeden kilometr kwadratowy przypada 110 mieszkańców.

Region Skania i jego obowiązki

Region Skania jest raczej młodą strukturą. Został utworzony w 1999 roku z dwóch byłych rad gmin i trzech organizacji ochrony zdrowia. Mamy bezpośrednio wybieraną Radę Regionalną liczącą 149 członków. Wybory odbywają się co cztery lata, następne będą miały miejsce we wrześniu 2010.

Najważniejszymi zadaniami i obowiązkami Regionu Skania są:

- Zdrowie, opieka medyczna i dentystyczna.
- Transport publiczny – planowanie, koordynacja i finansowanie.
- Planowanie przestrzenne, planowanie infrastrukturalne i strategie dotyczące środowiska.
- Kultura – rozwój i strategie, dotacje dla instytucji a także kierowanie operą regionalną i teatrami tańca.
- Strategiczny rozwój biznesu, dla którego mamy także trzy różne własne regionalne firmy: Invest, Events i Tourism.
- Reprezentowanie regionu zarówno na szczeblu krajowym – wobec rządu krajowego – i w relacjach międzynarodowych.

Dynamiczny region graniczny

Uważamy, że Skania jest dynamicznym regionem granicznym, jest zamieszkana przez 1.2 miliona mieszkańców, położona w samym centrum Regionu Morza Bałtyckiego. Razem z sąsiadującymi południowymi regionami Szwecji mamy 2.3 miliona mieszkańców. Razem z duńskimi częściami regionu Öresund mamy 3.6 miliona mieszkańców. W dalszej perspektywie, Regionu Morza Bałtyckiego, jesteśmy bardzo blisko przekroczenia liczby 20 milionów mieszkańców.

Nie tylko jesteśmy w centrum południowej części Regionu Morza Bałtyckiego, także jesteśmy bardzo blisko gospodarczego jądra Europy – „Pentagonu”.

Nasz Program Rozwoju Regionalnego ma cztery nadrzędne cele:

- Rozwój – bycie na szczycie szwedzkiego rozwoju gospodarczego oraz w zakresie rozwoju populacji.
- Atrakcyjność – w aspekcie lokowania biznesu, turystyki i infrastruktury.
- Trwałość – wiąże się nie tylko ze środowiskiem, ale także z płaszczyzną społeczną i ekonomiczną
- Równowaga – dotyczy wewnętrznej spójności społecznej i gospodarczej w regionie, w zakresie transportu, rynku pracy i rozwoju gospodarczego.

Aby osiągnąć te cele musimy współpracować z naszymi sąsiadami – w Południowej Szwecji, w Danii a także dookoła Morza Bałtyckiego. Dzięki temu możemy osiągnąć wartość dodaną a także lepszy rozwój dla nas wszystkich.

Główne wyzwania dla rozwoju

W ostatniej rewizji Programu Rozwoju, który został przyjęty przez Radę Regionalną 23 czerwca 2009, zdefiniowaliśmy pięć głównych wyzwań, na które powinna zostać zwrócona uwaga w nadchodzących latach:

- Wiedza – budowanie i dalszy rozwój innowacyjnych biznesów w regionie oraz zwiększanie badań. Jednym z przykładów jest utworzenie “Science Corridor” rozciągającego się z Oslo wzdłuż wybrzeża zachodniej Szwecji przez Danię do północnych Niemiec. Jednym z kluczowych elementów jest “ESS Scandinavia”, teraz jesteśmy niemal pewni, że zostanie zlokalizowana w naszym regionie. Na tym początkowym etapie skupiamy się na materiałach i pracach badawczych.
- Zaangażowanie – najważniejsza jest tutaj integracja społeczna. Słowa kluczowe to: otwartość i tolerancja.
- Środowisko i zmiany klimatyczne – jak radzić sobie z rosnącymi problemami stanowiącymi zagrożenie dla środowiska oraz z globalnym ociepleniem.
- Dostępność – zarówno wewnątrz regionu oraz promowanie kontaktów z sąsiadującymi regionami, ważne jest aby wszystko było przyjazne dla środowiska.
- Integracja z regionem Öresund – mimo że robimy wszystko aby zintegrować rynki pracy i gospodarkę w regionie Öresund, nadal pozostaje dużo do zrobienia, zwłaszcza w zakresie ustawodawstwa i systemu ubezpieczeń społecznych, które różnią się pomiędzy tymi dwoma krajami.

Międzyregionalne projekty

Region Skania uczestniczy w projektach międzyregionalnych w obszarze Morza Bałtyckiego, najważniejszymi z nich są:

- Południowa Szwecja – współpraca pomiędzy sześcioma szwedzkimi regionami.
- Komitet Öresund – współpraca pomiędzy Regionem Skania, Seeland oraz większymi miastami w regionach.
- The Scandinavian Arena – współpraca pomiędzy Regionem Öresund i Gothenburg/Oslo.

- South West Baltic – współpraca pomiędzy Regionem Öresund, Schleswig-Holstein i Hamburgiem.
- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy (The Central European Transport Corridor - CETC) – korytarz ze Skanii w kierunku Adriatyku.
- Forum Południowego Bałtyku (Baltic Development Forum).
- Współpraca Subregionalna Państw Morza Bałtyckiego (Baltic Sea States Sub-regional Cooperation - BSSSC).
- Konferencja Peryferyjnych Regionów Morskich/Komisja Morza Bałtyckiego (Conference of Peripheral Maritime Regions /Baltic Sea Commission - CPMR/BSC).
- Forum Parlamentów Południowego Bałtyku (Southern Baltic Sea Parliamentary Forum - obserwatorzy).

Współpraca międzynarodowa w ramach programów Interreg

W ostatnim okresie programowania dla Interreg (2002-2006), najbardziej aktywni jesteśmy w programie transgranicznym Öresund, ale także w programie Morza Bałtyckiego. Oto przykłady tego ostatniego: STRING I-II, TransLogis, Baltic Bridge, BALTIC+, Baltic Gateway, East West Transport Corridor, CoInCo and Baltic Master. W tych projektach najbardziej koncentrujemy się na korytarzach transportowych oraz planowaniu infrastrukturalnym.

W obecnym okresie programowania, mamy możliwość zaangażowania się w pięć programów terytorialnych; dwóch transgranicznych (Öresund-Kattegatt-Skagerrak and South Baltic), dwóch transnarodowych (Morze Północne i Morze Bałtyckie) oraz w Europejski Program Międzyregionalny.

W aktualnym programie Regionu Morza Bałtyckiego Interreg IVB włączyliśmy się jak do tej pory w cztery projekty, wszystkie związane w pewien sposób z transportem i infrastrukturą:

- Baltic Master II – związanym z bezpieczeństwem na morzu i byciem w stanie pogotowia w razie wypadków na morzu.
- TransBaltic – związany z tworzeniem wspólnej Strategii Bałtyckiej w zakresie infrastruktury i transportu, w której jesteśmy Partnerem Wiodącym.
- SCANDRIA – utworzenie korytarza od Morza Bałtyckiego do Adriatyku, będącego projektem zbliżonym do projektu SoNorA.
- East West Transport Corridor II – wschodnio zachodni korytarz z Danii, przez Rosję na Daleki Wschód.

W powiązaniu z tym ostatnim jest także projekt CoInCo North w programie transgranicznym Öresund-Kattegatt-Skagerrak.

Priorytety współpracy międzyregionalnej

Naszymi priorytetowymi obszarami współpracy w obszarze Morza Bałtyckiego są:

- Infrastruktura / transport i planowanie przestrzenne
- Innowacyjność i Nauka
- Rozwój biznesu
- Kultura
- Środowisko
- Integracja społeczna – głównym przykładem jest CPMR grupa robocza zainicjowana przez Przewodniczącego naszej Rady
- Opieka społeczna – która jest w pogotowiu w razie wypadków i klęsk żywiołowych.

Załącznik nr 2

Waldemar Okon

Urząd ds. Zagospodarowania Przestrzennego

i Planowania Regionalnego Pomorza Przedniego

„Możliwości realizacji projektów współpracy między Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Województwem Zachodniopomorskim"

Niniejszy referat podaje w bardzo skrócony sposób przegląd uwarunkowań prawnych dla współpracy między sąsiedzkimi regionami Meklemburgią-Pomorzem Przednim i Województwem Zachodniopomorskim oraz materialne możliwości realizacji wspólnych projektów.

1. Uwarunkowania prawne, finansowe i instytucjonalne

1.1 Uwarunkowania prawne:

Zaczynając od UE, należy stwierdzić, że sama Unia nie posiada kompetencji wykonawczych w zakresie porządku i planowania przestrzennego. Kwestie te należą do kompetencji poszczególnych państw członkowskich i w przypadku istotnych przedsięwzięć w wymiarze transgranicznym są reprezentowane dwu- bądź wielostronnie.

1.1.1 ‚Soft-law':

Za tym pojęciem kryją się dobrowolne porozumienia. Jako przykład z dziedziny porządku przestrzennego może posłużyć przede wszystkim EPRP: Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego (ang. ESDP). Została ona uchwalona w maju 1999 r. w Poczdamie jako ‚nietypowa decyzja Rady' (nie jest więc ona oficjalnym aktem prawnym WE/ UE). Zawiera ona trzy główne cele:

- spójność gospodarcza i społeczna
- zachowanie naturalnych podstaw życia i dziedzictwa kulturowego
- bardziej wyważona konkurencyjność przestrzeni europejskiej.

Perspektywa obejmuje trzy pola działania:

- policentryczny rozwój przestrzenny i nowe stosunki między miastem a wsią
- równoprawny dostęp do infrastruktury i wiedzy oraz
- rozważne podejście do przyrody i dziedzictwa kulturowego.

Inne znane plany i koncepcje to CEMAT 2000': ‚Europejska Konferencja Ministrów ds. Zagospodarowania Przestrzennego' czy też ‚VASAB 2010': ‚Wizje i strategie wokół Bałtyku 2010'. Wraz z rozszerzeniem UE i wzrostem liczby państw członkowskich do 27 konieczne będzie z pewnością kontynuowanie Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego.

1.1.2 Skuteczne pod kątem przestrzennym prawo regulujące porządek i planowanie

Zaliczają się do tego wiążące akty prawne Wspólnoty Europejskiej jak np. dyrektywa ptasia, dyrektywa siedliskowa, ramowa dyrektywa wodna, dyrektywa INSPIRE czy też wspólnotowe wytyczne w zakresie tworzenia transeuropejskich sieci transportowych.

Stoją one we wzajemnym powiązaniu z polityką gospodarki przestrzennej państw członkowskich.

1.1.3 Wiążące przepisy prawne

W § 16 ustawy o gospodarce przestrzennej Republiki Federalnej Niemiec zapisany jest wymóg uzgadniania planów i działań przestrzennych mogących mieć znaczne skutki dla kraju sąsiedzkiego. Ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku[1] […] Rzeczpospolitej Polskiej z października 2008 r. reguluje transgraniczny dostęp i uczestnictwo, w tym przypadku: strony niemieckiej, przy przedsięwzięciach o znacznym transgranicznym potencjale wpływu na środowisko. W ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym sformułowania tego dotychczas brak.

W planowaniu przestrzennym na szczeblu gminy w Niemczech w przypadku planów, które mogłyby mieć znaczne skutki dla kraju sąsiada, należy powiadomić tamtejsze gminy i organy, por. § 4a, ust. 5 kodeksu budowlanego.

2.2 Bilateralne porozumienia i dokumenty międzypaństwowe oraz międzyregionalne

Już w latach 1992 i 1993 ówczesna Polsko-Niemiecka Komisja ds. Porządku Przestrzennego uchwaliła trzy zalecenia w zakresie współpracy przy planowaniu transgranicznym oraz wymiany informacji w przypadku przedsięwzięć o potencjalnie istotnych skutkach transgranicznych.

‚Studium kierunkowe zagospodarowania przestrzennego obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej' z roku 1995 oraz jego ‚Aktualizacja' (2002) zawierają kierunki rozwoju i propozycje działań dla polsko-niemieckiego obszaru granicznego. Mogą one zostać uzupełnione koncepcjami rozwoju dla obszarów częściowych pogranicza jak np. dla wysp Uznam i Wolin czy też miast Frankfurt n. Odrą i Słubice. Koncepcje te mogą być przykładami ‚soft-law', a koncepcja ta zostanie omówiona w punkcie 2.

3.3 Instytucjonalne uwarunkowania dla współpracy

Na szczeblu międzypaństwowym funkcjonuje Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej. Jednym z gremiów roboczych stanowi w jej ramach Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej, który debatuje nad poszczególnymi planami i działaniami. W ramach Komisji działa również Komitet ds. Współpracy Przygranicznej. Oba komitety odbywają swoje posiedzenia z reguły dwa razy do roku.

Na szczeblu krajów związkowych i województw Meklemburgia-Pomorze Przednie współpracowała od marca 1991 r. na podstawie „Wspólnej Deklaracji" z ówczesnymi województwami Szczecińskim, Koszalińskim i Pilskim. Po reformie administracyjnej w Polsce w roku 1999 współpraca została zadeklarowana ponownie i umocowana na nowej podstawie: Meklemburgia-Pomorze Przednie i nowo utworzone Województwo

[1] Ustawa z dnia 3 października 2008r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Zachodniopomorskie podpisały w tym celu w czerwcu 2000 r. „Wspólną deklarację o współpracy transgranicznej".

Na szczeblu branżowym istnieją w tej dziedzinie m.in. następujące umowy/deklaracje:

- Wspólna Komisja Gospodarki Przestrzennej i Rynku Pracy Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Województwa Zachodniopomorskiego
- Wspólna Komisja Ochrony Środowiska Meklemburgii-Pomorza Przedniego i Województwa Zachodniopomorskiego
- współpraca w ramach euroregionów – w tym przypadku: Euroregion Pomerania.

Oprócz współpracy w ramach euroregionów gminy w polsko-niemieckim obszarze granicznym nie miały żadnego innego formalnego instrumentu współpracy transgranicznej. Dopiero na podstawie rozporządzenia WE 1082/2006 gminy i powiaty mogą tworzyć tak zwane EUWT: Europejskie Ugrupowania Współpracy Transgranicznej (ang.: EGCC: European cross-border cooperation groupings; szw.: EGTS: Europeisk gruppering för territoriellt samarbete). Celem jest przełamywanie barier dla współpracy transgranicznej przy pomocy instrumentu współpracy na szczeblu wspólnotowym. EUWT mogą realizować projekty współfinansowane przez Wspólnotę Europejską.

EUWT składa się z członków pochodzących z terytorium co najmniej dwóch państw członkowskich. Członkowie ustalają status prawny, zadania, sposób funkcjonowania, procedury decyzyjne itp. jak również język roboczy.

Stanowi to więc nowość: Istnieje teraz możliwość tworzenia związku samorządów terytorialnych z różnych państw członkowskich bez konieczności uprzedniego ratyfikowania odpowiedniej umowy międzynarodowej przez parlament krajowy.

4.4 Uwarunkowania finansowe:

Chodzi tu o instrumenty finansowania ze strony UE, wśród których wymienić należy fundusze strukturalne. W okresie programowania 2007-2013 będą trzy fundusze strukturalne w ścisłym tego słowa znaczeniu: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejski Fundusz Społeczny (EFS) oraz Fundusz Spójności. Natomiast Europejski Fundusz Gwarancji Rolnych (EFGR), Europejski Fundusz Rozwoju Rolnictwa i Obszarów Wiejskich (EFFROW) i Europejski Fundusz Rybołówstwa (EFR) nie zaliczają się już do funduszy strukturalnych w ścisłym znaczeniu.

Dla finansowania projektów i badań, które mogą mieć transgraniczne znaczenie dla rozwoju przestrzennego, możliwe jest skorzystanie z innych źródeł finansowania unijnego, jak np.:

- Ramowy program UE na rzecz badań
- INTERACT
- URBACT
- LEADER+: tu szczególnie tytuł 2: wspieranie współpracy ponadgranicznej i transnacjonalnej.

Bezpośrednie planowanie przestrzenne i rozwój przestrzenny mogą być finansowane przez programy Interreg. Przy pomocy tych programów Interreg Unia Europejska oferuje prawie optymalną strukturę finansowania bezpośredniej kooperacji w dziedzinie gospodarki przestrzennej w całej Europie, włączając w to współpracę regionalną i lokalną:

Począwszy od wymiany doświadczeń w ramach programu Interreg IVC, poprzez wspólne projekty służące przygotowywaniu inwestycji w ramach programu Interreg IVB, aż po realizację projektów w ramach programu Interreg IVA.

W tym miejscu należy nadmienić, że Interreg IVA jest jednym z najważniejszych instrumentów finansowych – o ile nie najważniejszym, służącym realizacji transgranicznych projektów dwóch sąsiadujących ze sobą samorządów. Jest to współpraca transgraniczna w ramach celu 3 UE: „Europejska Współpraca Terytorialna" trzech stron: Meklemburgia-Pomorze Przednie / Brandenburgia i Województwo Zachodniopomorskie. Jej cele obejmują:

- wspieranie przedsiębiorczości, małych i średnich przedsiębiorstw, turystyki, kultury oraz transgranicznej wymiany handlowej,
- wspieranie i poprawę stanu zasobów naturalnych,
- wzmocnienie powiązań między obszarami miejskimi i wiejskimi,
- poprawę dostępu do sieci transportowych, informatycznych i komunikacyjnych (przeciwdziałanie izolacji!)
- wspólne korzystanie z infrastruktury, w szczególności w dziedzinie opieki zdrowotnej, kultury, edukacji i turystyki.

Obok klasycznych, transgranicznych możliwości finansowania rząd kraju związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie ustanowił cały szereg programów, które bezpośrednio lub pośrednio mogą służyć polsko-niemieckiemu obszarowi granicznemu, np.:

- działania mające na celu ochronę zabytków oraz ochronę dziedzictwa archeologicznego
- wspieranie międzynarodowej pracy z młodzieżą
- wspieranie dokształcania ogólnego i kształcenia politycznego
- wspieranie i rozwój pracy z dziećmi i młodzieżą
- utrzymanie, pogłębianie i rozwój kontaktów naukowych i artystycznych
- wspieranie urbanistycznej pielęgnacji zabytków
- konserwacja i renowacja zabytków
- wspieranie działań renowacyjnych i rozwoju urbanistycznego
- wspieranie projektów w dziedzinie kultury

i wiele innych.

2. Możliwości realizacji projektów

Jako przykład transgranicznego projektu w dziedzinie gospodarki przestrzennej przedstawiona tu zostanie koncepcja strukturalna dla wysp Uznam-Wolin. Dzięki złożeniu wniosku o dofinansowanie i otrzymaniu wsparcia w ramach programu Interreg II A (w roku 1997) na bazie empirycznej i na podstawie dyskusji opracowano plan

zawierający szereg działań pod kątem zagospodarowania przestrzennego i innych propozycji. Działania te zostały następnie zrealizowane, względnie są jeszcze realizowane przez różne podmioty:

- język polski w przedszkolach
- liceum europejskie w Heringsdorfie
- mobilny nauczyciel języka polskiego w szkołach
- dwujęzyczne kształcenie zawodowe w Zinnowitz i Wolgast
- stadion lodowy w Heringsdorfie
- aquapark w Międzyzdrojach
- połączenie promenad pomiędzy Bansin-Heringsdorf-Ahlbeck a Świnoujściem
- harmonogram otwarcia przejść granicznych na wyspie Uznam
- 'Baltic Golf Cup' w Benz-Balm i Międzyzdrojach

W celu zagwarantowania trwałego zaangażowania partnerów projektu zaleca się zdecydowanie zachowanie zasady udziału własnego.

Zasadniczo należy nadmienić, że projekty gospodarki przestrzennej w Niemczech i Meklemburgii-Pomorza Przedniego najczęściej nie są realizowane przez organy właściwe do spraw planowania przestrzennego. I tak na przykład propozycja przedłużenia linii Uznamskiej Kolei Kąpieliskowej (Usedomer BäderBahn – UBB) ze stacji granicznej w Ahlbeck do centrum Świnoujścia została zrealizowana przez samą UBB (spółka zależna niemieckich kolei Deutschen Bahn AG) przy wsparciu Ministerstwa Transportu Meklemburgii-Pomorza Przedniego i UE (Interreg A).
Projekty transgraniczne są zatem realizowane przez podmioty lokalne: gminy i powiaty, które planują przykładowo przemodelowanie swojej szkoły czy też zbudowanie drogi rowerowej aż do granicy. Z uwagi na skromne środki budżetowe gmin – wynikające często z ich niedużej wielkości i zarządzania wykonywanego społecznie – gminy, jak również powiaty nie są w stanie wnieść swojego wkładu własnego w finansowanie działań.
Przedsięwzięcia leżące w kompetencjach kraju związkowego i federacji są oczywiście realizowane odpowiednio przez kraje związkowe i przez szczebel federalny.

Gospodarka przestrzenna może w Niemczech w niektórych przypadkach wynikać także bezpośrednio z przepisów. Przykładem może być tu wyznaczenie w regionalnych programach gospodarki przestrzennej Meklemburgii-Pomorza Przedniego obszarów pod lokalizację elektrowni wiatrowych. Ustalenia te mają w Meklemburgii-Pomorzu Przednim charakter wiążący, zostały ostatecznie wyważone i mają bezpośredni skutek prawny – dotyczy to generalnie celów gospodarki przestrzennej w Niemczech zgodnie z § 3 ustawy o gospodarce przestrzennej.

3. Możliwości współpracy w przyszłości

Biorąc za podstawę powyższe uwarunkowania, możliwe jest realizowanie współpracy na różnych szczeblach i z najróżniejszą intensywnością i głębokością zaangażowania.

Kraj związkowy Meklemburgia-Pomorze Przednie opracowuje aktualnie program gospodarki przestrzennej dla strefy przybrzeżnej w ramach swoich kompetencji w strefie 12 mil morskich. Będzie to pierwszy tego rodzaju plan w Niemczech i jeden z pierwszych w Europie. Kraj związkowy przekaże Województwu Zachodniopomorskiemu w tym względzie odpowiednią informację i zaprosi do konsultacji, oraz jest otwarty na przyszłą współpracę w tym zakresie z woj. Zachodniopomorskim i woj. Pomorskim.
Podstawą dla bezpośredniej współpracy z Województwem Zachodniopomorskim w przedmiotowej dziedzinie jest Komunikat Komisji Europejskiej zatytułowany „Mapa drogowa na rzecz planowania przestrzennego obszarów morskich: Opracowanie wspólnych zasad w UE" z dnia 25 listopada 2008 r. (data przyjęcia). Komunikat zawiera przegląd aktualnych praktyk w dziedzinie planowania przestrzennego obszarów morskich (PPOM) stosowanych w państwach członkowskich UE, przedstawia wachlarz instrumentów wywierających wpływ na PPOM i objaśnia zasady, na których one bazują.
Celem komunikatu było zapoczątkowanie szeroko zakrojonej debaty na temat sposobu wypracowania w UE wspólnych założeń dla planowania przestrzennego obszarów morskich. Mapa drogowa jest istotnym rezultatem nowej zintegrowanej polityki morskiej UE, która została zainicjowana przez Komisję Europejską w październiku 2007 r.

Dla sąsiadujących ze sobą obszarów częsta i regularna wymiana doświadczeń jest rzeczą esencjonalną. Istotną kwestią jest tu przede wszystkim zagadnienie rozwoju demograficznego i zapewnienia infrastruktury na słabo zaludnionych obszarach wiejskich. Region Pomorza Przedniego realizuje aktualnie projekt ‚Zmiany demograficzne wokół Zalewu Szczecińskiego'.
Poza tym przy zgodności tematycznej zawsze sensowna jest wspólna realizacja projektów w ramach programu Interreg IV B bądź też zaangażowanie się w konkretne przedsięwzięcia prowadzone przez partnera. Może to obejmować przykładowo projekty dotyczące zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi, ochrony klimatu, transportu czy też turystyki.

Inną możliwością współpracy jest opracowywanie kolejnych koncepcji rozwoju przestrzennego dla obszarów cząstkowych, analogicznie do koncepcji strukturalnej dla wysp Uznam-Wolin. Z tym zamiarem od dłuższego czasu noszą się już przedstawiciele rejonu Altwarp/ Nowe Warpno. W celu pozyskania środków na opracowanie takiej koncepcji pomocne mogą być odpowiednie organy administracji i władz województwa/ kraju związkowego.

Załącznik nr 3

Maciej Król

Dyrektor Departamentu Gospodarki i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego

„Transgraniczne połączenia transportowe w planach rozwoju lubuskiego pogranicza"

Województwo lubuskie leży w zachodniej części Polski. Przylega do środkowej części granicy państwowej, zajmując obszar na wschód od rzek - Odry i Nysy Łużyckiej i graniczy z Niemcami.

Dwa główne miasta województwa - Gorzów Wielkopolski i Zieloną Górę - dzielą od stolicy Niemiec, Berlina, odpowiednio 134 i 182 kilometry. Stolica Polski, Warszawa, znajduje się w odległości około 450 kilometrów. Oś Wschód-Zachód ma wpływ na rozwój i przyszłość województwa gdyż tym szlakiem podąża ciąg pojazdów z jednej strony Europy do drugiej.

Województwo w obecnym kształcie istnieje od początku 1999 roku, kiedy to w rezultacie reformy administracyjnej kraju powstało na obszarze Polski 16 takich jednostek. Lubuskie zostało utworzone z dwu wcześniejszych województw - gorzowskiego i zielonogórskiego - po dokonaniu niewielkich korekt terytorialnych na pograniczach z województwami sąsiednimi: zachodniopomorskim, wielkopolskim i dolnośląskim. Na województwo składają się 83 gminy (w tym również miejskie), tworzące dwanaście powiatów ziemskich i dwa grodzkie. Władzą samorządową województwa jest 30-osobowy sejmik z siedzibą w Zielonej Górze. Jego decyzje wykonuje liczący 5 osób zarząd województwa, którym kieruje marszałek. Administrację rządową w województwie reprezentuje wojewoda, którego siedziba znajduje się w Gorzowie Wielkopolskim.

<u>Podstawowe dane charakteryzujące województwo lubuskie</u>

- Powierzchnia: 13 989 km^2
- Populacja: 1 008 461
- Gęstość zaludnienia: 72 osoby/km^2
- Urbanizacja: 65%

<u>Potencjał ludzki</u>

- Województwo lubuskie zamieszkuje ponad 1 milion mieszkańców
- Lubuskie należy do regionów o niskiej gęstości zaludnienia
- Liczba osób zamieszkała w miastach jest wyższa od średniej krajowej
- W powiecie zielonogórskim i gorzowskim notuje się tendencję wzrostową przyrostu naturalnego ludności
- Lubuskie Trójmiasto zamieszkuje ok. ¼ populacji województwa

Struktura podmiotów gospodarczych w województwie lubuskim

- 71,6% - usługi
- 17,8% - przemysł
- 6,8% - transport
- 3,8% - rolnictwo, leśnictwo

Infrastruktura komunikacyjna województwa i jej nowoczesność stanowi jedno z najważniejszych kryteriów dobrej jakości życia mieszkańców oraz atrakcyjności inwestycyjnej i konkurencyjności regionu lubuskiego. Lubuskie charakteryzuje:

- gęsta i równomierna sieć drogowa,
- obwodnice miejscowości położonych przy ważnych drogach (wybudowane: Sulechów, Gorzów Wielkopolski, Międzyrzecz w budowie: Nowa Sól, Lubsko i kolejne),
- dobrze rozwinięta sieć połączeń kolejowych,
- Lotnisko regionalne (Babimost) w sąsiedztwie węzła komunikacji lotniczej w Berlinie.

Zasadnicze elementy powiązań transgranicznych

Przez województwo lubuskie przebiegają i podlegają stałej modernizacji podstawowe korytarze komunikacyjne Polski na kierunku:

- **Korytarz paneuropejski nr II** Berlin – Warszawa – Moskwa w formie autostrady **A-2** (realizacja w toku doprowadzona aktualnie do rejonu Łodzi – Strykowa) oraz **droga krajowa Nr 2** przebiegająca od Berlina – Słubic przez Poznań – Kutno – Warszawę – granicę państwa).
- **Północ – Południe** w formie drogi krajowej Nr 3 i projektowanej jako ekspresowej **S-3**, a następnie autostrada A-3 (Skandynawia – Szczecin – Gorzów – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce – Praga; powiązanie z Wrocławiem). Druga oś P – P to droga w ciągu doliny Odry i Nysy Łużyckiej.
- Trasa drogowa **nr 22** Berlin – Kostrzyn – Gorzów – Gdańsk – Kaliningrad i linia kolejowa w tym samym kierunku.
- Autostrada A-18 tj. **III korytarz paneuropejski** (Berlin – Olszyna – Krzywa – przejście w A-4 – Wrocław – Lwów.

Główne linie kolejowe to:

- Magistrala **E20** Berlin – Poznań – Warszawa – Terespol;
- Linia korytarzowa **CE59** Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław (wymagająca modernizacji);
- Linia kolejowa Tczew – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn – Berlin (dawny **Ostbahn**).
- Linia kolejowa Forst – Żary – Żagań i dalej w kierunku Legnicy gdzie łączy się z magistralą kolejową **E30** Drezno – Zgorzelec – Legnica – Wrocław – Śląsk – Kraków – Medyka.
- Magistrala **E59** Wrocław – Poznań – Szczecin.

Lotniska, z których najwyższą rangę i znaczenie posiada krajowo-regionalny **port lotniczy Babimost**, który może obsługiwać loty międzynarodowe. Po przejęciu przez Samorząd Województwa stanowić będzie w pierwszym etapie funkcje lotniska Cargo z możliwością działalności około lotniskowej. Obecnie realizowane są regularne połączenia lotnicze z Warszawą a planowane połączenie międzynarodowe z Dreznem.

Województwo Lubuskie na styku z Brandenburgią i Saksonią posiada cały szereg połączeń drogowych, których znaczenie może zostać istotnie zwiększone poprzez budowę nowego mostu na Odrze w Milsku.

Znaczenie mostu na Odrze w Milsku:

- prowadzenie transportu drogowego z przejść granicznych w Gubinku i Świecku w głąb kraju
- dodatkowa przeprawa w czasie powodzi
- znaczenie obronne
- rozwój regionu
- rozwój turystyki
- rozwój transportu lokalnego / ułatwienie dla mieszkańców
- odciążenie przejścia mostowego w ciągu drogi S3 w Cigacicach

Kolejowe połączenia międzynarodowe

Województwo posiada szereg międzynarodowych połączeń realizowanych przez przewoźnika PKP Intercity tj:

- Warszawa – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Berlin
- Warszawa – Poznań – Świebodzin – Berlin
- Kraków – Wrocław – Żagań – Forst – Berlin

Siatkę połączeń międzynarodowych uzupełniają pociągi w ruchu przygranicznym przewoźnika PKP Przewozy Regionalne:

- Kostrzyn – Berlin
- Zbąszynek – Frankfurt nad Odrą
- Poznań – Frankfurt nad Odrą
- Zielona Góra – Frankfurt nad Odrą
- Żagań – Forst
- Żagań – Cottbus

Infrastruktura kolejowa

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

remont trzech istotnych dla naszego województwa odcinków linii kolejowych w ramach Lubuskiego Regionalnego Programu Operacyjnego. Jedną z nich jest odcinek Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, po którym planujemy uruchomić bezpośrednie połączenia z Berlinem. Strategicznym celem Samorządu Województwa Lubuskiego jest możliwość wykorzystania przebiegu trasy Wrocław – Berlin przez nasze województwo z wykorzystaniem linii CE-59, która wiedzie przez Zieloną Górę i łączy się ze zmodernizowaną już magistralą E-20. Z uwagi na fakt, iż polski odcinek tej trasy jest w coraz gorszym stanie technicznym, ważne jest każde działanie mające na celu przyspieszenie jego modernizacji. Oprócz modernizacji linii strategicznych dla województwa, podejmujemy inne działania prowadzące do rewitalizacji pozostałych linii w województwie o znaczeniu transgranicznym, w tym Wrocław – Berlin przez Żary, Żagań.

Port lotniczy

Wg planów województwa Port Lotniczy w Babimoście będzie pełnił funkcję europejskiego portu cargo oraz działalność około lotniskową. **Teren Portu** to obecnie 450 ha, terminal o przepustowości 150 tys. pasażerów rocznie, terminal cargo, budynki zabezpieczenia technicznego i 16 byłych hangarów samolotowych o powierzchni 320 m² każdy, do adaptacji na magazyny cargo.

Transport rzeczny

W obrębie woj. lubuskiego przebiega Odrzańska Droga Wodna obejmująca:

- odcinek Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej;
- odcinek od ujścia Nysy Łużyckiej do ujścia Warty;
- Szczególnie ważny jest drugi odcinek z uwagi na kanał Odra –Szprewa stanowiący połączenie Śląsk –Berlin.

Droga Wodna Odra – Wisła, która stanowi element Międzynarodowej Drogi wodnej E70 obejmujący rzeki Odrę , Wartę i Noteć.

Powiązania na styku różnych gałęzi transportu stwarzają potencjalne możliwości tworzenia węzłów logistycznych.

Węzeł logistyczny	**Powiązania transportowe**
Nowa Sól	Droga Wodna Odry Linia kolejowa CE59 Droga S3
Słubice/Rzepin	Droga Wodna Odry Połączenie z linią kolejową E20 Autostrada A2 / droga nr 2
Świebodzin	Linia kolejowa E20 Powiązanie drogami wojewódzkimi z S3 i A2 Lotnisko w Babimoście

CETC Route 66

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy zajmuje powierzchnię ok. 230 005 km2 a jego trasa przebiega ze Skanii (Południowa Szwecja), poprzez Morze Bałtyckie (projekt autostrady morskiej Świnoujście – Ystad), Europę Środkową, aż na Południe Europy – do Morza Adriatyckiego. Na obszarze Korytarza znajdują się ważne ośrodki gospodarcze, węzły komunikacyjne, szlaki transportowe łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej.

Osią Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego jest międzynarodowa droga E65, która bierze początek w Malmö w Szwecji, a kończy się w Chaniá na Krecie. Na obszarze Korytarza znajdują się wiodące połączenia kolejowe północ – południe E59 i C-E59 oraz droga wodna Odry. W charakterystyce Korytarza uwzględnia się także międzynarodowe połączenia lotnicze oraz o zasięgu lokalnym.

Współpraca transgraniczna

Duże znaczenie dla rozwoju kontaktów transgranicznych ma funkcjonowanie Euroregionów Sprewa – Nysa – Bóbr oraz Eurpregionu PRO Europa – Viadrina i związanych z nimi opracowań koncepcyjnych, które powstały jako jedne z pierwszych w kraju z uwzględnieniem problematyki przestrzennej i transportowej.

Prowadzone są wspólne transgraniczne opracowania planistyczne i projektowe oraz wzajemne konsultacje, które mają na celu koordynację głównych problemów planistycznych tego obszaru, programów zagospodarowania przestrzennego (szczególnie w zakresie infrastruktury gospodarczej, komunikacyjnej, środowiska, w tym współdziałania w zakresie ochrony przed powodzią, a także plany zagospodarowania przestrzennego, w tym Słubic, Gubina).

Załącznik nr 4

Paulina Filipiak, Maja Kosieradzka

Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko

„Transgraniczne procedury ocen oddziaływania na środowisko"

Jedną z głównych zasad ogólnych ochrony środowiska o znaczeniu ogólnoświatowym, która znalazła swoje odzwierciedlenie w Deklaracji z Rio de Janeiro, jednocześnie wskazując podstawowe kierunki rozwoju prawa ochrony środowiska, jest zasada prewencji. Istotą przytoczonej zasady jest obowiązek oszacowania potencjalnych negatywnych skutków dla środowiska wynikających z realizacji planowanych zamierzeń o charakterze planistycznym jak również inwestycyjnym. Określenie na jak najwcześniejszym etapie inwestycyjnym szkodliwego oddziaływania zamierzonych działań na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego, w tym również na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi, pozwala na jego skuteczne wyeliminowanie lub optymalne zminimalizowanie poprzez m.in. zastosowanie najnowszych rozwiązań technologicznych służących ochronie środowiska.

Szczególnej uwagi wymaga podkreślenie faktu, iż środowisko – na które składa się ogół elementów przyrodniczych, w tym także przekształconych w wyniku działalności człowieka (powierzchnia ziemi, kopaliny, wody, powietrze, zwierzęta, rośliny, krajobraz oraz klimat) – nie zna granic administracyjnych. Działalność gospodarcza współczesnego człowieka oraz jego funkcjonowanie generują do środowiska emisję wszelkiego rodzaju substancji lub energii (np. ciepło, hałas, wibracje), które swobodnie rozprzestrzeniają się na znaczne odległości powodując degradację poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego także poza granicami państwa, na obszarze którego jest realizowane dane przedsięwzięcie.

Najlepszym wyrazem realizacji zasady prewencji w procesie inwestycyjnym wydaje się być procedura oceny oddziaływania planowanych przedsięwzięć na środowisko. Przemawia za tym m.in. konieczność oszacowania w tym postępowaniu przewidywanego, negatywnego oddziaływania proponowanej działalności na środowisko z jednoczesnym wyciągnięciem odpowiednich wniosków będących podstawą do zastosowania środków zapobiegawczych, minimalizujących lub kompensujących te skutki w środowisku.

Mając powyższe na uwadze istotną rolę w ochronie środowiska transgranicznego w obrębie, którego planuje się realizację zamierzeń inwestycyjnych, odgrywa postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, którego podstawę stanowi *Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym podpisana w Espoo dnia 25 lutego 1991 r. (zwana Konwencją z Espoo)* oraz umowy bilateralne będące uszczegółowieniem

delegacji zawartych w ww. Konwencji. Z kolei krajowym aktem prawnym bezpośrednio regulującym poszczególne etapy postępowania transgranicznego jest *ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).*

Ocena oddziaływania na środowisko (ooś):

Ocena oddziaływania na środowisko planowanych przedsięwzięć (ooś) jest jednym z podstawowych instrumentów prawnych ochrony środowiska będącym najlepszym wyrazem realizacji zasad prewencji i przezorności w procesie inwestycyjnym (Jendrośka, Bar 2005). Z zasad prewencji i przezorności skodyfikowanych w Deklaracji z Rio de Janeiro w pierwszej kolejności wynika obowiązek oszacowania potencjalnych negatywnych skutków realizacji planowanych zamierzeń o charakterze planistycznym i inwestycyjnym dla środowiska a następnie konieczność zastosowania możliwie jak największej ilości rozwiązań minimalizujących, redukujących oraz skutecznie zapobiegających tym oddziaływaniom.

Procedurę oceny oddziaływania na środowisko, w tym również w kontekście transgranicznym, przeprowadza się dla każdej planowanej działalności mogącej znacząco oddziaływać na srodowisko, której realizacja wiąże się z zamierzeniem budowlanym lub jakąkolwiek inną ingerencją w środowisko polegającą na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu, w tym również na wydobywaniu kopalin (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Stanowi ona obligatoryjny element procesu decyzyjnego zmierzającego do wydania zezwolenia na realizację planowanego przedsięwzięcia, będący jednocześnie instrumentem pomocniczym zapewniającym równorzędne traktowanie aspektów ochrony środowiska z zagadnieniami społecznymi, ekonomicznymi i innymi uwarunkowaniami zarówno w trakcie realizacji, eksploatacji jak i ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia, jakie organ wydający decyzję musi rozważyć (Wiszniewska i in. 2002).

Transgraniczna ocena oddziaływania na środowisko (tooś):

Konwencja z Espoo stwarza międzynarodowe ramy prawne dla procedury ocen oddziaływania na środowisko w przypadkach, gdy działalność realizowana w jednym kraju (stronie pochodzenia) zasięgiem oddziaływania obejmuje terytorium innego kraju (strony narażonej), mogąc powodować znaczące negatywne skutki dla środowiska jednocześnie nakładając na jej strony obowiązek poszukiwania wszelkich możliwych środków w celu kontroli, zapobiegania bądź ograniczania znaczącego, szkodliwego transgranicznego oddziaływania na środowiska (Schrage, Bonvoisin 2008).

Zatem jak podkreśla Kawicki (2003) Konwencja z Espoo usiłuje wykreować narzędzie przeznaczone przede wszystkim do redukcji negatywnych, środowiskowych skutków realizacji nowych inwestycji mogących spowodować znaczące oddziaływanie transgraniczne.

Ponadto należy wspomnieć, iż w odniesieniu do współpracy polsko-niemieckiej istotnym aktem prawnym uszczegółowiającym oraz doprecyzowującym zbyt ogólne delegacje

zawarte w Konwencji z Espoo jest obowiązująca od dnia 6 lipca 2007 r. *Umowa między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec o realizacji Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym z dnia 25 lutego 1991r.*, zwana dalej „Umową polsko-niemiecką", podpisana 11 kwietnia 2006 roku w Neuhardenbergu. W tym miejscu należy nadmienić, że tworzenie i stosowanie umów bilateralnych pomiędzy państwami sąsiedzkimi stwarza doskonałą możliwość wypracowania jasnych i klarownych ram współpracy w zakresie procedur transgranicznych pomiędzy tymi państwami tak, aby uniknąć nieporozumień wynikających m.in. z odmiennej interpretacji postanowień Konwencji z Espoo, co mogłoby ewentualnie przyczynić się do powstania sporu.

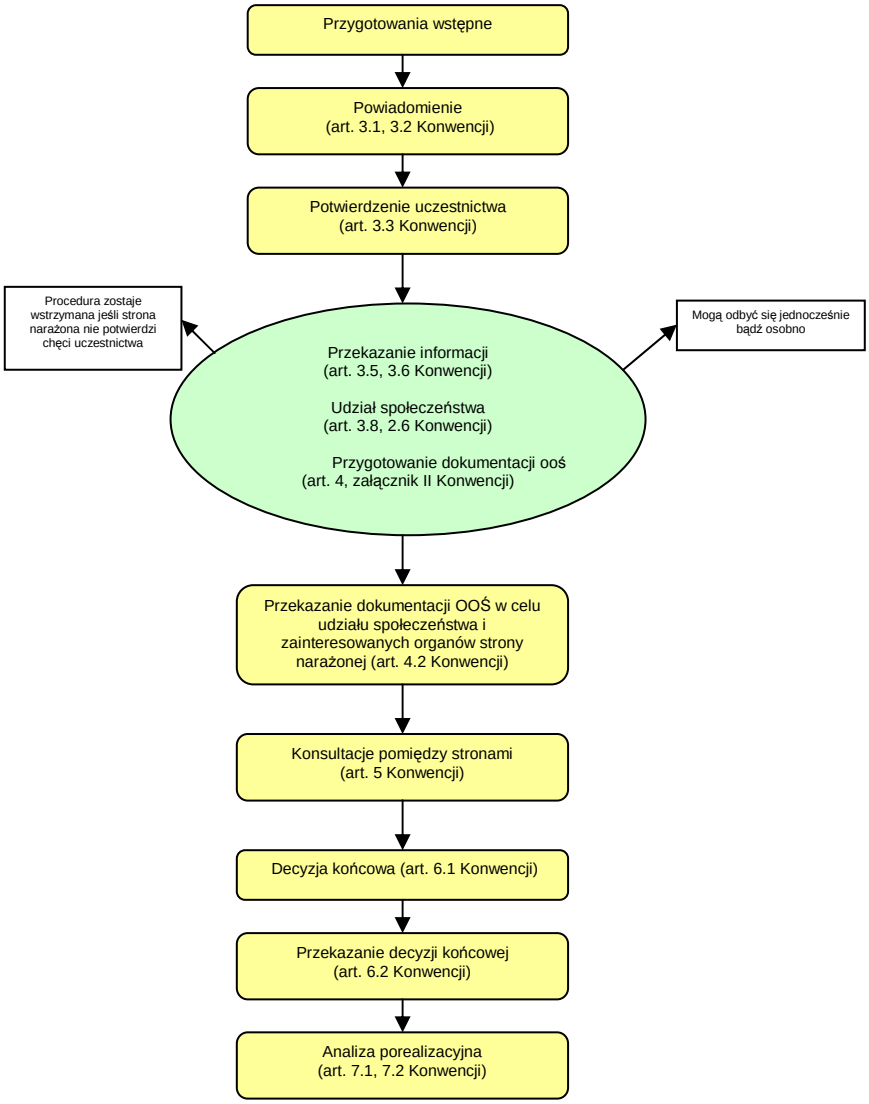
Przywołane powyżej akty prawne w zakresie współpracy transgranicznej jak podkreśla Kawicki (2003) oferują organom administracji oraz społeczeństwu strony narażonej możliwość udziału w postępowaniu w sprawie transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie umożliwiają wpływ na sposób realizacji zamierzonego przedsięwzięcia mogącego znacząco negatywnie wpływać na terytorium państwa narażonego. Ponadto z aktów tych dla strony pochodzenia w postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, wynikają między innymi następujące zobowiązania:

- informowanie o planowanej działalności państw narażenia, na terytorium których w wyniku realizacji zamierzonego przedsięwzięcia może ujawnić się znaczące oddziaływanie transgraniczne;
- wykonanie i udostępnienie zainteresowanym państwom sąsiedzkim dokumentacji oceny oddziaływania na środowisko;
- niezwłoczne zaproponowanie stronie narażonej po ukończeniu dokumentacji oceny oddziaływania na środowisko konsultacji transgranicznych, mających na celu m.in. przedyskutowanie potencjalnego oddziaływania transgranicznego planowanej działalności oraz środków redukowania lub eliminowania tego oddziaływania;
- umożliwienie udziału w postępowaniu społeczności lokalnych z państw narażonych, na prawach równych tym, jakie przysługują społeczeństwu państwa, w którym ma być realizowana działalność;
- przekazanie stronie narażenia decyzji końcowej w celu weryfikacji jej zgodności co do ustaleń podjętych w trakcie postępowania transgranicznego zarówno na etapie zgłaszania uwag i zastrzeżeń przez społeczeństwo strony narażonej w wyniku analizy dokumentacji ooś jak również na etapie konsultacji transgranicznych;
- fakultatywne wykonanie analizy porealizacyjnej, która pozwoli zweryfikować stopień zgodności badań i analiz wykonanych na etapie oceny oddziaływania na środowisko oraz skuteczność zastosowanych środków redukujących i minimalizujących skutki oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w trakcie jego eksploatacji.

Jak wskazuje Kawicki (2003) warunkiem prawidłowo przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym jest przejście wszystkich powyżej wymienionych etapów procedury, które należy przeprowadzić zgodnie

z wymogami Konwencji z Espoo, umów dwustronnych jak również stosownie do przepisów krajowych zainteresowanych stron.

Ustawa z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz.1227 ze zm.) w dziale IV reguluje kwestie odnośnie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, natomiast w dziale VI przedstawia kwestie dotyczące postępowań w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.



Rysunek 1 Schemat etapów postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznego zgodnie z Konwencją z Espoo.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (sooś):

Przepisy o postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji planów i programów stanowią transpozycję dyrektywy 2001/42/WE i Dyrektywy Siedliskowej – w zakresie dotyczącym oddziaływania na obszar Natura 2000. Kwestia strategicznych ocen oddziaływania na środowisko uregulowana jest w dziale IV przytoczonej ustawy. Zgodnie art. 46 ustawy *o udostępnianiu informacji*

o środowisku… przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty:

1. koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planów zagospodarowania przestrzennego oraz strategii rozwoju regionalnego;
2. polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
3. polityk, strategii, planów lub programów innych niż wymienione w pkt 1 i 2, których realizacja może spowodować znaczące oddziaływanie na obszar Natura 2000 jeżeli nie są one bezpośrednio związane z ochrona obszaru Natura 2000 lub nie wynikają z tej ochrony.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że katalog dokumentów podlegających postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, został rozszerzony w stosunku do poprzednio obowiązującej ustawy – *Prawo o ochrony środowiska* (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) o projekty studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. Działanie to było spowodowane formalnym zarzutem Komisji Europejskiej odnośnie nie pełnej transpozycji Dyrektywy 2001/42/WE.

Ponadto, ustawą *o udostępnianiu informacji o środowisku…* w ślad za dyrektywą 2001/42/WE, wprowadzono artykuł stanowiący, iż również inne niż wymienione wyżej w punktach 1, 2 i 3 projekty polityk, strategii, planów lub programów, mogą wymagać przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli w uzgodnieniu z właściwym organem ochrony środowiska, organ opracowujący projekt tego dokumentu stwierdzi, że wyznacza on ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i że realizacja postanowień tego dokumentu może spowodować znaczące oddziaływanie na środowisko. W przypadku dokumentów opracowywanych przez centralne organy administracji rządowej, uzgadniającym organem ochrony środowiska będzie Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, zaś w przypadku pozostałych dokumentów – właściwy regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko jest też wymagane w przypadku wprowadzania zmian do już przyjętego dokumentu.

Warto również zauważyć, iż ustawodawca przewidział możliwość odstąpienia od obowiązku przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla dokumentów „sektorowych" (pkt 2), jeżeli ich realizacja nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, w przypadku wprowadzenia niewielkich zmian w już przyjętych dokumentów lub dokument dotyczy obszarów w granicach jednej gminy.

W polskim prawie zagadnieniami związanymi ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym zajmuje się rozdział 3 (gdy „stroną pochodzenia" jest Rzeczpospolita Polska) i rozdział 4 (gdy RP jest stroną „narażoną")

Działu VI ustawy *o udostępnianiu informacji o środowisku*…. Regulacje krajowe, w tym zakresie, stanowią transpozycję dyrektywy 2001/42/WE i dyrektywy 85/337/EWG oraz wdrażają postanowienia *Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym, sporządzonej w Espoo dnia 25 lutego 1991 r*. Są również zgodne z podpisanym 12 listopada 2008 r. przez Wspólnotę Europejską *Protokółem w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko do Konwencji o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym,* który dołączył do obowiązujących wtórnych aktów prawa wspólnotowego.

Odnośnie postępowania dotyczącego transgranicznej oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji planów i programów, należy zaznaczyć, iż do 15 listopada 2008 r., objęte nim były tylko projekty dokumentów „sektorowych". W ustawie *o udostępnianiu informacji o środowisku..* rozszerzono zakres dokumentów podlegających przedmiotowej procedurze o wszystkie projekty dokumentów podlegające strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z prawem krajowym. Zmiana ta miała na celu dostosowanie polskiego prawodawstwa do dyrektywy 2001/42/WE, która nakłada obowiązek poddania procedurze transgranicznej wszystkich rodzajów dokumentów podlegających postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko (sooś) na szczeblu krajowym, jeżeli tylko mogą one znacząco oddziaływać na środowisko na terytorium innych państwa.

<u>Międzynarodowe umowy i ustalenia odnośnie przeprowadzania strategicznej ocen oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym:</u>

Aktualnie brak jest szczegółowych uregulowań prawnych zawartych między Rządem RP, a przedstawicielami innych państw, dotyczących zasad przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym. Zaczątkiem takich porozumień są polsko-niemieckie Zalecenia dotyczące postępowań związanych z regionalnym i lokalnym planowaniem przestrzennym, sformułowane w 1992 i 1993, oraz chęć ekstrapolacji zapisów Umowy między Rządem Rzeczpospolitej Polskiej a Rządem Republiki Federalnej Niemiec podpisanej w Neuhardenberg w dniu 11 kwietnia 2006 r., na procedury sooś.

Potrzeba wypracowania stosownych regulacji prawnych, zwłaszcza w kontekście planowania przestrzennego wielokrotnie była zauważana podczas posiedzeń polsko-niemieckich Komisji. Podczas posiedzenia polsko-niemieckiej grupy roboczej ds. realizacji Konwencji z Espoo powołanej przez Polsko-Niemiecką Komisję ds. Współpracy Sąsiedzkiej w dziedzinie Ochrony Środowiska, które odbyło się 2 września 2008 r. w Berlinie, dyskutowano nad koniecznością ustalenia właściwych instytucji kontaktowych (po stronie polskiej i niemieckiej) w celu ewentualnego uczestnictwa w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym dotyczącej planów zagospodarowania przestrzennego. Istota przedmiotowej sprawy znajduje także odbicie w Zaleceniach Polsko-Niemieckiej Komisji Międzynarodowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej, sformułowanych na posiedzeniu 20 listopada 2008 r. w Berlinie; w myślach w pkt. 6 zaleca się wypracowanie wspólnych

procedur dla transgranicznych postępowań w sprawach planów zagospodarowania przestrzennego.

W wypełnieniu tego zalecenia szczególną rolę będzie odgrywał Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska - organ właściwy do reprezentowania Rzeczypospolitej Polskiej w postępowaniach trans granicznych dotyczących postępowań w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

dr inż. Janina Kopietz - Unger

Kierownik Forum ds. współpracy przygranicznej w Europie, Uniwersytet Karlsruhe

„Planowanie i zarządzanie urbanistyczne w Niemczech”

Porządek urbanistyczny w Niemczech jest na szczeblu gminnym realizowany poprzez tworzenie planów lokalnych (*Bauleitplanung*).
Planami przestrzennymi szczebla lokalnego (*Bauleitplan*) są plan wykorzystania terenu obejmujący cały obszar gminy oraz tworzony na jego podstawie plan zabudowy regulujący poszczególne obszary zabudowy. Organem sporządzającym jest dla obu planów gmina.

W ramach swoich konstytucyjnie zagwarantowanych kompetencji planistycznych gmina jest sama odpowiedzialna za swój urbanistyczny rozwój. Ma ona w tym celu do dyspozycji:
formalne instrumenty planistyczne:

- **plan wykorzystania terenu** (***Flächennutzungsplan*** FNP), który określa pożądane przez gminę urbanistyczne wykorzystanie poszczególnych obszarów oraz
- **plan zabudowy** (***Bebauungsplan*** B-Plan), który zawiera ustalenia dotyczące rodzaju i wielkości zabudowy, zabudowywanego obszaru i powierzchni komunikacyjnych.

nieformalne instrumenty planistyczne jak na przykład masterplan, plany koncepcyjne, plan ramowy, plan rozwoju miasta STEP, projekt urbanistyczny, projekt planu krajobrazowego, plan rozwoju boisk i placów zabaw. Do tego dochodzi jeszcze badanie oddziaływania na środowisko oraz opracowania w oparciu o resortowe podstawy prawne, niezbędne ekspertyzy projektowe i raporty wpływu na środowisko naturalne.

Podstawę prawną planów przestrzennych szczebla lokalnego stanowią przede wszystkim:

- **kodeks budowlany** (***Baugesetzbuch*** BauGB)
- **rozporządzenie w sprawie wykorzystania pod zabudowę** (***Baunutzungsverordnung*** BauNVO)
- **rozporządzenie w sprawie symboli planistycznych (*Planzeichenverordnung*** PlanZVO)

oraz

- ustawy na szczeblu krajów związkowych, czyli ordynacje budowlane (*Bauordnung,* np. BauO Badenii-Wirtembergii) jako podstawy projektowania urbanistycznego w miastach i gminach.

Zgodnie z § 1 ust. 3 kodeksu budowlanego (BauGB) gminy są zobowiązane do ustalania planów przestrzennych szczebla lokalnego (*Bauleiplan*), gdy tylko i o ile jest to niezbędne dla urbanistycznego rozwoju i porządku.

Z tytułu suwerenności planistycznej gmin obywatele nie posiadają automatycznego prawa do roszczenia o ustalenie, zmianę, uzupełnienie bądź zniesienie planu przestrzennego.

Plan wykorzystania terenu tworzy się dla całego terytorium gminy. Powinien on się ograniczać do określenia głównych zarysów planowanego wykorzystania gruntów.
Według § 8 ust. 2 BauGB plany zabudowy wyprowadza się zasadniczo z planu wykorzystania terenu.

Plany zabudowy są uchwalane przez gminę w formie uchwały.
Zwykłe plany zabudowy, które nie spełniają przesłanek kwalifikowanego planu zabudowy, zawierają jedynie pojedyncze ustalenia jako regulacje wiążące i są uzupełniane uregulowaniami wynikającymi ze stosowanych subsydiarnie paragrafów §§ 34 i 35 BauGB.
Kwalifikowany plan zabudowy ustala wiążąco, jakie obiekty budowlane i inne urządzenia są dopuszczalne dla danej nieruchomości gruntowej. Całkowita możliwa treść planu zabudowy wynika z § 9 kodeksu budowlanego (BauGB).
Gmina może zgodnie z § 12 BauGB ustanowić plan zabudowy dla konkretnego przedsięwzięcia, jeżeli podmiot realizujący przedsięwzięcie (inwestor) jest znany i zobowiązuje się on do realizacji przedsięwzięcia na podstawie tegoż uzgodnionego z gminą planu. W przypadku planu zabudowy dla danego przedsięwzięcia obowiązują zasadniczo te same przepisy co dla kwalifikowanego planu zabudowy.

Porządek urbanistyczny

Dla zabudowanych części miejscowości, bez planów przestrzennych, ustaleniu wg § 34 BauGB podlegają: ostateczne powierzchnie oparcia i powierzchnie kondygnacji analogicznie do BauNVO, ustalenie geometrii i konstrukcji budynku, dokładna wysokość terenu, linii okapu i budynku, dokładny projekt miejsc parkingowych i dojazdów, forma dachu, w tym jego kształt, pochylenie i materiał, zaprojektowanie wolnych przestrzeni i terenów do zabawy, lukarny, występy dachu, połaciowe okna dachowe.

Zarządzanie porządkiem urbanistycznym odbywa się poza tym przy pomocy planów koncepcyjnych. Stanowią one o pożądanej strukturze wyglądu i funkcjonalności miasta/ dzielnicy/ kwartału. Sporządzane są przede wszystkim następujące plany koncepcyjne: Koncepcja wyglądu przedstawia planowaną urbanistyczną i krajobrazową strukturę

obszaru objętego planem wraz z istotnymi celami formy zewnętrznej. W koncepcji wykorzystania podane jest pożądane wykorzystanie powierzchni danego obszaru. W koncepcji terenów zielonych i wolnych przestrzeni wykazuje się przyszły wygląd zewnętrzny i funkcjonalność publicznie dostępnych oraz prywatnych terenów zielonych obszaru objętego planem. Koncepcja komunikacyjna przedstawia niezbędną infrastrukturę dla różnych potrzeb komunikacyjnych. W koncepcji działań wyszczególnia się natomiast ponadsektorowo najważniejsze planowane działania.

Jeżeli powyższe okaże się dla zabezpieczenia prawnego niewystarczające, to zgodnie z § 1 ust. 3 kodeksu budowlanego należy opracować plany zabudowy, a mianowicie „gdy tylko i o ile jest to niezbędne dla urbanistycznego rozwoju i porządku."
Zgodnie z § 30 BauGB plan zabudowy ustala:

- sposób wykorzystania obszaru do zabudowy, w tym wyjątki;
- pole zabudowy i powierzchnie oparcia jako wartości graniczne oraz maksymalną powierzchnię kondygnacji (dopuszczalne wymiary budowli);
- maksymalną wysokość zabudowy;
- dozwoloną formę dachu i spadek dachu;
- nadrzędne obszary dla komunikacji i tereny zielone;
- typologię terenów parkingów i obszarów specjalnych;
- tereny zabaw/ boiska i urządzenia towarzyszące.

Zgodnie z przepisami ordynacji budowlanej danego kraju związkowego można w planie zabudowy zawrzeć **ustalenia dot. zabudowy**, które muszą być uzasadnione urbanistycznie. Obejmują one:

- utrwalenie urbanistycznych obrzeży przestrzeni;
- ustalenie formy dachów (dach dwuspadowy/ płaski itp.);
- dopuszczalne materiały i kolory dla dachów, elewacji, okien i drzwi;
- stosunek elewacji do otworów (okna, drzwi) jako limit;
- maksymalne wysokości i dopuszczalne materiały oraz rodzaj ogrodzeń;
- ukształtowanie ogródków przed budynkami, w tym dopuszczalny rodzaj obsadzenia krzewami i drzewami;
- postanowienia wykonawcze dla zagospodarowania terenów zewnętrznych, tarasów, balkonów i loggii;
- dopuszczalność i rodzaj wykonania reklam, anten itd.

Prawie żadna gmina nie uchwala już dziś planów zabudowy bez zawarcia tzw. umowy urbanistycznej zgodnie z § 11 BauGB. Przedmiotowy zakres tego, co może ona regulować, wynika z § 11 ust.1 pkt 1-4 BauGB.

Zarządzanie rozwojem w gminach odbywa się przy pomocy Zintegrowanych Koncepcji Rozwoju Miast. W Niemczech chodzi tu przy tym głównie o:

- ochronę klimatu i środowiska,
- sprawiedliwe społecznie i zrównoważone wykorzystanie gruntów,
- pokojowe współżycie mieszkańców,

- zachowanie i rozwój miejskiego bogactwa kulturalnego,
- sprawną infrastrukturę i dobrobyt gospodarczy,
- odpowiednią reakcję na zmiany demograficzne,
- przebudowę miast (rozwój bądź wyburzenia),
- wysokiej jakości mieszkalnictwo,
- dalekowzroczny rozwój miast charakteryzujący się mądrą polityką komunalną i oszczędnością miejsca,
- uwzględnienie aspektów europejskich oraz narodowej polityki rozwoju miast.

Dla powodzenia tej opartej na szeregu procesów pracy planistycznej decydujące jest opanowanie nieformalnych instrumentów planistycznych i organizacji procesu jak również stosowanie odpowiednich technik komunikacyjnych.

Pomoc finansowa ze strony federalnej to m.in. wsparcie przedsięwzięć urbanistycznych zgodnie ze specjalnym prawem urbanistycznym Kodeksu Budowlanego (BauGB). Szczegóły dotyczące urbanistycznych prac renowacyjnych wynikają z §§ 136 do 164b BauGB, zaś dotyczące urbanistycznych prac rozwojowych z §§ 165 do 171 BauGB. Przedmiotem wsparcia są każdorazowo działania renowacyjne bądź rozwojowe jako jedność w świetle Kodeksu Budowlanego (działanie łączne).

Pomoc szczebla federalnego i krajów związkowych to przede wszystkim ogólnoniemieckie konkursy, przedsięwzięcia modelowe, inicjatywy i programy jak np. Przebudowa Miast, Socjalne Miasto, Program Koniunkturalny, federalne i krajowe wystawy ogrodnicze, międzynarodowa wystawa budowlana.
Gminy pobierają na własną odpowiedzialność opłaty renowacyjne.
Umieszczenie w planie pociąga jednocześnie opodatkowanie nieruchomości gruntowych. Wpływy z tego podatku stanowią przychody własne gminy.

Thomas Lantz

Prezydent Miasta Ystad

„Urbanistyka i planowanie przestrzenne w gminach szwedzkich”

Gminy szwedzkie mają monopol na urbanistykę i planowanie przestrzenne w granicach własnego terytorium. Samodzielnie decydują o wykorzystaniu gruntów i akwenów. Jednakże w procesie planowania gmina ma obowiązek zaspokoić wiele interesów. Gminne Rady Administracyjne i różne organy władzy publicznej wnoszą swój wkład w ramach swoich kompetencji.

Master plan

Wszystkie gminy muszą dysponować master planem obejmującym cały teren gminy. Celem planu jest zapewnienie wytycznych i wsparcia w procesie podejmowania decyzji odnośnie gruntów i akwenów wodnych oraz informacji o tym, w jaki sposób należy rozwijać i zachowywać zabudowę.
Plan stanowi także wizję i strategiczny instrument przyszłego rozwoju. W master planie wskazuje się, kiedy gmina sporządza plany szczegółowe i uregulowania miejscowe. Plan wskazuje także na inne władze decydujące o wykorzystaniu gruntów lub akwenów.

Przynajmniej raz w trakcie swojej kadencji rada gminy uchwala master plan. Gminna Rada Administracyjna wydaje przy tej okazji oświadczenie o interesach rządu w tym zakresie. Interesy te mogą dotyczyć, na przykład, obszarów o dużych walorach naturalnych lub kulturalnych. Oświadczenie zawiera także interesy gospodarcze.
Plan musi zostać opracowany w oparciu o szeroko zakrojony dialog ze społeczeństwem. Po zakończeniu procesu planowania odbywają się konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi. Może to być Gminna Rada Administracyjna, regionalne organy planistyczne lub inne gminy. Dalej następuje publiczna prezentacja proponowanego planu, podczas której każdy może zgłosić swoje uwagi. Na koniec plan jest uchwalany przez radę gminy. Cały proces zajmuje od 2 do 3 lat.

Poszerzony, dodatkowy master plan

W przypadku niektórych obszarów potrzebny jest poszerzony master plan. Dotyczy to, na przykład, obszarów portowych, dzielnic miasta lub złożonego pejzażu kulturalnego. Dla takich obszarów opracowuje się szczegółowe master plany. Poszerzony master plan musi zawierać te same decyzje planistyczne, co zasadniczy master plan.

Plan szczegółowy

Plan szczegółowy jest instrumentem zmian. Opracowywanie planów dla gruntów i akwenów stanowi zadanie gminy. Plan szczegółowy stanowi instrument, za pomocą

którego lokalni politycy przedstawiają swoje intencje co do nakazanego sposobu wykorzystania gruntów i akwenów oraz projektowania budynków. Plan szczegółowy ma prezentować ogólny obraz tego, co gmina planuje na danym obszarze zmienić lub pozostawić w niezmienionej postaci.
Plan szczegółowy sporządza się, gdy na terenie miasta lub w jego pobliżu planuje się wybudować nowy obiekt. Nawet w przypadku, gdy ma zostać wzniesiony pojedynczy, duży budynek, który mógłby oddziaływać na środowisko, potrzebny jest plan szczegółowy.

Plan szczegółowy nanosi się na mapę; zawiera on prawnie wiążące postanowienia. Plan określa, co można wybudować, i gdzie taki obiekt musi się znaleźć na terenie objętym planem. Plan opisuje także ulice i tereny zielone.

Jeśli przewiduje się, że plan będzie miał istotny wpływ na środowisko, w ślad za nim sporządza się opis oddziaływania na środowisko.

Uregulowania lokalne

Celem uregulowań lokalnych jest zapewnienie, by zamierzenia master planu zostały zrealizowane, a interes ogólnokrajowy nie został naruszony na obszarach nie objętych planami szczegółowymi. Postanowienia szczebla lokalnego są wspierane planami ogólnymi.
Za pomocą uregulowań lokalnych gmina może określać podstawowe parametry wykorzystania gruntów i akwenów. Może także wprowadzać maksymalne dopuszczalne wielkości powierzchni budynku i wielkości działki przez niego zajmowanej, zapewniać ochronę ważnych obiektów lub terenów itd.

Warsztat 1:
Uwarunkowania i stan wdrożenia dyrektywy INSPIRE.

Jerzy Zieliński

Dyrektor Departamentu Geodezji, Kartografii i Systemów Informacji Geograficznej

„Wdrożenie w Polsce dyrektywy INSPIRE w aspektach: prawnym, organizacyjnymi merytorycznym”

Zakres prac związanych z dostosowaniem przepisów prawa polskiego do dyrektywy INSPIRE.

W dniu 15 maja 2007 r. weszła w życie dyrektywa 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiająca infrastrukturę informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE).
W odniesieniu do Polski, przyjęcie dyrektywy INSPIRE oznacza zobowiązanie terminowego utworzenia Polskiej Infrastruktury Informacji Przestrzennej (PIIP), będącej częścią składową infrastruktury Wspólnoty Europejskiej, stanowiącej zespół środków prawnych, organizacyjnych i technicznych zapewniających powszechny dostęp do danych przestrzennych za pomocą usług sieciowych.
Zgodnie z art. 24 ust. 1 dyrektywy, Polska zobowiązana jest do dnia 15 maja 2009r. wprowadzić w życie krajowe przepisy wykonawcze i administracyjne niezbędne do spełnienia wymagań dyrektywy.

Pierwszoplanowym i bardzo pilnym zadaniem jest obecnie przygotowanie podstaw prawnych PIIP. Transpozycja dyrektywy INSPIRE do polskiego porządku prawnego jest dokonywana poprzez projekt ustawy *o infrastrukturze informacji przestrzennej*, który obecnie został przekazany pod obrady Rady Ministrów.
Przedmiotem projektu ustawy jest określenie zasad tworzenia oraz użytkowania infrastruktury informacji przestrzennej w Polsce oraz określenie organów wiodących właściwych w sprawach tworzenia oraz użytkowania tej infrastruktury.

Polska Infrastruktura Informacji Przestrzennej będzie:

- obejmowała wszystkie szczeble administracji publicznej oraz będzie służyła wszystkim użytkownikom informacji przestrzennej w kraju i we Wspólnocie,
- miała charakter interdyscyplinarny, międzyresortowy, wielopodmiotowy i wielotematyczny, co pozwoli na realizowanie inicjatywy tworzenia infrastruktur regionalnych, lokalnych i tematycznych pod warunkiem zapewnienia ich interoperacyjności i zgodności z przepisami wykonawczymi dyrektywy INSPIRE.

Celem projektowanej ustawy jest również wprowadzenie mechanizmów prawnych, które pozwolą na zapewnienie interoperacyjności i współdziałania w zakresie danych, metadanych, usług elektronicznych, koordynacji budowy i rozwoju infrastruktury. Dla uzyskania tych efektów konieczne jest:

- nałożenie na organy administracji różnych szczebli, odpowiedzialnych na mocy odrębnych przepisów do prowadzenia rejestrów publicznych związanych z tematami danych przestrzennych, nowych zadań oraz wskazanie zasad i sposobów realizacji dotychczasowych zadań w związku z koniecznością wypełnienia obowiązków wynikających z budowy i wdrażania krajowej infrastruktury informacji przestrzennej,
- ustanowienie organów wiodących odpowiedzialnych za koordynację działań w zakresie budowy elementów infrastruktury związanej z poszczególnymi tematami danych przestrzennych.

Istotą infrastruktury informacji przestrzennej jest interoperacyjność, czyli współdziałanie:

- organizacyjne, obejmujące partnerów współtworzących infrastrukturę, a więc wszystkie te organy, urzędy, instytucje, organizacje i firmy, które są zainteresowane korzystaniem z danych przestrzennych i związanych z nimi usług,
- techniczne, dotyczące wdrażania nowoczesnych technologii i standardów technicznych w sposób zapewniający współdziałanie różnych systemów teleinformatycznych,
- semantyczne, prowadzące do ujednolicenia terminów i pojęć stosowanych w zakresie informacji przestrzennej w różnych dziedzinach wiedzy, gospodarki i ma na celu poprawne rozumienie danych przestrzennych oraz ich efektywne wykorzystanie.

Polska Infrastruktura Informacji Przestrzennej obejmuje zbiory danych przestrzennych:

- odnoszące się do lub powiązane z terytorium Rzeczpospolitej Polskiej;
- występujące w postaci elektronicznej;
- utrzymywane przez organ administracji lub osobę trzecią;
- należące do co najmniej jednego z tematów danych przestrzennych.

W projekcie zostały zawarte także przepisy regulujące zasady interaktywnego dostępu do danych przestrzennych w postaci usług przestrzennych.

Organy administracji prowadzące rejestry publiczne tworzą i obsługują, każdy w zakresie swojej właściwości, sieć usług dotyczących zbiorów i usług danych przestrzennych.Dostęp do usług wyszukiwania i przeglądania jest powszechny i nieodpłatny.

Objęte infrastrukturą zbiory danych przestrzennych oraz usługi danych przestrzennych, prowadzone przez organ administracji, podlegają nieodpłatnemu udostępnianiu innym organom administracji w zakresie niezbędnym do realizacji przez nie zadań publicznych.

Organem odpowiedzialnym za tworzenie, utrzymywanie i rozwijanie infrastruktury informacji przestrzennej w Polsce jest minister właściwy do spraw administracji publicznej, wykonujący zadania przy pomocy Głównego Geodety Kraju, który m.in.:

- koordynuje wdrożenie krajowej infrastruktury informacji przestrzennej,
- współpracuje z Komisją Europejską w kwestiach związanych z infrastrukturą,

- współpracuje z wojewodami i jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie ich działań dotyczących tworzenia i funkcjonowania infrastruktury.

Przy ministrze właściwym do spraw administracji publicznej będzie działała Rada Infrastruktury Informacji Przestrzennej jako ciało konsultacyjne i opiniodawcze o charakterze międzyresortowym i interdyscyplinarnym, z udziałem przedstawicieli samorządu terytorialnego, środowisk naukowych i zawodowych.

W ramach projektu ustawy nowelizowana jest ustawa Prawo geodezyjne i kartograficzne, ustawa o statystyce publicznej oraz szereg ustaw, będących w gestii ministra właściwego do spraw środowiska.

Nowelizacja Prawa geodezyjnego i kartograficznego ma na celu dostosowanie:

- zapisów ustawy do potrzeb związanych z tworzeniem krajowej infrastruktury informacji przestrzennej oraz uwarunkowań związanych z wdrażaniem nowoczesnych technologii teleinformatycznych,
- kompetencji i obowiązków organów Służby Geodezyjnej i Kartograficznej do zadań wynikających z przepisów projektu ustawy.

Nowe zadania Głównego Geodety Kraju, wynikające z nowelizacji pgik:

- opracowywanie i przedkładanie RM, za pośrednictwem MSWiA, projektów rządowych programów realizacji zadań z dziedziny geodezji i kartografii,
- tworzenie systemu i programu szkoleń w dziedzinie geodezji i kartografii oraz współdziałanie z ośrodkami naukowymi, badawczo-rozwojowymi i organizacjami zawodowymi w realizacji tych szkoleń.

Mateusz Badowski

Juristische Fakultet, Universität Osnabrück

„Prawne aspekty implementacji dyrektywy INSPIRE w Republice Federalnej Niemiec"

Informacja, informacja przestrzenna i infrastruktura informacji przestrzennej

Informacja[1] stanowi dobro o znaczącym i często jeszcze niedocenianym potencjale ekonomicznym, którego wartość stale wzrasta wraz z rozwojem technik informatycznych.[2] Zgodnie z szacunkami Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Technologii Niemiec wartość informacji publicznej w całej Unii Europejskiej wynosi blisko 70 mld €. Jednym z jej istotnych elementów składowych jest informacja przestrzenna. Wartość tej niemieckiej szacowana jest na ok. 2 mld. € i uznaje się, że jej pełne udostępnienie mogłoby przyczynić się do stworzenia 14.000 nowych miejsc pracy.[3] Z tego też powodu znajduje się ona w kręgu zainteresowań nie tylko władz publicznych, ale także sektora prywatnego.

Wykorzystanie informacji przestrzennej (danych przestrzennych), czyli informacji odnoszącej się bezpośrednio lub pośrednio do określonego położenia lub obszaru geograficznego, jest najkorzystniejsze jeżeli dane są interoperacyjne. Ilość dostępnych danych określonego rodzaju wpływa wprost proporcjonalnie na korzyści jakie uzyskuje się z tytułu możliwości dostępu do nich. Sposobność szybszego i tańszego (za pośrednictwem Internetu) dostępu szerokiej rzeszy użytkowników do danych przestrzennych o wysokim standardzie może znacząco usprawnić oraz zmniejszyć koszty procesów decyzyjnych dokonywanych zarówno przez osoby prywatne, przedsiębiorstwa jak również organy władzy publicznej. Wszystkie te cele ma zrealizować dla obszaru całej Unii Europejskiej budowana infrastruktura informacji przestrzennej we Wspólnocie Europejskiej- INSPIRE.[4] Prowadzone dotychczas analizy wskazują opłacalność przedsięwzięcia, ponieważ stosunek zysków do kosztów może wynosić nawet 200 do 1, jak ukazuje przykład programu mającego na celu ocenę ryzyka powodzi prowadzonego od 2001 r. przez Amerykańską Agencję ds. Zarządzania Kryzysowego (American Federal Emergency Management Agency - FEMA).[5]

---

1 Jednolite definiowanie samego pojęcia informacji w niemieckim prawie dla większości autorów wydaję się niemożliwe, choć oczywiście podejmowano już takie próby (por. np. Jan Ole Püschelschel, Informationen des Staates als Wirtschaftsgut, Duncker & Humbolt, Berlin 2006, s.39 i nast.)

2 wartość rynku informacji przestrzennej w Niemczech w latach 2002-2007 wzrosła o 24 % za: Martin Fornefeld, Gaby Boele-Keimer, Marc Gasper, Chancen für Geschäftsmodelle deutscher Unternehmen im europäischen und globalen Geoinformationsmarkt, Düsseldorf/ Berlin 2008, s. 1

3 http://www.bmwi.de

4 na podstawie przepisów dyrektywy 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiającej infrastrukturę informacji przestrzennej

5 por. *COM_SEC(2004)0980* Nazwa projektu jest skrótem angielskojęzycznej nazwy infrastruktury - **IN**frastructure for **SP**atial **I**nfo**R**mation in **E**urope

Implementacja INSPIRE w Republice Federalnej Niemiec

Cele, jakie stawia przed państwami członkowskimi dyrektywa INSPIRE w skrócie można podzielić na 2 aspekty, stworzenie INSPIRE, czyli samej infrastruktury informacji przestrzennej we Wspólnocie oraz zapewnienia szerokiego dostępu do danych przestrzennych (określonych w 34 tematach znajdujących się w aneksach I-III dyrektywy), po stosunkowo niskich cenach. Deklarowaną przyczyną wydania tego aktu prawnego jest wspomaganie tworzenia polityki w odniesieniu do polityk i działań mogących mieć bezpośredni lub pośredni wpływ na środowisko,[6] który może być bardzo pomocny przykładowo podczas realizacji obowiązków sprawozdawczych, na co wskazują liczne opracowania.[7]

W Republice Federalnej Niemiec, które nie jest państwem jednolitym, w celu implementacji dyrektywy powinno zostać wydanych 17 ustaw - jedna federalna oraz w 16 państwach związkowych. Dotychczas w życie weszły 3 ustawy, federalna (Gesetz über den Zugang zu digitalen Geodaten Geodatenzugangsgesetz - GeoZG - 14.02.2009)[8], bawarska (Bayerisches Geodateninfrastrukturgesetz -BayGDIG- 01.08.2008)[9] oraz w Nadrenii Północnej Westfalii (Gesetz über den Zugang zu digitalen Geodaten Nordrhein-Westfalen - GeoZG NRW 28.02.09).[10] Ustawa federalna i NRW są bardzo do siebie podobne pod względem zarówno budowy jak i treści. W odniesieniu do BayGDIG ze względu na fakt, iż została wydana przed GeoZG zauważalne jest podobieństwo do jej wstępnych projektów, które następnie ewoluowały. Oczekiwać należy, iż kolejne ustawy implementujące INSPIRE, które będą wchodziły w życie, prawdopodobnie formą i treścią w większym stopniu przypominać będą GeoZG w obecnej formie.

Mimo zauważalnych różnic budowa ustaw już obowiązujących jest bardzo zbliżona. Zadaniem wszystkich jest także spełnienie głównych celów dyrektywy, czyli współtworzenie infrastruktury informacji przestrzennej w Europie jak i zapewnienie łatwiejszego dostępu do danych przestrzennych. W Republice Federalnej Niemiec dane przestrzenne są zbierane i przetwarzane zarówno na poziomie federalnym, krajów związkowych oraz lokalnym. Prace nad stworzeniem niemieckiej infrastruktury danych przestrzennych trwają od 1998 roku, kiedy to została powołana przez rząd Międzyresortowa Komisja ds. Geoinformacji[11] (w skrócie IMAGI). [12]

Pod koniec 2003 r. powstała GDI-DE, która składa się z 4 płaszczyzn: politycznej, polityczno-fachowej, koncepcyjnej, jak i z płaszczyzny technicznej.

Podsumowanie

Ustawy implementujące dyrektywę 2007/2/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 marca 2007 r. ustanawiającą infrastrukturę informacji przestrzennej we

6 pkt 4 Preambuły INSPIRE. Cel samej regulacji jest także determinowany przez podstawę prawną jej wydania, czyli art. 175 ust. 1 TWE odnoszący się do ochrony środowiska

7 por. np. opracowania Bundestagu nt. wpływu informacji przestrzennej na niemiecką ochronę środowiska: Deutscher Bundestag Drucksache 16/7082, 07. 11. 2007;

8 BGBl. I S. 278

9 GVBl. Nr. 15 vom 28.07.2008 S. 453

10 GV. NRW. S. 84

11 Bericht zur Verbesserung der Koordinierung auf dem Gebiet des Geoinformationswesens, Kabinettbeschluss der Bundesregierung vom 17.06.1998

12 Interministerieller Ausschuss für Geoinformationswesen

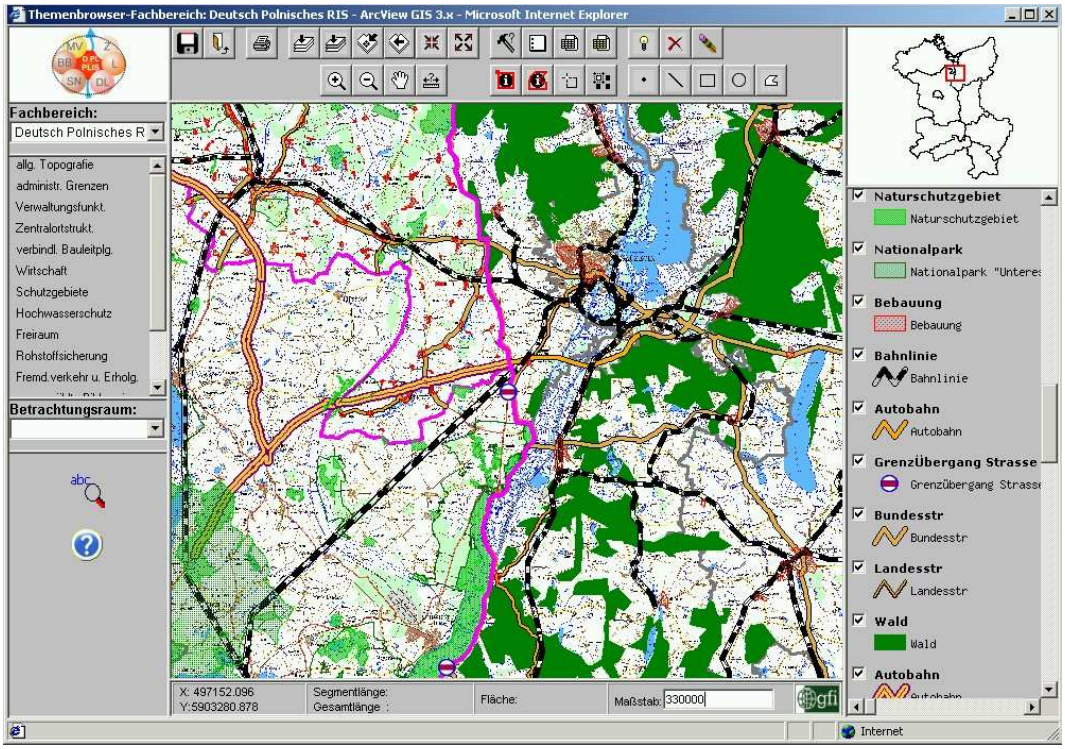
Wspólnocie Europejskiej (INSPIRE) do porządku prawnego Republiki Federalnej Niemiec są bardzo podobne do siebie oraz do swojego pierwowzoru w postaci dyrektywy, zarówno w treści jak i formie. Są jednak dość ogólne (tak jak i sama dyrektywa), dopiero akty wykonawcze ukażą szczegóły i konsekwencje wprowadzanej regulacji. W Niemczech dane przestrzenne przetwarzane są na poziomie federalnym, krajów związkowych i lokalnym, fakt, iż jest to kraj federacyjny dodatkowo utrudnia proces koordynacji i organizacji implementacji dyrektywy, ponieważ dotyczy ona kwestii zaliczanych do zakresu autonomii krajów związkowych jakim jest dostęp do informacji. Ustawy transponujące dyrektywę, które już weszły w życie, wydają się dobrze wypełniać swoje zadanie, nie można jednak mówić o pełnej implementacji INSPIRE w RFN, ponieważ ustawy w 14 krajach związkowych nie zostały jeszcze wydane. Praktyka w stosowaniu ustaw obowiązujących ukaże na ile chronią one także uzasadnione interesy jednostki.

Robert Kurowiak

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie

„Polsko-niemiecki system informacji planowania przestrzennego”

PN – SIPP (Polsko-Niemiecki System Informacji Planowania Przestrzennego)
D-P PLIS (Deutsch–Polnisches Raumplanungsinformationssystem)



Polsko-Niemiecki System Informacji Przestrzennej służy uproszczeniu i poprawie skuteczności współpracy transgranicznej we wspólnym obszarze planistycznym i gospodarczym. Land Berlin i Brandenburgia, Meklemburgia - Pomorze Przednie oraz Saksonia opracowują razem z województwami: Zachodniopomorskim, Lubuskim i Dolnośląskim system informacji przestrzennej, w którym struktury przestrzenne całego polsko-niemieckiego regionu pogranicza mają być przedstawione docelowo w trzech językach na bazie nowoczesnej, sprzętowej i programowej platformy cyfrowej. System ma skutecznie wspierać transgraniczną współpracę oraz wymianę informacji.

Cele

- Stworzenie instrumentu wsparcia decyzyjnego w zakresie planowania i rozwoju przestrzennego;

- Bazująca na systemie GIS, pokrywająca cały obszar i dająca się stale aktualizować prezentacja ważnych dla przestrzeni struktur regionów planistycznych położonych na polsko – niemieckiej granicy w wersji polsko- niemiecko- i anglojęzycznej;
- Stworzenie podstaw do wytworzenia pożądanych wyciągów obszarowych dotyczących dowolnych kombinacji tematycznych dla kręgu użytkowników branżowych,
- Stworzenie warunków do korzystania z danych rzeczowych i geograficznych przez osoby trzecie.

Sytuacja wyjściowa

Aby na polsko - niemieckim obszarze przygranicznym można było w odpowiedni sposób uwzględniać zróżnicowane konsekwencje transgranicznych powiązań, instytucje odpowiedzialne za planowanie przestrzenne (w krajach związkowych) oraz za plany zagospodarowania przestrzennego (w województwach), postanowiły dopasować je do siebie również w układzie ponad granicami państw, jak również uzgodnić znaczące dla przestrzeni (w układzie transgranicznym) koncepcje i plany z sąsiadami znad Odry i Nysy Łużyckiej. Celem skutecznego i trwałego uzgadniania niezbędne jest rozumienie struktury planistyczno-przestrzennej obszaru sąsiedniego.

Z uwagi na bardzo zróżnicowany zakres planowania oraz prezentację planów naczelne instytucje zagospodarowania przestrzennego (Województwo Zachodniopomorskie, Lubuskie i Dolnośląskie oraz kraje związkowe Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Berlina i Brandenburgii oraz Saksonii) ustaliły prezentację zasadniczych, oddziaływujących na przestrzeń struktur oraz powiązanych z nimi informacji rzeczowych, dla całego obszaru zlokalizowanego po obu stronach polsko-niemieckiej granicy, w sposób jednolity, w docelowej skali 1 : 100 000i 1 : 250 000 w języku polskim i niemieckim. Założenie Polsko-Niemieckiego Zintegrowanego Systemu Informacji Planistyczno-Przestrzennej polega w szczególności na tym, aby przyczynić się do uproszczenia i wzrostu efektywności współpracy transgranicznej w zakresie planowania przestrzennego oraz spraw związanych z gospodarką przestrzenną na obszarach położonych przy wspólnej granicy państw.

Ten bazujący na internecie system pozyskiwania informacji mógłby stać się narzędziem pomocniczym nie tylko w zakresie planowania przestrzennego dla różnych poziomów administracji oraz różnorodnych branży.

Na bazie planów zagospodarowania przestrzennego partnerzy porozumieli się co do przedstawienia następujących zakresów tematycznych: wybrane funkcje administracyjne, hierarchia sieci osadniczej, obszary zaopiniowane z poziomu kraju związkowego pod zabudowę, gospodarka, obszary chronione, ochrona przeciwpowodziowa, tereny wolne od zabudowy, zabezpieczenie surowców, turystyka i wypoczynek, wybrane placówki edukacyjne, transport i komunikacja, pozostała infrastruktura techniczna, wybrane wskaźniki obserwacji przestrzeni (na chwilę obecną jest to około 80 tematów).

Z uwagi na możliwości skutecznej aktualizacji zapewniono długofalowe korzystanie z systemu gwarantującego aktualny stan informacji.

Rozwiązania techniczne

Na bazie technologii serwerów mapowych w Lipsku w firmie GFI Gesellschaft für Informationstechnologien GmbH oraz w Szczecinie w Regionalnym Biurze Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego zainstalowano serwery mapowe, które pracują w powiązaniu ze sobą. Dzięki centralnej stronie internetowej **www.dp-plis.eu** uzyskać można poprzez przeglądarkę dostęp do branżowych danych dotyczących przestrzeni na obszarze projektu.
Poza prezentacją niezwiązaną z żadną skalą i zintegrowaną opcją wydruku map (.pdf), można poprzez szukanie haseł wygenerować kombinację danych geograficznych i rzeczowych, zgodnie z życzeniem.
Wielojęzyczność zapewnia bezpośredni dostęp do informacji w języku polskim i niemieckim. Aktualizacja i kontynuacja gromadzenia danych geograficznych jest zadaniem polskich i niemieckich partnerów poprzez lokalne pulpitowe rozwiązania GIS (ArcView). Dzięki oprogramowaniu Themenbrowser+ stworzona została możliwość bezpośredniego wprowadzenia do systemu zasad prezentacji i opisowych informacji dla poszczególnych danych branżowych oraz ich stałej dynamizacji.
Architektura serwera stworzona przez firmę GFI uwzględnia przy tym europejskie i międzynarodowe standardy GIS. Istnieje również możliwość podłączenia do istniejącego układu innych serwerów mapowych.
Z uwagi na pozytywne doświadczenia fazy testowej i etapy rozwoju projektu dotyczące wspólnego, międzynarodowego zrozumienia sąsiadujących ze sobą struktur przestrzennych i kultury planowania przestrzennego zaleca się rozszerzenie systemu na dalsze obszary przygraniczne.

Zalety

- Szybkość działania,
- Brak konieczności instalowania jakichkolwiek dodatków,
- Niezależność od rodzaju przeglądarki,
- Małe wymagania co do parametrów technicznych sprzętu po stronie klienta,
- Możliwość drukowania map.

Wady

- Surowy interfejs,
- Brak możliwości realizacji zaawansowanych funkcji, związanych z bardziej złożonymi interakcjami ze strony użytkownika.

Niezbędne funkcje w aspekcie planowania przestrzennego

- Centralna wizualizacja i pielęgnowanie informacji o metadanych,
- Praca z dynamicznymi listwami narzędziowymi do kombinacji i zarządzania warstwami tematów poprzez rozszerzone menu, pasek zadań i listwy,
- Zarządzanie często używanymi listami wyboru do automatycznego odwołania z SQL,

- Zintegrowane zarządzanie grupami użytkowników (używanie danych i funkcjonalności przez różne prawa interwencji dla zdefiniowanych grup użytkowników),
- Przejrzysta i fachowa organizacja danych na określonych zasadach,
- Rękojmia jednolitej wizualizacji danych GIS, różne zakresy tematyczne oparte na jednym centralnym zbiorze przepisów,
- Zewnętrzna, „utematowiona" administracja i przedstawianie – zgodne ze wspólnymi przepisami.

Projekt P–NSIPP realizowany na pograniczu polsko – niemieckim jest jednym z wielu w całej UE. Podlega on stałej aktualizacji i udoskonalaniu stając się bardzo pożytecznym narzędziem dla wielu instytucji. Wdrażanie dyrektywy INSPIRE zmienia oblicze systemu unifikując jego charakter.

Warsztat 2:
Doświadczenia projektów z dofinansowania EU w latach 2000-2006 i wizje dalszej współpracy regionów

dr inż. arch. Magdalena Belof

Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu

„Możliwości a praktyczne wykorzystanie Interreg dla realizacji projektów z zakresu planowania przestrzennego w Polsce, w latach 2004-2006”

Od czasu akcesji, większość polskich samorządów wyspecjalizowała się w skutecznym aplikowaniu o środki unijne, które najczęściej kierowane są na realizację konkretnych, tzw. twardych inwestycji, zwłaszcza infrastrukturalnych. To one skupiają także największą uwagę mediów i społeczeństwa. Mają także kluczowe znaczenie dla przeobrażeń przestrzennych.

Z kolei tzw. „projekty miękkie” – zwłaszcza te realizowane we współpracy transgranicznej - kojarzone są najczęściej ze sferą społeczną i realizowane w formie inicjatyw kulturalnych, sportowych i gospodarczych, szkoleń czy wymiany kadr. Znacznie rzadziej projekty tego typu służą do pozyskania pomocy finansowej na sferę planowania i zagospodarowania przestrzennego, choć takie możliwości zapisane są w większości dokumentów programowych.

Wsparcie unijne dla działań z zakresu planowania przestrzennego w Polsce pochodziło w pierwszych latach akcesji (2004-2006) przede wszystkim z puli Inicjatywy Wspólnoty Europejskiej Interreg III (trzecia edycja). W ograniczonym zakresie wykorzystywane były także środki inicjatywy URBAN II, poprzez jej specjalny program URBACT.

Współpraca transgraniczna (Interreg III A) w Polsce realizowana była w ramach 7 programów dwu- lub trójstronnych. Analiza dokumentów programowych, pod kątem możliwości realizowania działań wpływających na sferę przestrzenną, wykazała m.in., że:

- na każdym pograniczu wspierano poprawę infrastruktury komunikacyjnej;
- pięć obszarów nadgranicznych wspierało rozwój infrastruktury innej niż komunikacyjna;
- cztery obszary nadgraniczne zawarły w dokumentach programowych działania na rzecz rozwoju infrastruktury ochrony środowiska oraz rozwoju infrastruktury okołobiznesowej i turystycznej.

Ponadto występowały unikalne obszary działań, charakterystyczne dla danego pogranicza, takie jak np.: zachowanie potencjału przyrody, odnowy wsi i rozwoju agroturystyki (Polska-Brandenburgia), poprawa jakości wód w zbiornikach śródlądowych

(Polska-Meklemburgia/Pomorze Przednie) czy zapewnienie trwałych form transgranicznego rozwoju obszarów wiejskich oraz miast pogranicza (Polska–Saksonia).
W ramach współpracy transgranicznej zrealizowano w Polsce ogółem 623 projekty, z których największą ilość na pograniczach Polska - Meklemburgia/Pomorze Przednie oraz Polska – Czechy. Pomimo możliwości, jakie stwarzał program Interreg III A, jego realizacja wskazała, że polskie instytucje rzadko sięgały po wsparcie dla projektów ze sfery planowania przestrzennego.
Natomiast program współpracy międzynarodowej (Interreg III B), był skierowany głównie na działania w tym zakresie. W Polsce realizowany był w dwóch obszarach: Obszarze Morza Bałtyckiego (BSR) oraz w CADSES. W obu programach mogli uczestniczyć partnerzy z całej Polski. W obszarze CADSES zrealizowano 134 projekty, w tym 55 przy udziale Polski. W realizacji projektów prym wiodły instytucje naukowo-badawcze i szkolnictwa wyższego: 22 partnerów zrealizowało projekty na łączną sumę ponad 4,7 miliona euro. Była to kwota większa, niż uzyskały na swoje działania samorządy wszystkich szczebli, gdzie wprawdzie ogółem uczestniczyło 34 partnerów, lecz wartość projektów wyniosła nieco ponad 2,9 mln. Euro.
W obszarze BSR zatwierdzono ogółem 129 projektów, z czego 86 z polskim udziałem, przy czym w trzech projektach partnerem wiodącym były instytucje polskie. Warto zauważyć, że wśród organizacji, które otrzymały największe wsparcie znalazły się, obok dużych instytucji naukowych, także Urząd Miasta Świnoujścia oraz Stowarzyszenie Gmin Euroregionu Bałtyk.

Współpraca regionalna (Interreg III C) realizowana była w Polsce w obszarach Strefy Wschodniej oraz Północnej, choć wszyscy zainteresowani mogli także współpracować w pozostałych obszarach. Ogółem dofinansowanie zostało przyznane 123 polskim partnerom uczestniczącym w 89 projektach, których ogólna wartość wyniosła ponad 17,2 mln. euro. Głównym celem programu INTERREC IIIC było promowanie rozwoju regionalnego, w związku z czym w jego zakresie można było z powodzeniem realizować projekty ze sfery planowania przestrzennego. Sfera ta, obejmująca także odnowę obszarów i wspieranie rozwoju miast, według statystyki dla wszystkich krajów europejskich cieszyła się największym zainteresowaniem (21% zrealizowanych projektów). Polscy partnerzy byli jednak bardziej aktywni w projektach dotyczących zagadnień wspierania przedsiębiorczości, aktywizacji małych i średnich przedsiębiorstw, poprawy jakości usług turystycznych i marketingu oraz promocji społeczeństwa informacyjnego.

Okres finansowania 2004-2006 wskazał, że wykorzystanie możliwości jakie niosą programy współpracy terytorialnej dla wspierania planowania przestrzennego nie leżało w polu zainteresowania wielu potencjalnych, uprawnionych do aplikowania uczestników - w tym samorządów. Zapewne jedną z przyczyn była konieczność ich współfinansowania na zasadach ogólnie obowiązujących w Funduszach Strukturalnych i wiele samorządów wolało przeznaczyć szczupłe środki gminy czy regionu raczej na rzecz rozwoju infrastruktury niż na inne, mniej konkretne przedsięwzięcia, których rezultaty trudno

czasami w pełni i jednoznacznie przewidzieć. Wiąże się to niestety także z faktem, że planowanie przestrzenne wciąż nie należy do sfer uprzywilejowanych w polityce samorządów i przeznacza się na nie zaledwie ułamek kwot budżetowych, w celu wypełnienia najbardziej koniecznych czy wręcz wymuszonych zadań. Stwierdzenie to dotyczy zresztą wyłącznie samorządów gmin i województw, bowiem z powodu braku ustawowych obowiązków w zakresie planowania przestrzennego, powiaty niemal zupełnie wycofały się z grupy aktorów aktywnie kształtujących przestrzeń.

Stosunkowo krótki okres realizacji Interreg w Polsce zaowocował jednak wieloma interesującymi projektami, które miały znaczący wkład w sferę planowania przestrzennego. Ich beneficjenci dostrzegli możliwość, dofinansowania tej sfery poprzez środki unijne, zwłaszcza w wymiarze wykraczającym poza ustawowe obowiązki samorządów, a obejmującym całą gamę przedsięwzięć, które skutecznie wspomagają politykę przestrzenną i inwestycyjną oraz wpływają na poprawę ładu przestrzennego. Wystarczy tu wymienić wszelkiego rodzaju studia tematyczne (np. krajobrazowe), analizy i strategie, narzędzia do zarządzania przestrzenią (GIS), lokalne przedsięwzięcia związane z partycypacją społeczną, szkoleniem kadr i podnoszeniem „świadomości przestrzennej", czy wreszcie inicjatywy z zakresu planowania, obejmujące więcej niż jedną jednostkę administracyjną. W niektórych projektach znaleziono także możliwości wsparcia dla podstawowych działań planistycznych samorządów – realizowano np. studia przygotowawcze do miejscowych czy regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego, a także opracowywano koncepcje urbanistyczne i architektoniczne.

Wymiar finansowy był oczywiście jednym z kluczowych bodźców a zarazem walorów uczestnictwa w projektach współfinansowanych ze środków unijnych. Jednak należy zwrócić także na inne pozytywne aspekty realizacji takich projektów. Między innymi umożliwiły one ich wykonawcom zawiązanie licznych sieci współpracy tematycznej, na wszystkich poziomach administracji. Udział w międzynarodowych grupach roboczych rozszerzył nie tylko zestaw narzędzi planistycznych stosowanych w praktyce, ale także wzbogacił poziom poznania i zrozumienia wzajemnych uwarunkowań partnerów w sferze planowania przestrzennego oraz zasad działania administracji publicznej w innych krajach oraz świadomość celów europejskiej polityki rozwoju przestrzennego.

Dzięki projektom współpracy międzynarodowej partnerzy mogli dostrzec i skonfrontować wspólne problemy rozwojowe, oraz ocenić wycinkowe problemy lokalne z szerszej perspektywy, niejednokrotnie z uwzględnieniem racji strony przeciwnej (co ma kapitalne znaczenie zwłaszcza w rozwoju obszarów pogranicza). Współpraca, wskazała także kierunki rozwoju infrastruktury i budowy połączeń, umożliwiające zrównoważony rozwój regionów oraz swobodne przemieszczanie się ludności do miejsc pracy, wypoczynku i usług.

Poprzez realizację projektów miękkich - co jednocześnie oznaczało zazwyczaj poruszanie się w odmiennym od znanego środowisku - wzmocniony został znacząco poziom umiejętności, zwłaszcza w zakresie zarządzania, treningu finansowo - prawnego, pracy w zespole, przywództwa itp.

Pamiętać należy także, ze wskutek realizacji projektów powstała różnorodna, publicznie dostępna baza informacyjna w postaci stron internetowych, książek, raportów, analiz etc.,

obejmująca zagadnienia związane z najważniejszymi problemami przestrzeni, zarówno Polski jak i Europy. Przy jej właściwej promocji i rozpowszechnieniu możliwe jest podniesienie świadomości społecznej związanej z problematyką planowania przestrzennego.

Wszystkie te elementy, powinny być uznane za istotną wartość zarówno przez samorządy lokalne i regionalne, jak też przez środowisko urbanistów i zachęcić do uczestnictwa w podobnych programach obecnie i w przyszłości.

Załącznik nr 5

dr Wilfried Görmar

Federalny Instytut do Badań nad Budownictwem

„Doświadczenia we współpracy transnacjonalnej w zakresie rozwoju przestrzennego na Morzu Bałtyckim - VASAB i INTERREG"

Współpraca transnacjonalna i jej wpływ na rozwój miast i regionów na szczeblu krajowym

Istotne warunki ramowe dla rozwoju przestrzennego w Niemczech, Szwecji i Polsce wynikają przede wszystkim z rezultatów współpracy ministerstw właściwych w sprawach zagospodarowania przestrzennego państw Regionu Morza Bałtyckiego (znane pod nazwą „Wizje i strategie wokół Morza Bałtyckiego – VASAB) oraz z programów współpracy transnacjonalnej w Regionie Morza Bałtyckiego (Interreg B).

Ministrowie właściwi w sprawach planowania przestrzennego państw nadbałtyckich już w roku 1994 w ramach swojej współpracy w zakresie VASAB stworzyli pierwszy model rozwoju przestrzennego w basenie Morza Bałtyckiego i pierwszą po latach podziału politycznego wizję europejskiego Makroregionu, która została opracowana wspólnie przez dwa państwa Unii Europejskiej (Dania i Niemcy) wraz z dziewięcioma innymi państwami (Białoruś, Estonia, Finlandia, Łotwa, Litwa, Norwegia, Polska, Rosja i Szwecja). „Pearls, strings i patches" stały się pojęciami, które miały wpływ na politykę regionalną i politykę rozwoju miast na szczeblu krajowym. Zagadnienia dotyczące rozwoju funkcjonalnego systemu osadniczego w całym obszarze bałtyckim i stworzenia efektywnych połączeń transportowych między mało dotychczas między sobą kooperującymi krajami, wykorzystania szans rozwojowych dla po części słabo zaludnionych obszarów wiejskich oraz wykorzystania dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju regionalnego stały się punktem wyjścia również dla kreowania polityk krajowych.

Czwarta konferencja ministrów właściwych dla planowania przestrzennego państw bałtyckich w roku 1996 wniosła wiele istotnych treści i priorytetów do pierwszego programu współpracy transnacjonalnej w regionie Morza Bałtyckiego w okresie 1997-1999 (Interreg IIC). Wynikły z tego ważne projekty, jak np. rozwój sieci współpracy portów jachtowych przy uwzględnieniu kryteriów rozwoju regionalnego i środowiska (SuPortNet). Ten ostatni projekt został zrealizowany dzięki jednej z polsko-niemieckich inicjatyw i wraz z jego dalszymi projektami sukcesorami (w szczególności projektem MARITOUR) można ocenić go jako szczególnie ważny projekt pod kątem polityki gospodarczej i regionalnej. Przysłużył się on do rozwoju turystyki żeglarskiej ponad granicami państw, do znacznego dowartościowania poszczególnych miast i lokalizacji i ich zaplecza oraz do wsparcia przemysłu wytwórczego, usług i turystyki.

Piąta konferencja ministrów porządku przestrzennego w roku 2001 w Wismarze skierowała współpracę międzypaństwową w szczególności na sześć obszarów działania, które zostały ujęte i uszczegółowione w programie współpracy transnacjonalnej w regionie Morza Bałtyckiego na lata 2000-2006 (INTERREG IIIB).

Szósta konferencja ministrów porządku przestrzennego w Gdańsku w roku 2005 wygenerowała kolejne zagadnienia jako wkład w realizację tego programu, przy czym szczególnie skoncentrowano się na konieczności lepszego powiązania ze sobą różnorodnych potencjałów państw nadbałtyckich. To założenie stało się jednym z głównych zadań programu współpracy transnacjonalnej na lata 2007 do 2013. Wiele projektów zostało zainicjowanych przez partnerów polskich i szwedzkich wraz z partnerami niemieckimi.

Transnacjonalne projekty wspierają innowacyjne podejścia

Przykładem projektów, który można tu wymienić, jest projekt Baltic Plus, który wspierał rozwój przestrzenny w obszarze przygranicznym między Szwecją, Polską i Niemcami Wschodnimi. Dzięki Baltic Plus została w szczególności stworzona wspólna platforma polityczna służąca wspólnej ponadgranicznej realizacji koncepcji i działań w zakresie rozwoju przestrzennego. Podobne subregionalne i transnacjonalne strefy i korytarze rozwoju były wspierane przy pomocy takich projektów jak South Baltic Arc, SebCo czy też COINCO. Celem projektu „South Baltic Arc“ było rozwijanie zharmonizowanych koncepcji rozwoju, planów regionalnych, planów parków przemysłowych i studiów wykonalności oraz opracowywanie propozycji dla poprawy połączeń transportowych w południowo-wschodnim regionie Morza Bałtyckiego, włączając w to Kaliningrad.
Założeniem projektu „Rail Baltica“ było wniesienie wkładu w poprawę połączeń komunikacji kolejowej z republik bałtyckich poprzez Polskę i Berlin do Europy Środkowej i Zachodniej.
Przedmiotem całego szeregu projektów był rozwój współpracy między miastem a wsią oraz likwidowanie nierówności poprzez kreowanie propozycji, w jaki sposób impulsy wzrostu regionów metropolitalnych można wykorzystać dla rozwoju dalszego otoczenia, oraz poprzez wskazywanie bezpośrednich alternatyw rozwoju obszarów wiejskich. Przykładem może być tu projekt „Metropolitan Areas“. Partnerzy tego projektu opracowywali między innymi strategie transnacjonalnych uzgodnień i usieciowienia planów przestrzennych przygotowujących inwestycje, rozpoznania i oceny przestrzennych i branżowych potencjałów innowacyjnych oraz integracji obszarów wiejskich w regionach metropolitalnych. Liczne propozycje przedsięwzięć inwestycyjnych zdefiniowane w projekcie zostały w międzyczasie zrealizowane przy pomocy innych środków krajowych, środków wsparcia z UE oraz kapitału prywatnego. Projekt przenosi poza tym i rozwija dalej w sposób ponadgraniczny założenia rozwojowe i modele *governance*.
W przypadku projektu EUROB – „Europejski Szlak Gotyku Ceglanego“ pokazano między innymi, jak dzięki transnacjonalnemu zarządzaniu znaczących dóbr kultury można wywoływać gospodarcze impulsy rozwojowe i poprawiać miękkie czynniki konkurencyjności lokalizacji.

Przed jakimi wyzwaniami stoimy obecnie?

Opracowana właśnie Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego koncentruje się przede wszystkim na ochronie oraz zrównoważonym wykorzystaniu

Morza Bałtyckiego jako najważniejszego wspólnego źródła zasobów dla wszystkich państw nadbałtyckich, na wspieraniu innowacji i na rozwoju społeczeństwa opartego na wiedzy, na efektywnym kształtowaniu rynku wewnętrznego, poprawie wewnętrznej i zewnętrznej dostępności regionu Morza Bałtyckiego, poprawie powiązań rynków energetycznych, wykorzystywaniu alternatywnych źródeł energii, oszczędnym gospodarowaniu energią oraz wprowadzaniu zarządzania ryzykiem na lądzie i morzu ponad granicami państw. Elementem strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego są również cele polityki rozwoju przestrzennego. Są one też jednak jednocześnie doprecyzowywane w znajdującym się w trakcie opracowania dokumencie „VASAB Long-term Perspective on Territorial Development oft the Baltic Sea Region". Ministrowie planowania przestrzennego skoncentrowali się tu przede wszystkim na wyzwaniach z zakresu polityki rozwoju przestrzennego wymagających rozwiązań transnacjonalnych. Dotyczy to transnacjonalnych sieci miast i współpracy między miastem a wsią, rozwoju zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich oraz wewnętrznej i zewnętrznej dostępności komunikacyjnej Regionu Morza Bałtyckiego.

Analizy wykazały, że udaje się co prawda zmniejszać kompleksowe dysproporcje między państwami, ale że jednocześnie zwiększają się wewnętrzne różnice w ramach tych samych państw, szczególnie między miastem a wsią. To przede wszystkim regiony metropolitalne zaliczają się do „zwycięzców" globalizacji. Natomiast obszary wiejskie regionu Morza Bałtyckiego, które i tak często są słabo zaludnione, tracą relatywnie dużo potencjału gospodarczego i prawie wszędzie także dużo ludności. Niezbędne są rozwiązania, by z jednej strony wzmocnić aglomeracje metropolitalne i ich międzynarodowe funkcje, a jednocześnie z drugiej strony zdyskontować efekty wzrostu dla szerokiego otoczenia metropolii. Jeżeli ma to przynieść skutek, to zasadniczo niezbędne są nowe strategie współpracy między miastem a wsią, i to zarówno w aspekcie finansowym, polityczno-administracyjnym, infrastrukturalnym jak i organizacyjnym.

Nasilające się konflikty w zakresie korzystania z obszarów morskich oraz wyzwania związane ze zmianami klimatycznymi pokazują, że konieczne są wspólne wzorce, zasady i podejścia do rozwiązań w kwestii morskiego zagospodarowania przestrzennego. Są one istotną podstawą dla zrównoważonego korzystania z Morza Bałtyckiego jako wspólnego źródła zasobów oraz do rozbrajania konfliktów powstających na tym polu.

W dziedzinie transportu należy zadbać o lepsze powiązanie między transnacjonalnymi i regionalnymi sieciami transportowymi oraz generalnie bardziej efektywne kształtowanie procesów transportowych przy wykorzystaniu podejścia „modal split". Należy jednocześnie uzupełniać istniejące jeszcze luki w systemie transportowym. Dotyczy to m.in. lepszego połączenia transportowego państw bałtyckich z pozostałym terytorium UE, ale także i poprawy połączeń z krajami sąsiedzkimi na Wschodzie i Południu.

W związku z tym należy sobie też odpowiednio uzmysłowić, że geografia Unii Europejskiej zdecydowanie się zmieniła. O peryferyjnym położeniu Regionu Morza Bałtyckiego mówi się tradycyjnie w odniesieniu do rozwiniętych regionów Europu Zachodniej. W odniesieniu do Europy Środkowej wygląda to już zupełnie inaczej. Jeżeli uda się zrewitalizować i gospodarczo wzmocnić rdzeń obszaru środkowoeuropejskiego

obejmujący Niemcy Wschodnie, Polskę, Czechy, Słowację, Austrię i Węgry, to również dla regionu Morza Bałtyckiego i państw w nim położonych, a może nawet właśnie dla nich, wynikną z tego nowe szanse rozwoju. Duże znaczenie mają tu projekty wspierające rozwój transportowy i regionalny w osi północ-południe jak również wschód-zachód między obszarem bałtyckim a Europą Środkową, jak np. projekty „SoNorA“ i „Scandria“ czy też „East-West-Transport-Korridor“. Współpraca między dynamicznie rozwijającym się obszarem Morza Bałtyckiego i ponownie rosnącym w siłę obszarem środkowoeuropejskim, włączając w to Białoruś, Rosję i Ukrainę, ma znaczenie strategiczne zarówno dla regionu Morza Bałtyckiego, Europy Środkowej, UE jak i generalnie dla Europy.

dr Wojciech Drożdż

Członek Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego

„Partnerstwo Odry – działania w obszarze „transport i gospodarka-rozwój miast”

Partnerstwo Odrzańskie ma na celu rozwój regionu odrzańskiego w kierunku gospodarczego obszaru wzrostu. Partnerzy kooperacyjni – Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie, Dolnośląskie oraz Berlin, Brandenburgia, Saksonia i Meklemburgia-Pomorze Przednie - ustalili priorytety działania w następujących dziedzinach:

- innowacje i transfer technologii,
- poprawa transgranicznych połączeń transportowych oraz
- turystyka.

Do wymienionych dziedzin zostały utworzone fora zajmujące się opracowaniami merytorycznymi. Jako istotne cele dotyczące infrastruktury transportowej można wyróżnić następujące:

- wspólny lobbing u rządów Polski i Niemiec oraz w Unii Europejskiej na rzecz projektów infrastruktury kolejowej
- optymalizacja rozkładów jazdy oraz połączeń w całości komunikacji publicznej
- stworzenie atrakcyjnych i przejrzystych ofert taryfowych w przewozach transgranicznych.

<u>Projekty powiązane z inicjatywą Partnerstwa Odry</u>

- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy;
- Obejście Zachodnie m. Szczecina;
- Szczeciński Obszar Metropolitalny;
- Odrzański System Promocji i Informacji Turystycznej;
- Odrzański Klaster Turystyczny;
- Odrzański Szlak Żeglarski, Region Odry – kraina golfa, Odrzańskie ścieżki rowerowe;
- Baza firm innowacyjnych;
- Fundusz Innowacyjny Venture Capital;
- Foresight sektorowy w regionie;
- Identyfikacja i współpraca struktur klastrowych.

Inicjatywa Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego promuje rozwój intermodalnych sieci południe-północ, jako podstawę rozwoju regionalnego w Europie poprzez: poprawę sieci połączeń, rozwój współpracy w dziedzinie logistyki transportu multimodalnego, promowanie mobilności bezpiecznej i zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, rozwój policentrycznych struktur współpracy terytorialnej, opracowanie nowych synergii obejmujących interesariuszy

i wspierających powstawanie silnych stref ekonomicznych (takich jak ośrodki metropolitalne, centra gospodarcze w regionie oraz uniwersyteckie ośrodki myśli naukowo-technicznej). Powyższe działania, w nawiązaniu do zapisów Strategii Lizbońskiej i Goeteborskiej, są namacalnym środkiem stymulującym planowanie w korytarzach transportowych obszaru Bałtyku Południowego. Ma to prowadzić do zwiększonej dostępności, poprawy spójności terytorialnej, integracji i konkurencyjności obszaru bałtyckiego.

Infrastruktura korytarza CETC na obszarze Polski stanowi tzw. „pomost morsko-lądowy" między krajami skandynawskim a krajami środkowej i południowej Europy oraz ma, w szerszym ujęciu, decydujące znaczenie dla rozwoju społeczno-gospodarczego wszystkich regionów, w tym i zachodniej Polski, zlokalizowanych w obszarze korytarza.

Potencjalnych szans rozwoju korytarza transportowego CETC należy upatrywać w:

- prognozach rozwoju gospodarczego Polski i krajów skandynawskich;
- modernizacji i rozbudowie polskiej sieci transportowej na kierunku Północ-Południe;
- realizacji planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w portach morskich Szczecin-Świnoujście;
- polityce transportowej UE i Polski promującej rozwój intermodalnych rozwiązań transportowych
- wzrastających wymogach ochrony środowiska w regionie Morza Bałtyckiego.

Biorąc pod uwagę założenia kompleksowej polityki, mającej za zadanie ściślejszą integrację systemu transportu UE z krajami sąsiedzkimi, należy połączyć ponadnarodową oś południowo-wschodnią łączącą UE z Bałkanami i Turcją, z krajami Morza Bałtyckiego. Oznaczać to będzie integrację istniejących już korytarzy paneuropejskich IV, V, VII, VIII, X oraz Korytarza CETC. Korytarz ten stanowiłby nie tylko przedłużenie osi południowo-wschodniej w kierunku Morza Bałtyckiego, ale również połączenie południkowe dwóch innych ponadnarodowych osi: osi centralnej i osi północnej.

Władze Regionów obszaru CETC czynią wiele starań dla promocji transportu przyjaznego środowisku, rozwoju transportu kombinowanego, multimodalnego i intermodalnego. Docelowo największy ciężar transportu powinien zostać przeniesiony na transport wodny i kolejowy - najmniej energochłonne rodzaje transportu i bardziej przyjazne środowisku naturalnemu.

Uwzględniając ostatnie inicjatywy Komisji Europejskiej celowym jest dążenie do wpisania sieci infrastruktury liniowej i punktowej zlokalizowanych w korytarzu CETC do „zielonych" międzynarodowych korytarzy transportowych.

Jest to realna możliwość promowania rozwoju korytarza CETC, ponieważ korytarz ten obejmuje wszystkie podstawowe komponenty „zielonych" korytarzy transportowych, a mianowicie:

- sieć infrastruktury wszystkich gałęzi transportu łącznie z portami wodnymi, terminalami intermodalnymi i centrum logistycznym;
- wpisuje się w inicjatywę autostrady morskiej;

- jest możliwe wdrożenie programu NAIADES na rzecz rozwoju transportu wodnego śródlądowego w ramach przedsięwzięcia „Program dla Odry 2006".
- zawiera komponent sieci kolejowej ukierunkowanej na transport towarów – w przyjętym przez Radę Ministrów RP „Planie wdrażania systemu ERTMS w Polsce" są 2 linie kolejowe zlokalizowane w korytarzu CETC: CE-59 i E59.

ADRIATIC – BALTIC LANDBRIDGE realizowany był w ramach INTERREG III B CADSES; brało w nim udział 23 partnerów z krajów Europy Środkowej. Realizowany był w latach 2006-2008.

Celem projektu była analiza w zakresie możliwości rozwoju multimodalnych korytarzy lądowych Północ-Południe spinających wybrzeża dwóch przeciwległych akwenów morskich (Bałtyk - Adriatyk).
Podstawą realizacji projektu było stworzenie nowego, wielosektorowego partnerstwa pomiędzy podmiotami z różnych krajów, w celu zdefiniowania odmiennych scenariuszy powstania i funkcjonowania korytarzy transportowych oraz określenia ich potencjalnych możliwości rynkowych.

Projekt „South-North Axis" stanowi kontynuację projektu „Adriatic-Baltic Landbridge" :

- Projekt realizowany w okresie od listopada 2008 r. do lutego 2012 r. w ramach Programu dla Europy Środkowej i priorytetu: poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności obszaru Europy Środkowej
- Celem projektu jest poszukiwanie najlepszych powiązań transportowych i logistycznych pomiędzy obszarem Morza Bałtyckiego i Adriatyku.

Projekt obejmuje zagadnienia związane z transportem, logistyką i zagospodarowaniem przestrzennym. Zorientowany jest na optymalizację przepływu w sieciach transportowych oraz usuwanie przeszkód w realizacji działań infrastrukturalnych.
Przystąpienie Polski do UE w maju 2004 r. stworzyło przesłanki dla ukształtowania w regionie nadodrzańskim transgranicznego obszaru gospodarczego, obejmującego zarówno położone bezpośrednio nad Odrą ośrodki miejskie, jak i tereny położone w dorzeczu Odry.
Wspólne konferencje, udziały w imprezach targowych czy też regularne spotkania branżowe przyczyniają się na równi z wzajemnymi wizytami przedstawicieli władz politycznych i administracyjnych do budowania coraz ściślejszych sieci kontaktów pomiędzy partnerami z obu stron Odry i do podnoszenia konkurencyjności całego obszaru gospodarczego.
Dalsze transgraniczne kooperacje rozwijają się na bazie gospodarki, pomiędzy przedsiębiorstwami i instytucjami, organizacjami i stowarzyszeniami, w obszarze badań i nauki, ale również w zakresie planowania dróg komunikacyjnych czy też profilaktycznej ochrony przeciwpowodziowej.
Kreowanie i promocja *Obszaru Odry*, jako spójnego, dynamicznie rozwijającego się regionu europejskiego, stwarzającego szerokie możliwości w różnych dziedzinach życia społecznego, gospodarczego, kulturalnego i naukowego.

Warsztat 3:
Priorytety inwestycyjne w regionach przygranicznych

Leszek Jastrzębski

p.o. Dyrektora Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej

„Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza"

Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza z założenia ma stanowić jeden z elementów przyszłej koncepcji rozwoju pogranicza – „Studium pogranicza" i jednocześnie wspólny głos w dyskusji nad kształtem wizji jego rozwoju. Dlatego podstawowym priorytetem było wypracowanie wspólnego stanowiska zainteresowanych podmiotów administracji samorządowej i urzędów państwowych realizujących swoje zadania w tym obszarze.

Jako minimalny zasięg przestrzenny szczegółowych analiz przyjęto wstępnie obszary objęte programami Europejskiej Współpracy Terytorialnej tj. zachodnią część Województwa Zachodniopomorskiego, całe Województwo Lubuskie i południowo – zachodnią część Województwa Dolnośląskiego. Ostatecznie na potrzeby opracowania mapy przyjęto do analizy zasięg obejmujący obszar trzech całych województw pogranicza.

Mapa ilustruje zasadnicze i priorytetowe dla poszczególnych regionów, ale przede wszystkim dla całego obszaru pogranicza elementy infrastruktury komunikacyjnej. Drogi kołowe wraz z węzłami, linie kolejowe, drogi wodne, w tym śródlądowe i morskie wraz z portami rzecznymi i morskimi, porty lotnicze i lotniska. Mapa obejmuje w horyzoncie czasowym trzy wydzielone etapy tj. stan istniejący (w tym infrastruktura w realizacji po uzyskaniu decyzji środowiskowych lub pozwolenia na budowę), stan projektowany (elementy nieposiadające decyzji ostatecznych, rozwiązania wariantowe, w niektórych wypadkach zatwierdzone w projektach i planach finansowych) stan planowany (elementy o nieustalonym ostatecznie przebiegu, ilustrujące pożądany stan docelowy, np. postulaty zarządów województw).
Wszystkie elementy infrastruktury zostały oznaczone zgodnie z ich kategorią lub klasą w układzie krajowym i międzynarodowym.
Ponadto jako uzupełniające a istotne dla całego układu komunikacyjnego przedstawiono najważniejsze elementy sieci osadniczej obszaru wskazując jednocześnie ośrodki o szczególnym znaczeniu, skupiające ponadregionalne funkcje publiczne. Wskazano

również lokalizacje obszarów generujących rozwój gospodarczy takie jak specjalne strefy ekonomiczne.
Ze względu na skalę i zasięg przestrzenny opracowania, ograniczono ujęte w nim zagadnienia do tych o randze krajowej i regionalnej.

W rezultacie weryfikacji pierwotnych założeń osiągnięto efekt, który wyróżnia podstawowy, południkowy układ infrastruktury komunikacyjnej w kontekście całego pogranicza i uzupełniający go, równoleżnikowy system transportowy. W celu wyodrębnienia, podkreślenia i uczytelnienia najważniejszych elementów infrastruktury transportowej mapę uzupełniono schematami sieci TEN-T i sieci AGR wzdłuż granicy Polski i Niemiec oraz schematem ilustrującym główne powiązania południkowe i uzupełniające równoleżnikowe.

Mapa została sporządzona na podstawie przeglądu, inwentaryzacji i analizy dokumentów o charakterze strategicznym i planistycznym, przyjętych do realizacji przez organy administracji rządowej i samorządowej:

- dokumentów strategicznych poziomu krajowego,
- strategii rozwoju województw, w tym strategii transportowych,
- planów zagospodarowania przestrzennego województw,

a także innych znanych inicjatyw, opracowań i studiów odnoszących się do obszaru objętego opracowaniem, w tym takich jak:

- Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC,
- Polsko-Niemiecki System Informacji Planistycznej PN-SIP – DP-PLIS,
- Polsko-Niemiecki Obszar Rozwoju Odra/Nysa DPERON,
- AB Landbrigde,
- Baltic Gateway,
- i innych dostępnych opracowań obejmujących przedmiotową problematykę.

Głównym celem opracowania było sformułowanie w formie graficznej, wspartej syntetycznym opisem, priorytetów w zakresie infrastruktury komunikacyjnej obszaru polskiego pogranicza. Mapa stanowiąca ilustrację owych priorytetów powinna stanowić dla naszych partnerów z Niemiec, klarowne wytyczne do formułowania wspólnych przedsięwzięć i weryfikacji własnych zamierzeń o charakterze transgranicznym. Zakłada się, iż dla niemieckiej części pogranicza w przyszłości powstanie analogiczna mapa, co pozwoli podczas spotkań obu stron na identyfikację wspólnych i rozbieżnych koncepcji w oparciu o przedstawione realizowane, projektowane i planowane inwestycje.

Podstawową korzyścią wynikającą z realizacji zadania p.n. Mapa zamierzeń inwestycyjnych polskiej części pogranicza będzie zweryfikowana przez trzy województwa pogranicza przy współudziale Ministerstwa Infrastruktury mapa realizowanych, projektowanych i planowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych (branży komunikacyjnej) obszaru objętego opracowaniem. Kompleksowa analiza i ujęcie problematyki transportowej w całym obszarze pogranicza pozwoli na wypracowanie jednolitej, spójnej

wewnętrznie i reprezentatywnej ilustracji zamierzeń inwestycyjnych w zakresie układu transportowego. Sporządzony w ten sposób materiał, po dokonaniu niezbędnych uzgodnień, będzie stanowił czytelną i jednoznaczną informację dla partnerów zewnętrznych.

Ponadto sporządzenie mapy wspólnym wysiłkiem służb planistycznych trzech województw stanowi ważny element w rozwijaniu współpracy regionów pogranicza na tej płaszczyźnie. Efekt wspólnych prac wykazał pełną zdolność województw pogranicza i ich jednostek projektowych do prowadzenia prac projektowych i planistycznych w całym obszarze ich kompetencji.

Załączniki nr 6a, 6b, 6c

Krzysztof Żarna

Kierownik Biura CETC

„CETC- najbardziej efektywne połączenia północ-południe”

Poszerzanie granic Unii Europejskiej, związane jest z tworzeniem nowego terytorium politycznego, nowej, kosmopolitalnej tożsamości, które często przeciwstawiają się i odmieniają narodowy punkt odniesienia. Proces integracji europejskiej może być postrzegany jako dynamiczne powstawanie nowej przestrzeni publicznej, która staje się powoli jednostką polityczną. Kraje Unii Europejskiej cechuje jednak wyjątkowo rozbudowany system różnorodnych form samorządu w kierowaniu krajem, jego sektorami gospodarczymi i regionami, w związku z tym, jego rola ma szczególe znaczenie. Samorządy kreują rzeczywistość w taki sposób, by w dobie nowoczesnego zarządzania i postępującego procesu globalizacji nie zatracić swej cennej roli w organizowaniu życia społeczno – gospodarczego. Intensyfikacja działań integracyjnych przyczynia się nie tylko do politycznego zadowolenia, ale w znacznym stopniu służy wyzwalaniu inicjatyw lokalnych i regionalnych, a co za tym idzie, przyspieszeniu intensywnego rozwoju społeczno – gospodarczego. Oddolne (samorządowe) inicjatywy stają się często podstawą działań o skali międzynarodowej. To właśnie oddolna inicjatywa stanęła u podstaw powstania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65).

W wyniku trwałej i wciąż zacieśniającej się współpracy Regionu Skania (Szwecja) oraz Województwa Zachodniopomorskiego (Polska), na początku XXI wieku rozpoczęto działania mające na celu wzmocnienie rozwoju tego obszaru. Porozumienie, które początkowo dotyczyło tylko dwóch regionów, ewoluowało i z czasem stało się wspólną inicjatywą nie dwóch, a sześciu regionów. Regiony te wyraziły wolę współpracy na rzecz utworzenia i promowania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, którą zwerbalizowały poprzez wspólne porozumienie. 6 kwietnia 2004 r. w Szczecinie, przedstawiciele regionów i samorządów lokalnych ze Skanii (Szwecja), Województw Zachodniopomorskiego, Lubuskiego i Dolnośląskiego (Polska), Hradec Kralove (Czechy) oraz Bratysławy (Słowacja) podpisali Porozumienie na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. Inicjatywa spotkała się z dużym zainteresowaniem pobliskich regionów i wkrótce dołączyły do niej Region Trnava (Słowacja), Powiat Varaždin (Chorwacja) oraz trzy powiaty węgierskie - Győr-Moson-Sopron, Vas i Zala reprezentujące Zachodni Region Zadunajski.

Korytarz CETC-ROUTE65 zajmuje powierzchnię ok. 230 005 km^2, a jego trasa przebiega ze Skanii (Południowa Szwecja), poprzez Morze Bałtyckie (projekt autostrady morskiej Świnoujście – Ystad), Europę Środkową, aż na Południe Europy – do Adriatyku.

Na obszarze Korytarza znajdują się ważne ośrodki gospodarcze, węzły komunikacyjne, szlaki transportowe łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej.

Osią Korytarza - jest międzynarodowa droga E65, która bierze początek w Malmö w Szwecji, przebiega przez zachodnie województwa Polski, Czech, Słowacji, Węgier oraz Chorwacji, kończąc się w Chaniá na Krecie. Na obszarze Korytarza znajdują się wiodące połączenia kolejowe północ – południe oraz drogi wodne Odry oraz Dunaju. W charakterystyce Korytarza uwzględnia się także międzynarodowe połączenia lotnicze poprzez międzynarodowe porty lotnicze, takie jak Malmö – Sturup oraz port lotniczy w Bratysławie im. Milana Rastislava Štefánika, sięgające poza obszar CETC-ROUTE65.

Planuje się, aby korzystając z połączenia Bratysławy i IV Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, trasa Korytarza połączyła również Morze Czarne z portem Konstanca. CETC-ROUTE65 pełni rolę pionowego połączenia pomiędzy trzema osiami transportowymi wschód-zachód: Via Hanseatica, Via Baltica, III Paneuropejski Korytarz Transportowy, i łączy południową Skanię ze środkową i południową Europą.

Regiony oficjalnie kierują się wspólnym celem, jakim jest stworzenie sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65), służącemu dobru wszystkich regionów i ich obywateli. Na mocy Porozumienia, utworzono Międzyregionalny Komitet Sterujący (MKS), który inicjuje i koordynuje działania między Stronami Porozumienia. Inicjatywa ma na celu wykreowanie systemu multimodalnych powiązań infrastrukturalnych i gospodarczych, służących zrównoważonemu rozwojowi oraz wzmocnieniu konkurencyjności tego obszaru. Powstanie pasma rozwojowego CETC-ROUTE65, w sposób odczuwalny, zwiększy konkurencyjność regionów położonych w jego obrębie, wzmocni obszary słabe strukturalnie, a tym samym zmniejszy bezrobocie, rozwinie turystykę i gospodarki regionalne. Wprowadzenie innowacyjnych rozwiązań w zakresie transportu, ze szczególnym naciskiem kładzionym na przewozy kolejowe i morsko – rzeczne skutkować będzie poprawą jakości środowiska naturalnego, a tym samym – poprawą jakości życia nas wszystkich.

Rozbudowa sieci transportowych, ponadregionalnych i ponadnarodowych, takich jak CETC-ROUTE65, daje ogromne możliwości zacieśnienia kontaktów międzyregionalnych, nawet między odległymi regionami oraz daje możliwość dostosowania metod planowania i gospodarowania przestrzenią. Na tej podstawie może rozwijać się bardziej zaawansowana współpraca gospodarcza, społeczna i kulturalna.

Rozwój społeczny i ekonomiczny społeczeństw, odbywa się na obszarach położonych wzdłuż osi transportowych: dróg, kolei, szlaków wodnych. Stanowi to główną przyczynę zacieśniania współpracy między państwami i regionami europejskimi w dziedzinie rozwoju sieci transportowych, transportu multimodalnego i zintegrowanego. Z drugiej jednak strony, transport ma również negatywny wpływ na środowisko naturalne, a tym

samym zdrowie i życie człowieka. Rozwijanie jednej dziedziny życia kosztem drugiej jest niedopuszczalne, dlatego Inicjatywa CETC-ROUTE65, ma za zadanie, stworzenie sprzyjających warunków komunikacyjnych służących rozwojowi obszaru CETC-ROUTE65, w poszanowaniu środowiska naturalnego.

W przyszłości nastąpi zwiększenie natężenia ruchu drogowego i promowego. Ruch drogowy wywiera znaczny wpływ na środowisko naturalne. Ambicją Partnerów Inicjatywy CETC jest wspieranie zrównoważonych rozwiązań transportowych i świadome podejście do tych kwestii poprzez rozwiązywanie problemów ze specjalnym uwzględnieniem środowiska oraz wspieranie rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, jako "zielonego" korytarza. Współpraca międzynarodowa regionów tworzy przesłanki dla osiągnięcia bardziej wydajnej i zarazem bardziej przyjaznej środowisku obsługi wzrastającej liczby towarów przewożonych wzdłuż osi północ-południe.

Rozwój infrastruktury i powiązań gospodarczych, wymiana kulturalna, wspólne działania na rzecz ochrony przyrody, stwarzają okazję do szybszego rozwoju poszczególnych regionów. Realizacja inwestycji, głównie transportowych, stworzy warunki do szybszego przepływu towarów i ludzi, a tym samym zwiększy konkurencyjność obszaru CETC w odniesieniu do pozostałej części kontynentu. Spowoduje również utworzenie nowego obszaru gospodarczego w Europie łączącego Adriatyk z Morzem Bałtyckim, Czarnym i Egejskim. Zrównoważony i skoordynowany rozwój obszaru zapewni zarówno ochronę środowiska naturalnego, jak i zasobów naturalnych.

W związku z tym, że Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy łączy wszystkie rodzaje transportu i oparty jest o rzekę Odrę, stanowi on naturalną propozycję ekologicznego szlaku transportowego w tej części Europy. Dlatego też wydaje się, iż propozycja CETC jest doskonałym przykładem europejskiego "zielonego" korytarza.

Załącznik nr 7

dr Wolfgang Preibisch

Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa

i Rozwoju Miast (BMVBS), Berlin

„Projekt planu dla Wyłącznej Strefy Ekonomicznej Republiki Federalnej Niemiec na Morzu Bałtyckim"

Czym jest „Wyłączna Strefa Ekonomiczna"?

Wyłączna Strefa Ekonomiczna jest obszarem morskim rozciągającym się poza mającą 12 mil szerokości strefą wód terytorialnych. Wyłączna strefa ekonomiczna nie jest częścią suwerennego terytorium państwa. Prawo międzynarodowe zezwala jednak państwu przybrzeżnemu jej na gospodarcze wykorzystanie. Powierzchnia niemieckiej strefy ekonomicznej wynosi: na Morzu Bałtyckim 4.500 km^2, zaś na Morzu Północnym 28.600 km^2. Wyłączna strefa ekonomiczna Niemiec osiąga zatem łącznie powierzchnię równą jednej dziesiątej terytorium lądowego Niemiec.

Dlaczego rząd federalny ustanawia plany zagospodarowania przestrzennego dla wyłącznej strefy ekonomicznej?

Tworzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest generalnie zadaniem krajów związkowych. Ponieważ jednak wyłączna strefa ekonomiczna nie należy do terytorium państwa, to nie znajduje się ona też na terenie żadnego z krajów związkowych. Dlatego też jedynie szczebel federalny ma tu prawo uchwalania obu planów zagospodarowania przestrzennego. Następuje to w drodze rozporządzenia na podstawie ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym.

Dlaczego uchwalane są te plany zagospodarowania przestrzennego?

Również na morzu dochodzi coraz częściej do konfliktów na tle jego wykorzystania. Chodzi między innymi w konkretnym przypadku o posadowienie w wyłącznej strefie możliwie jak największej liczby siłowni wiatrowych. *Wykorzystanie energii wiatrowej offshore* jest ważnym celem politycznym rządu federalnego. Nowe farmy wiatrowe konkurują na pełnym morzu z innymi interesami planistycznymi: ochroną środowiska morskiego, żeglugą, rybołówstwem, pozyskiwaniem surowców oraz korzystaniem z morza w celu prowadzenia kabli i rurociągów na dnie morskim. Celem nowych planów zagospodarowania przestrzennego jest zadbanie o to, by te różne interesy zostały w adekwatny sposób uwzględnione.

Dlaczego planowanie przestrzenne troszczy się o wyłączne strefy ekonomiczne?

Porządek przestrzenny jest w Niemczech zadaniem ponadsektorowym. Rolą zagospodarowania przestrzennego jest wyważone i perspektywiczne planowanie rozmaitych interesów związanych z korzystaniem z morza.

Co daje nam plan zagospodarowania przestrzennego?

Instrumentem, którym posługują się plany zagospodarowania przestrzennego, są ustalenia. Mogą one przybierać formę „celów porządku przestrzennego“. Cele te są wówczas wiążące podczas podejmowania decyzji o tym, czy określony projekt może uzyskać pozwolenie. Ustalenia mogą jednakże być także „zasadami porządku przestrzennego“. Podane zasady należy wówczas uwzględnić w ramach procedury rozważania.

Specyfika planowania przestrzennego na morzu polega na tym, że wykorzystanie obszarów jest ustalone w dużym stopniu już przez prawo międzynarodowe, przede wszystkim poprzez konwencje prawa morskiego. Zgodnie z tymi konwencjami żegluga międzynarodowa nie może przede wszystkim być ograniczana przepisami prawa krajowego. Nowe plany zagospodarowania przestrzennego uwzględniają ten wymóg, zapisując ustalenie, że główne szlaki żeglugowe są obszarami priorytetowymi dla żeglugi. W ten sposób główne trasy żeglugowe stanowią podstawową konstrukcję planów zagospodarowania przestrzennego. Inne funkcje są natomiast dopuszczalne zasadniczo tylko w przestrzeniach pomiędzy tymi głównymi trasami żeglugowymi.

Jak zostanie uregulowana kwestia wykorzystania energii wiatrowej?

Centralnym zadaniem nowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wyłącznej strefy ekonomicznej jest stworzenie jednolitej planistycznej podstawy do korzystania z energii wiatrowej.

Dlaczego zdefiniowano tylko kilka obszarów priorytetowych?

Dzieje się tak przede wszystkim dlatego, że plan zagospodarowania przestrzennego przewiduje obszary priorytetowe dla energetyki wiatrowej. Na Bałtyku określono dwa takie obszary priorytetowe. Podmioty gospodarcze z branży wysunęły w szczególności w przypadku Morza Północnego żądanie określenia jeszcze większej liczby obszarów priorytetowych. Nie jest to jeszcze jednak możliwe, ponieważ obszary priorytetowe są wyznaczane tylko wówczas, gdy uprzednio zostały przeprowadzone kompleksowe badania oraz analiza wpływu na środowisko. Są jednak duże połacie pełnego morza, które do dziś pozostają jeszcze w dużym stopniu niezbadane. Wiemy w ich przypadku przykładowo tylko częściowo, jak ukształtowane jest dno morskie
i czy występują tam formacje szczególnie zasługujące na ochronę, jak np. rafy. W związku z tym w tej chwili możemy wyznaczyć tylko kilka nielicznych obszarów priorytetowych dla energetyki wiatrowej. Dotyczy to w szczególności Morza Północnego, gdzie istnieje zapotrzebowanie i możliwości tworzenia dalszych obszarów priorytetowych.

Czy farmy wiatrowe można zakładać także poza obszarami priorytetowymi?

Należy jednocześnie podjąć decyzję, czy może zostać wydane pozwolenie na budowę siłowni wiatrowych poza granicami obszarów priorytetowych. W niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej już teraz można budować wiele farm wiatrowych. Pozwolenie zostało wydane już na 21 parków wiatrowych liczących łącznie 1.500 pojedynczych wiatraków. Z tej ogólnej liczby w tym roku na Morzu Północnym ma stanąć pierwszych

sześć urządzeń. Na przewidzianych obszarach priorytetowych możliwe będzie poza tym wzniesienie jeszcze dalszych 1.100 siłowni wiatrowych. Mimo to energetyka wiatrowa nalega na to, by uzyskiwanie zezwolenia na budowę farm wiatrowych było możliwe również dla akwenów poza obszarami priorytetowymi. To długofalowe podejście jest niezbędne, gdyż tylko w przypadku wybiegającej daleko w przyszłość perspektywy możliwe jest powstanie infrastruktury koniecznej dla budowy farm wiatrowych na pełnym morzu. Chodzi przy tym o zakłady produkujące olbrzymie wiatraki, które są konieczne w przypadku morza o głębokości do 40 m. Chodzi poza tym także o nowe specjalne statki, jakie będą potrzebne, by budować elektrownie wiatrowe w wyłącznej strefie ekonomicznej. Aby tworzenie farm wiatrowych na pełnym morzu mogło iść dość szybko, to ich budowa powinna być możliwa także i poza granicami obszarów priorytetowych. Jedynie na tzw. obszarach Natura 2000, czyli na obszarach ochrony siedlisk fauny i flory oraz obszarach ostoi ptasich, wykluczone jest stawianie elektrowni wiatrowych.

Jak zapobiec rozproszonemu „dzikiemu" stawianiu elektrowni wiatrowych?

Z drugiej strony należy przeciwdziałać temu, by w wyłącznej strefie ekonomicznej powstawały pojedyncze, rozproszone wiatraki, a więc należy wspierać tendencję koncentracji. Rozproszenie stanowiłoby niepotrzebną przeszkodę dla żeglugi i rybołówstwa. Dlatego też ma zostać wprowadzona tzw. procedura wydawania koncesji, która będzie stanowiła strukturę udzielania pozwoleń na farmy wiatrowe poza obszarami priorytetowymi. W tym celu podjęto w tej chwili procedurę zmiany rozporządzenia w sprawie urządzeń na morzu. Przeprowadzanie niezbędnych badań przed udzieleniem pozwolenia na budowę farmy wiatrowej ma być dopuszczalne tylko jeszcze w przypadku obszarów morskich, dla których właściwy urząd szczebla federalnego wydał koncesję. Koncesja zaś będzie wydawana tylko dla obszarów uprzednio ustalonych przez federalny urząd, dla których urząd ten zaprosi wszystkich zainteresowanych do składania wniosków o koncesję. Ze wszystkich wnioskodawców koncesję uzyska ten, który zaoferuje najlepsze przesłanki do tego, by w przypadku wydania pozwolenia szybko rozpocząć budowę elektrowni wiatrowych.

Jak daleko są zaawansowane plany zagospodarowania przestrzennego?

W 2008 r. przeprowadzono na szczeblu federalnym kompleksową procedurę konsultacyjną w sprawie pierwszych projektów planów. Skonsultowaliśmy je również z naszymi państwami sąsiedzkimi. W odniesieniu do Morza Bałtyckiego były to Dania, Polska i Szwecja. Na podstawie rezultatów tej pierwszej procedury konsultacyjnej dokonano weryfikacji projektów planów zagospodarowania przestrzennego.

W jakim stadium znajdują się uzgodnienia z Polską?

Nowe opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego dla Morza Bałtyckiego było przedmiotem szczegółowych negocjacji ze stroną polską. Dyskutowaliśmy przy tym w szczególności na temat obszaru morskiego na północ od Świnoujścia, którego międzynarodowy status prawny Polska i Niemcy oceniają odmiennie. Rozwiązaliśmy ten problem w ten sposób, że wyłączyliśmy ten obszar z planu zagospodarowania przestrzennego dla Morza Bałtyckiego, tak że akwen ten nie jest już przedmiotem planu.

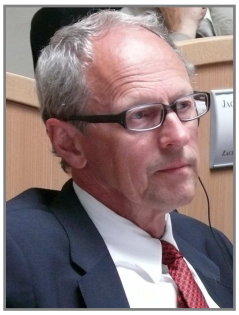
Wynikiem podjęcia negocjacji z Polską jest poza tym umożliwienie w Polsce szerokiego uczestnictwa społeczeństwa w tym procesie. Właśnie to przygotowujemy: zleciliśmy tłumaczenie na język polski zarówno planu zagospodarowania przestrzennego i jego uzasadnienia jak i kompleksowego raportu oddziaływania na środowisko, aby następnie mogła rozpocząć się procedura konsultacji społecznej w Polsce.

Co dalej?

W maju rozpoczęła się w Niemczech druga procedura konsultacyjna. Procedura ta zakończy się wkrótce. Gdy tylko zakończy się procedura konsultacyjna po stronie polskiej, dokonamy oceny wszystkich opinii. Na tej podstawie będziemy mogli stwierdzić, czy musimy raz jeszcze zmienić projekty planów zagospodarowania przestrzennego. Jeżeli żadne poprawki nie miałyby być już potrzebne, a taką mamy nadzieję, to będziemy przygotowywać decyzję rządu federalnego w sprawie planów zagospodarowania przestrzennego.

Perspektywy

Plan zagospodarowania przestrzennego dla niemieckiej wyłącznej strefy ekonomicznej na Morzu Bałtyckim jest pierwszym planem zagospodarowania dla takiej strefy na Bałtyku. Dlatego też jesteśmy chętnie gotowi do podzielenia się naszymi doświadczeniami, jeżeli inne kraje/ państwa będą zamierzały stworzyć podobne dokumenty planistyczne dla swoich wyłącznych stref ekonomicznych.



Mats Petersson

Kierownik Sekcji Planowania Infrastruktury w Wydziale Rozwoju Regionalnego Regionu Skåne

„Kluczowe priorytety inwestycyjne - szwedzki region Skåne”

Wyzwania w zakresie planowania transportu i infrastruktury

Trzy główne wyzwania w zakresie długofalowego planowania transportu i infrastruktury w Skåne:

Wewnętrzna dostępność w Skåne

Podstawową koncepcją w planowaniu infrastruktury w Szwecji jest zwiększenie funkcjonalności regionów. Sprzyja temu aktywne planowanie i rozwijanie systemu transportu poprzez poprawę dostępności oraz przepustowości tras łączących poszczególne części regionu. Dzięki temu możliwe jest poszerzenie i zwiększenie funkcjonalności regionu pod kątem jego mieszkańców, siły roboczej, działalności gospodarczej, możliwości edukacyjnych, walorów kulturalnych i rekreacyjnych itd. Zwiększenie funkcjonalności regionów stanowi siłę napędową rozwoju gospodarczego. Reorganizacja zakresu odpowiedzialności regionów w Szwecji oraz utworzenie regionu Skåne odpowiedzialnego, na przykład, za planowanie transportu publicznego i infrastruktury ułatwiło tworzenie odpowiednich warunków w tym zakresie.

Integracja regionu Öresund

Możliwości integracji obydwu części regionu w spójną funkcjonalną całość są ogromne. W Skåne nadaje się temu wysoki priorytet. Region liczy 2,5 + 1,2 mln mieszkańców i nie został jeszcze zintegrowany z powodu barier administracyjnych związanych z granicami państwa, różnicami kulturowymi i językowymi oraz odległościami. Dynamiczny rozwój nastąpił od czasu otworzenia stałego połączenia w 2000 r. Lepsza komunikacja i dostęp do regionów po obu stronach cieśniny Öresund stanowią jeden z instrumentów sprzyjających integracji.

Transport międzyregionalny i dostępność

Skåne ma strategiczne położenie geograficzne na południowych krańcach Skandynawii. W porównaniu z innymi regionami położonymi nad Morzem Bałtyckim Skåne leży blisko kontynentalnej części Europy. Region znajduje się również w pobliżu obszaru dynamicznych zmian, a mianowicie Europy środkowej i wschodniej. Ze Skåne niedaleko jest do takich metropolii, jak Hamburg, Berlin, Warszawa, Sztokholm czy Oslo. Na terenie Skåne przecinają się szlaki transportowe, a przez region przechodzi duży strumień ruchu tranzytowego. Tradycyjnie region Skåne aktywnie uczestniczy w integracji międzyregionalnej nie tylko w sferze transportu i infrastruktury.

Priorytety inwestycyjne w Skåne

Obecne plany koncentrują się na inwestycjach kolejowych i komunikacji publicznej. Jeżeli chodzi o ruch kołowy, to konieczne jest korzystanie z istniejącej infrastruktury drogowej, wprowadzając w niej drobne poprawki i działania zmierzające do zlikwidowania wąskich gardeł. Znaczenie mają bezpieczeństwo ruchu i środowisko naturalne.

Obecnie w Szwecji prowadzona jest weryfikacja planów długoterminowych. W procesie tym uczestniczy rząd centralny oraz 21 szwedzkich regionów. Region Skåne wytyczył 6 celów na nadchodzący okres 2010-2021:

- powiększenie i integracja rynków pracy,
- zrównoważony rozwój przyjazny dla środowiska naturalnego oraz bezpieczeństwo ruchu,
- integracja regionu Öresund,
- poprawa infrastruktury w ośrodkach rozwoju,
- system komunikacji dla wszystkich mieszkańców (wymiar społeczny),
- ulepszenie połączeń zewnętrznych w ruchu towarowym i pasażerskim.

Oto konkretne projekty, znajdujące się wysoko na liście priorytetów Skåne na najbliższe 12 lat:

- dokończenie budowy Tunelu Miejskiego w Malmö,
- magistrala na zachodnim wybrzeżu, inwestycja kolejowa,
- magistrala południowa Malmö-Lund, inwestycja kolejowa,
- autostrada E22, łącząca region południowo zachodni z północno-wschodnim,
- lokalne połączenia w portach Helsingborg, Malmö, Trelleborg oraz Ystad,
- droga E65,
- inwestycje kolejowe dotyczące regionalnych pociągów pasażerskich, zwiększenia zdolności przewozowej oraz kilku nowych linii,
- regionalne wąskie gardła w ruchu kołowym,
- lokalne działania nakierowane na bezpieczeństwo ruchu i komunikację publiczną, w wielu przypadkach dofinansowywane z budżetu państwa i gminy.

Omawiane są również strategiczne zagadnienia mające duże znaczenie dla infrastruktury:

- zdolność przewozowa kolei – komunikacja pasażerska i przewozy towarowe,
- funkcjonują stałe połączenia: Wielki Bełt oraz Malmö-Kopenhaga. Podjęto decyzję odnośnie Bełtu Fehmarn i przewiduje się, że połączenie to będzie gotowe w 2018 r. Przygotowujemy się do utworzenia drugiego stałego połączenia nad cieśniną Öresund pomiędzy Helsingborg a Elsinor,
- pociągi szybkobieżne: jeśli w Szwecji powstanie system kolei dużych prędkości, obejmie on Skåne i Öresund,
- finansowanie inwestycji: potrzebne są nowe rozwiązania.

Współpraca transgraniczna

Öresund

Współpraca jest intensywna i obejmuje szeroki wachlarz sektorów. Kluczowymi uczestnikami tego procesu są region Skåne oraz jego regiony partnerskie z Danii. Do współpracy włączają się także gminy, organizacje, władze publiczne oraz sektor biznesu. Oto istotne przykłady z zakresu planowania i rozwoju infrastruktury:

- System kolejowy Öresund

Od 2000 r., gdy otwarto stałe połączenie pomiędzy Malmö a Kopenhagą, funkcjonuje wspólny system kolejowej komunikacji pasażerskiej, obejmujący miasta szwedzkie i duńskie. Odpowiadają za niego wspólnie region Skåne i rząd duński. System wykorzystuje rozwiązania techniczne, pozwalające pokonać trudności związane z różnymi systemami zasilania, sygnalizacji itp. funkcjonującymi w obu krajach.

- Stanowisko Komitetu Öresund w sprawie priorytetów infrastrukturalnych

W 2007 r. politycy szczebla regionalnego z Danii i Szwecji ustalili wspólne strategie i priorytety rozwoju transportu w regionie Öresund.

- Infrastruktura i planowanie przestrzenne – Interreg (IBU)

Od 2005 r. nawiązano współpracę w zakresie planowania przestrzennego i rozwoju infrastruktury z udziałem szwedzkich i duńskich planistów oraz osób podejmujących decyzje o charakterze politycznym. Przeanalizowano dotąd szeroki zakres zagadnień związanych ze wspólnymi wyzwaniami. Stosowany jest program Interreg IV B. Obecnie realizowany jest projekt IBU (Infrastruktura i rozwój przestrzenny w Öresund).

- Logistyka w Öresund – platforma potrójnej spirali

Nawiązano współpracę – początkowo w ramach projektu Interreg, a obecnie w oparciu o stałą strukturę – w celu wspierania współpracy w dziedzinie logistyki. Zakres obejmuje badania, analizy, działania służące rozpowszechnianiu informacji oraz budowaniu marki.

<u>Region Morza Bałtyckiego</u>

Region Skåne uczestniczył jako partner w wielu projektach, np. Baltic Gateway, String, COINCO, Baltic+ oraz TransLogis. Obecnie bierze udział w następujących przedsięwzięciach:

- CETC - Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy łączący Skandynawię, Europę Środkową i Adriatyk. Nie jest to właściwie projekt, lecz stała sieć,
- Baltic Master II – kontynuacja pierwszego projektu Baltic Master poświęconego regionalnym i lokalnym interesom w zakresie bezpieczeństwa na morzu w Regionie Bałtyckim,
- Scandria – projekt korytarza łączącego zachodnie wybrzeże Szwecji – Skåne – Danię – Meklemburgię-Pomorze Przednie – Berlin,
- East West TC II – projekt korytarza łączącego Litwę/Kaliningrad – Blekinge – Skåne – Danię z Meklemburgią-Pomorzem Przedni. Projekt opiera się na koncepcji „zielonego korytarza”.

Oprócz partnerstwa w ramach projektów wymienionych powyżej region Skåne będzie partnerem wiodącym w TransBaltic – trzyletnim projekcie, który właśnie się rozpoczyna. Projekt koncentruje się na wspólnych problemach i możliwościach transportu i infrastruktury i w zamierzeniu ma obejmować cały Region Bałtycki.

- TransBaltic oficjalnie uznano za projekt strategiczny i uzyskał zapewnienie finansowania z Interreg IV BSR,
- dwudziestu dwóch partnerów z 9 krajów. Współpraca z transbałtyckimi organizacjami: BSSSC, CPMR, BDF, BPO oraz Bałtyckimi Izbami Handlowymi,
- analizy, wspólne strategie, działania,
- analizy konkretnych przypadków biznesowych dotyczących przewozów kontenerowych drogą morską, ICT, tzw. „suchych portów", transportu kolejowego oraz zarządzania kompetencjami,
- wspiera Strategię Morza Bałtyckiego oraz inicjatywę rządów krajowych „Perspektywy transportu bałtyckiego".

Christoph Pienkoss

Niemieckie Stowarzyszenie Mieszkalnictwa, Urbanistyki i Planowania Przestrzennego

„Poprawa i rozbudowa połączeń północ-południe między Morzem Bałtyckim a Adriatykiem „Na rzecz silniejszego uwzględnienia integrującego się obszaru gospodarczego na pograniczu polsko-niemieckim w europejskiej polityce transportowej“

Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej postrzega stopniowe zrastanie i przekształcanie się obszaru wpływów takich ośrodków miejskich jak Berlin – Szczecin – Poznań – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra – Wrocław – Opole – Drezno w jeden nowy europejski region gospodarczy jako szansę i wyzwanie ku temu, by rozwijać obszary nad Odrą i Nysą na rzecz wspólnej przyszłości w Europie regionów.

Komisja międzyrządowa opowiedziała się za opracowaniem wspólnej strategii rozwoju dla rozszerzonego polsko-niemieckiego regionu granicznego, która miałaby nakreślać najistotniejsze obszary i kierunki działania dla regionu.

Polsko-niemiecki region graniczny obejmuje poza tym inne aktywne inicjatywy i sieci, które wzmacniają spajanie się regionu, tak więc również m.in. istniejące cztery euroregiony: Euroregion Pomerania, Euroregion Pro Europa Viadrina, Euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr i Euroregion Nysa.

PROJEKTY TRANSNACJONALNE – SoNorA (South North Axis)

Podłoże projektu

Projekt SoNorA realizowany w ramach programu INTERREG IV-B odgrywa dla polsko-niemieckiego regionu granicznego istotną rolę. Projekt SoNorA jest poświęcony poprawie połączeń północ-południe między Morzem Bałtyckim a Adriatykiem w celu wytworzenia gospodarczych impulsów dla obszaru środkowoeuropejskiego.

Podstawowe dane:

- Projekt w programie INTERREG IV B dla Europy Środkowej
- Partner wiodący: Region Wenecja (IT)
- Koszt projektu: 7,1 mln euro
- Czas realizacji: listopad 2008 - luty 2012
- 25 partnerów z 6 państw, ponad 30 instytucji stowarzyszonych

Cele:

- Poprawa sieci infrastruktury w kierunku północ-południe
- Zoptymalizowane i intermodalne rozwiązania logistyczne

- Gospodarcze powiązanie sieciowe w ramach „transnacjonalnej platformy kooperacyjnej“

Struktura partnerów w projekcie SoNorA

Włochy

- Region Wenecja (partner wiodący)
- Eurosportello
- Region Friuli-Wenecja Julijska
- Fundacja Instytutu Transportu I Logistyki
- Port w Wenecji
- Port w Trieście
- TRENCO

Niemcy

- Niemieckie Stowarzyszenie Mieszkalnictwa, Urbanistyki i Planowania Przestrzennego
- Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i Transportu Saksonii-Anhalt
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Regionalnego Meklemburgii-Pomorza Przedniego
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Mediów Turyngii
- Wspólna Jednostka Planowania Regionalnego Berlin-Brandenburgia
- Wyższa Szkoła Zawodowa w Erfurcie
- Techniczna Wyższa Szkoła Zawodowa w Wildau

Austria

- Kraj związkowy Karyntia
- Miasto Wiedeń

Polska

- Województwo Zachodniopomorskie
- Port Gdynia S.A.
- Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.
- ARCA – Amber Road Cities Association

Czechy

- Kraj Południowoczeski
- Kraj Środkowoczeski
- Czeskie Koleje Państwowe CD
- Kraj Ustecki

Słowenia

- Port Koper

Wspólne pozycjonowanie partnerów projektu SoNorA w sprawie przeglądu sieci transeuropejskich.

W dn. 4 lutego 2008 r. Komisja Europejska opublikowała swoją zieloną księgę w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Projekt SoNorA uczestniczy w dyskusji nad zielona księgą i podaje wspólne zalecenia partnerów projektu w tym względzie.

Odnośnie planowanego przeglądu sieci TEN-T partnerzy projektu SoNorA kładą szczególny nacisk na następujące kwestie:

- poprawa bezpośrednich połączeń północ-południe między Morzem Bałtyckim a Adriatykiem,
- zrewidowanie sieci TEN-T zgodnie z aktualnymi zmianami w Europie Środkowej, w szczególności po dwóch etapach rozszerzenia UE w latach 2004 i 2006 (wzięcie pod uwagę wzrostu nasilenia transportu i wzrostu gospodarczego),
- wspólne opracowanie definicji „sieci zasadniczej" przez Komisję Europejską wraz z państwami członkowskimi, przy udziale regionów w procesie oddolnym,
- połączenie sieci zasadniczej z przestrzennie wyważoną siecią transportową,
- efektywność energetyczna, podejście zrównoważone i intermodalność,
- sieć zasadnicza składająca się z projektów realizowanych w perspektywie średniookresowej, posiadających „europejską wartość dodaną", tzn. likwidowanie wąskich gardeł w transportach transgranicznych i intermodalnych transportach między portami a ich zapleczem, połączenia między rynkami globalnymi, aglomeracjami i metropoliami,
- silniejsze uwzględnienie koordynatorów UE w projektach priorytetowych.

Transnacjonalna platforma kooperacji w celu włączenia regionów, miast i partnerów gospodarczych do projektu SoNorA

- W projekcie SoNorA zostanie zainicjowana „transnacjonalna platforma kooperacyjna " dla mobilizacji podmiotów gospodarczych i społecznych w celu wzmocnienia obszaru środkowoeuropejskiego.
- Oznacza to ponad 30 instytucji stowarzyszonych z SoNorA – w tym sześć ministerstw transportu z uczestniczących państw oraz regionów, miasta, porty i uniwersytety – a poza szereg innych istotnych zainteresowanych podmiotów.
- Dialogowi temu będzie towarzyszyło naukowe opracowanie dotyczące tematów gospodarczych i klastrów.

Chodzi o wykorzystanie istniejącego know-how w celu wytworzenia jednolitego podstawowego zrozumienia potencjałów i potrzeb gospodarczych w tym korytarzu. W rezultacie tego mają zostać wypracowane potencjały rozwoju i strategie dla tego obszaru oraz propozycje nowych projektów i kooperacji gospodarczych.

Załącznik nr 8

Anna Ostańska

Politechnika Lubelska

„Termomodernizacja wielkopłytowych budynków mieszkalnych w Polsce na przykładzie osiedla im. Stanisława Moniuszki w Lublinie[1]*”*

Sprawozdanie z realizacji termomodernizacji na przykładzie osiedla im. St. Moniuszki w Lublinie

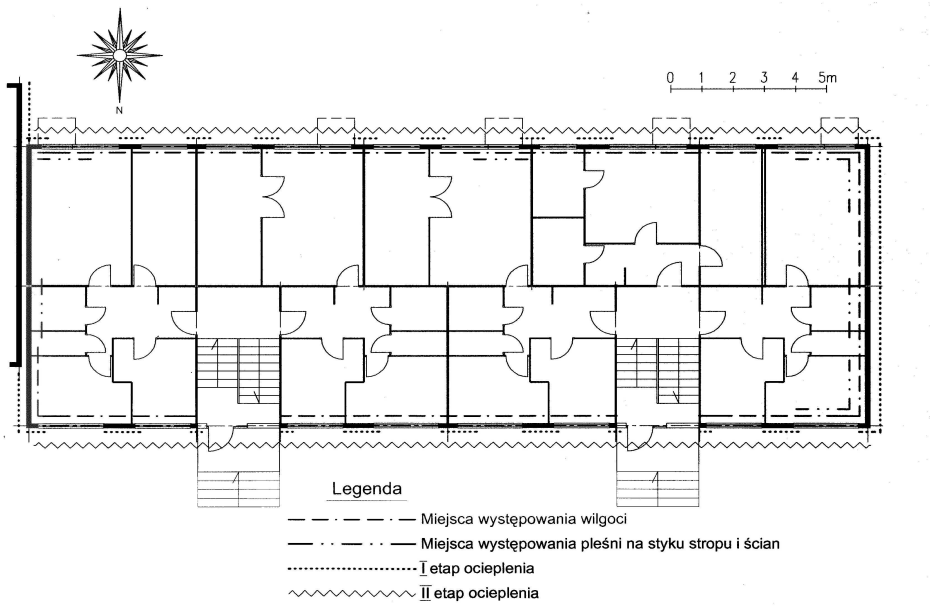
Budynki zrealizowane w systemie wielkopłytowym OWT-67 stanowią sztywne skrzynie utworzone z prefabrykatów: ścian wewnętrznych, zewnętrznych i stropowych, są bezpieczne pod względem nośności.

Z badań prowadzanych od 20. lat przez ITB wynika, że stan połączeń prefabrykatów w węzłach konstrukcyjnych jest dobry, mimo użycia wielu gatunków stali.

Poniżej poddano analizie osiedle Moniuszki, w którym termomodernizacja następowała etapami, opartych na podstawie zrealizowanych działań i analizie uzyskanych oszczędności energetycznych.

Badania budynków przeprowadzono w latach 1996-2006 odtworzono etapy termomodernizacji budynków, zbadano stan techniczny, sprawdzono mostki cieplne, rozważono możliwe oszczędności energetyczne i ogólnie oceniono stan instalacji w budynku.

Poniżej przedstawiono schematycznie problemy i podjęty zakres działań termomodernizacyjnych w systemie wielkopłytowym dla budynku V-kondygnacyjnego (il.1).



il.1 Etapy ocieplenia segmentu V-kondygnacyjnego budynku w systemie wielkopłytowym do 2002 roku

[1] Artykuł opracowano na podstawie A. Ostańska: *Podstawy metodologii tworzenia programów rewitalizacji dużych osiedli mieszkaniowych wzniesionych w technologii uprzemysłowionej na przykładzie osiedla im. St. Moniuszki w Lublinie*, Politechnika Lubelska, Monografie Wydziału Inżynierii Budowlanej i Sanitarnej Vol.1, Wydawnictwa Uczelniane Lublin 2009, ss.61-99.

W latach dziewięćdziesiątych budynki wielkopłytowe znajdujące się na osiedlu Moniuszki zostały ocieplone metodą lekką-suchą. I. etap modernizacji polegał na ociepleniu ścian szczytowych i filarków międzyokiennych, na których w ruszcie stalowym układano wełnę mineralną (o grubości 5 cm) i zabezpieczano powlekaną blachą trapezową (il.2).[2] Rozwiązanie to nie zlikwidowało w pełni przemarzania ścian. Z tego powodu w roku 1999 wykonano projekt II. etapu ocieplenia pozostałych ścian metodą BSO.[3] Zaprojektowano ocieplenie belko-ściany styropianem o grubości 6 cm. Grubość docieplenia była niewystarczająca i nie spełniałą warunków normowych (pominięto dodatki na mostki liniowe i punktowe). W związku z powyższym w trakcie realizacji zwiększono grubość materiału izolacyjnego o 2 cm i wymieniono ocieplenie na filarkach międzyokiennych. Zarządca zdecydował się na to ze względu na oszczędność eksploatacyjną. Ściany szczytowe pozostawiono bez zmian.

Prace II. etapu zrealizowano w latach 2001-2002 (il.2-3). Ponowne ocieplenie filarków polegało na wymianie 5 cm wełny mineralnej na 10 cm styropianu, który zabezpieczono wyprawą cienkowarstwową na siatce z włókna szklanego. Na fasadach zachowano podział na elementy konstrukcyjne obiektu poprzez boniowanie. Jakość wykonania dociepleń jest dobra. Mimo podjętych zabiegów mostki punktowe widoczne są nadal na elewacji nawet w kilkunastostopniowym mrozie tak, że można policzyć kołki mocujące (il.3).

W analizowanym osiedlu nie połączono przed dociepleniem warstwy fakturowej ściany ze ścianą konstrukcyjną poprzez dodatkowe kotwy rozprężne, co dałoby pewność pełnej współpracy tych warstw w ocieplanej przegrodzie.

il.2 System wielkopłytowy, ocieplenie wykonano bez oceny stanu technicznego, budynek: po I. etapie ocieplenia, w trakcie prace II. ETAPU, stan 2000r.

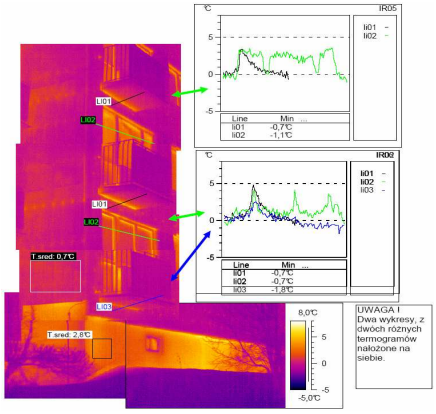
il.3 Budynek systemu wielkopłytowego, po II. etapie ocieplenia. Sople i mostki punktowe w miejscach kołków rozporowych, stan 2002

Nie zlikwidowano nadal mostków liniowych, balkony poddano tylko naprawom bieżącym. Rozwiązania nadal nie były kompleksowe w zakresie termicznej modernizacji, ponieważ

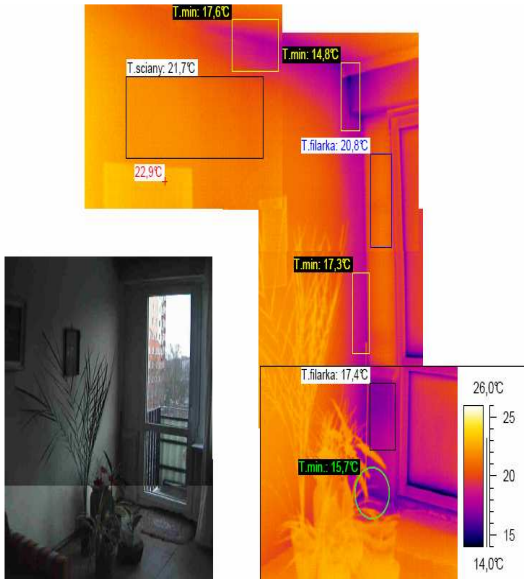
[2] Domińczyk W., Luśnia K., Gawroński S.: *Docieplenie ścian szczytowych budynków na osiedlach „Wieniawskiego", „Moniuszki", „Lipińskiego" – tom III i V – rozwiązania zamienne mocowania elewacji dla ścian bud. OWT w złym stanie technicznym*, C.O.B. – P.B.P. BISTYP, Warszawawa 1983.

[3] Ostrowska H., Komor E.: *Docieplenie i kolorystyka elewacji istniejącego budynku mieszkalnego wielorodzinnego*, w: Projekt Budowlany budynku mieszkalnego nr 9, P.P.W. EL-KOM, Lublin 2003, s. 5.

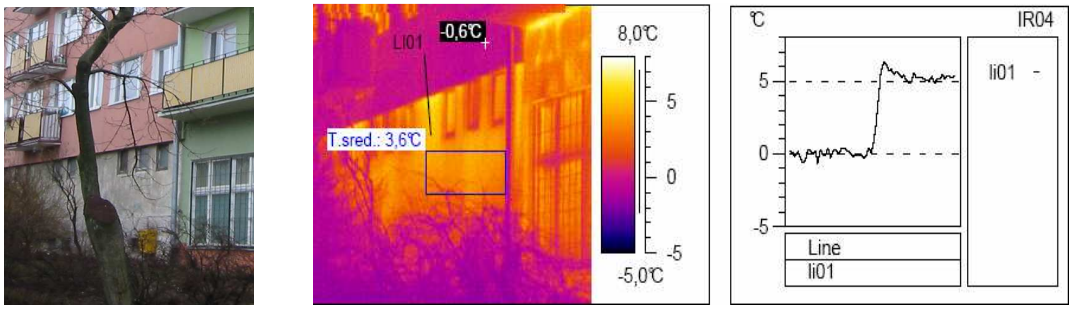
pominięto straty ciepła z budynku w kierunku pionowym, zarówno ku górze jak i w dół (stropodach, stropy piwnic) oraz w kierunku poziomym (cokoły il.4).



il.4 Termogram, ucieczka ciepła przez cokół i ościeża, 2006



il.5 Termogram, narożnik południowo-wschodni, budynek wielkopłytowy, ucieczka ciepła przez ścianę półszczytową i belko-ścianę nadprożową, 2006



il.6 Termogram, ucieczka ciepła przez cokół i ścianę piwnic, 2006

Pozostawiono mostek termiczny w ościeżach (il.4) i od strony belki nadprożowej (il.5). Nie uporządkowano pod względem termicznym stolarki okiennej. Poważną wadą ocieplenia są kołki mocujące styropian, widoczne z odległości ok. 50 m (il.6).

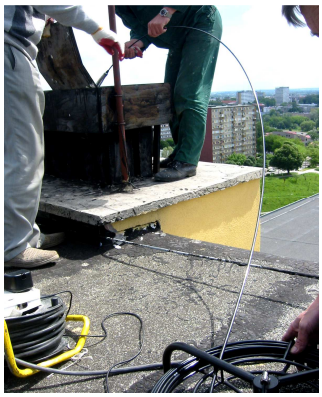
W latach 2002-2003, mimo wykonania kolejnej warstwy pokrycia dachowego, nie docieplono stropodachów. Dopiero w roku 2005 ocieplenie wykonano na pierwotnie ułożonej wełnie gr. 5 cm za pomocą ekofibru.

Oprócz wyżej omówionych prac modernizacji termicznej w latach 1998-1999 wykonano również modernizację węzła cieplnego i wprowadzono podzielniki zużycia ciepła w mieszkaniach. W roku 2005 Lubelskie Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej rozpoczęło wymianę sieci cieplnej.

Przy dociepleniu ścian i wymianie stolarki okiennej, nie zwracano uwagi na usprawnienie wentylacji. Brak poprawy wentylacji pomieszczeń może spowodować nasilenie się rozwoju pleśni w okresie wzrostu zawilgocenia.

W celu sprawdzenia drożności przewodów wentylacyjnych i spalinowych wykonano badania diagnostyczne specjalistyczną kamerą Monitor ORCUS (il.7), która wykazała

zakłócenia w drożności badanych kanałów. Gruz z przekuć zalega w kanałach tworząc przeszkodę dla usuwanego z mieszkań zużytego powietrza. (il.8)

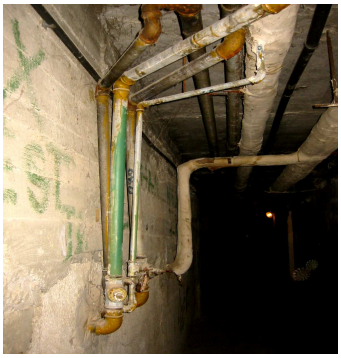


il.7 Badanie drożności wentylacji XI. kond. budynku prefabrykowanego

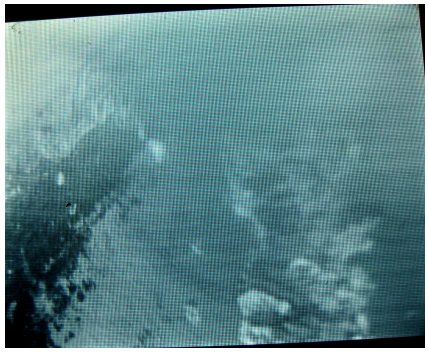
il.8 Widoczne zakłócenia drożności przewodu wentylacji na poziomie VII. kondygnacji, podgląd kamerą wziernikową

Badania *in situ* instalacji budynku pokazały, że instalacja:

1. elektryczna aluminiowa jest przestarzała i niewydajna, należy ją wymieniać na miedzianą, co rozpoczęto w 2005 roku (piony klatkowe), w lokalach nie przewidziano żadnych działań pozostawiając to mieszkańcom we własnym zakresie;
2. gazowa stalowa spawana (szczelna) i na bieżąco konserwowana;
3. c.o. i c.w.u. z rur stalowych ocynkowanych (il.17) w piwnicach są ocieplone, jednak stan złączek jest zły;



il.9 Budynek prefabrykowany piwnice, stan instalacji c.w.u. i c.o.



il.10 Przekrój przykanalika, złogi na odcinku 23 mb, podgląd kamerą *wziernikową* [13]

4. wodno-kanalizacyjna żeliwna, lokalnie z PCV w mieszkaniach, ogólnie w stanie dobrym, co potwierdza podgląd kamerą wziernikową *Monitor ORCUS Kolor Basik RMS.*

W czynnym przewodzie kanalizacyjnym nie zauważono złogów znacząco zmniejszających przekrój rury, choć lokalnie kanały deszczówki są zagruzowane.

Efekty termomodernizacji

Struktura kosztów GZM[4] w osiedlu im. St. Moniuszki za rok 2002[5] była następująca:

[4] GZM, to skrót Gospodarka Zasobami Mieszkaniowymi, w strukturę kosztów wchodzą: fundusz remontowy, wynagrodzenia, energia elektryczna, podatki i opłaty gruntowe, wywóz nieczystości, konserwacja bieżąca budynków, instalacji i urządzeń, utrzymanie zieleni

- c.o., c.w. – 39%,
- woda i kanalizacja – 12%,
- fundusz remontowy – 23%.

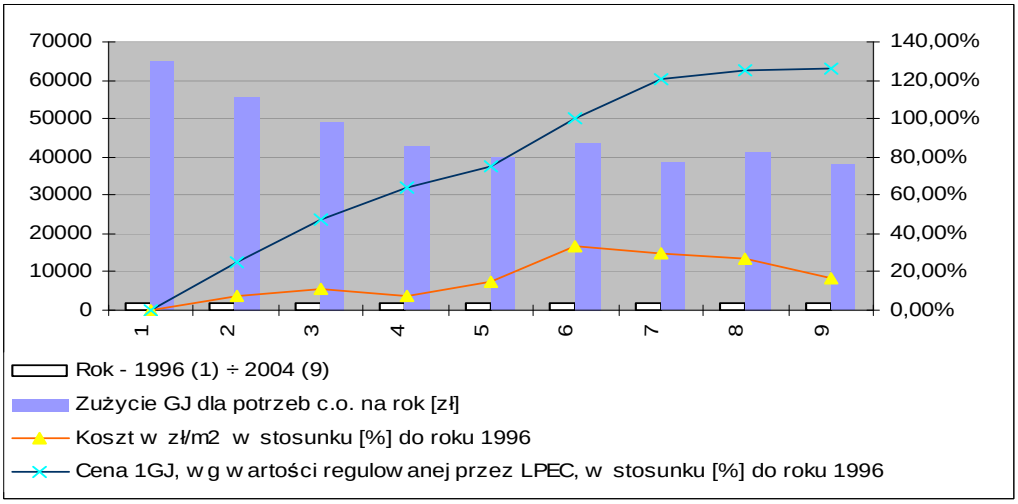
Jest to znaczący potencjał środków, które można będzie odzyskać dzięki kompleksowym działaniom naprawczym. Koszty eksploatacji c.o. mają swe źródło w wadach technicznych budynków, wysokiej energochłonności i mało świadomej gospodarce ciepłej i zimnej wody. Oprócz tego brak likwidacji mostków cieplnych przy balkonach i w pasie przyziemia oraz wykonanie wtórnego obiegu wody.

Na podstawie wyliczeń zawartych w bilansie finansowym 2002r. oszacowano efektywność dotychczasowych termicznych modernizacji na podstawie kosztów zrealizowanych inwestycji na tle wynikających z nich oszczędności energetycznych. Badaniami objęto wydatki na c.o. w skali całego osiedla w latach 1996-2004. Rozliczenie energii cieplnej (c.o. i c.w.u.) na osiedlu w zasobach mieszkalnych za 2002r. wyniosły:

- przychody 2.854.123,98 zł
- rozchody 2.650.576,01 zł

dając bilans dodatni rzędu 203.547,97 zł netto.

Założono, że zużycie energii dla potrzeb c.o., na tle przeprowadzonych termomodernizacji, przedstawione zostanie jako zależność liniowa kosztu jednostkowego ogrzania 1m^2 powierzchni użytkowej i zmiany ceny regulowanej przez dostawcę ciepła. Jako bazowe przyjęto dane z 1996r.



il.11 Struktura kosztów c.o. w osiedlu im. St. Moniuszki w latach 1996-2004, opracowana na podstawie danych uzyskanych u zarządcy osiedla w roku 2005

Analizując strukturę kosztów osiedla Moniuszki (il.11) potwierdzono efekty przeprowadzonych prac termomodenizacyjnych i stwierdzono, że na przestrzeni sześciu lat (1996-2002) wzrost ceny 1 GJ energii wyniósł 117%, a koszty ogrzania 1m^2 zwiększyły się tylko o 29,61%. A na przestrzeni kolejnych dwóch lat (2002-2004) wzrost

---

osiedlowej, zimna woda i kanalizacja, energia cieplna, pozostałe koszty (bankowe, ubezpieczenia, transport, itp.), koszty zarządzania.

[5] Skulimowski M.: *Sprawozdanie z działalności gospodarczej osiedla im. St. Moniuszki w Lublinie za rok 2002*, Lublin 28.04.2003, ss. 1, 4.

ceny 1 GJ energii wyniósł 125%, a koszty ogrzania 1m^2 zwiększyły się już tylko o ok. 18%.[6]

Efekty te uzyskano mimo braku opracowania kompleksowych działań. Proces ten nadal nie został zakończony. Można zatem oczekiwać, że przy zaplanowaniu i przeprowadzeniu kompleksowej modernizacji będą one jeszcze większe.

Wnioski

Przeprowadzone prace modernizacyjne związane były głównie z obniżeniem kosztów eksploatacji budynków mieszkalnych. Oparto je na, wynikających z kart przeglądu stanu technicznego budynku, wybiórczych działaniach naprawczych.

Termiczna modernizacja ścian we wszystkich budynkach przeprowadzana była wielokrotnie, jednak nie była ona kompleksowa budynku. Nie uwzględniono problemów dotyczących ucieczki ciepła szczególnie przez mostki liniowe.

Nadal możliwe są pewne działania naprawcze, które przyniosą dalsze oszczędności energetyczne, a co za tym idzie – również finansowe.

[6] Sprawozdanie Zarządu Spółdzielni Mieszkaniowej Czechów z działalności w roku 2002 roku, stan na 31.12.2002r.

Warsztat 4:
Transgraniczne koncepcje integracji regionalnej w pracach studialnych prowadzonych na uczelniach

dr inż. arch. Lechosław Czernik

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego

"Transgraniczne koncepcje integracji regionalnej Pomorza Zachodniego w pracach studialnych prowadzonych w Instytucie Architektury i Planowania Przestrzennego".

Proces edukacji w wyższych szkołach technicznych w zakresie studiów architektonicznych i planowania przestrzennego jest przedmiotem wielu analiz nie tylko w kraju, ale również w całej Europie. Nowelizacja programu kształcenia w tym zakresie stała się dla wielu ośrodków koniecznością, którą świadomie przyjmuje się i realizuje. Tą konieczność nowelizacji programu należy rozpatrywać przez pryzmat europejskiej integracji. Do obowiązku instytucji kształcącej i przygotowującej planistów do pełnienia funkcji w procesie zarówno projektowym jak i zarządzania, należy przygotować taki program kształcenia, który łącząc te elementy zapewni projektantowi łatwość w podejmowaniu decyzji planistycznych w oparciu o mechanizmy regulujące proces zarządzania, w poczuciu pełnej odpowiedzialności, nie tylko głównego projektanta. Poszukiwanie przez urbanistę optymalnych rozwiązań planistycznych będzie z pewnością bardziej skuteczne, jeżeli będzie oparte na właściwym przygotowaniu, które może zapewnić zmodyfikowany proces zarówno kształcenia w wyższych uczelniach technicznych a także na poziomie dokształcania podyplomowego czy też kształcenia zawodowego. Harmonizacja standardów technicznych, metod i technik planistycznych, wspólnych w tym zakresie przedsięwzięć w układach transgranicznych są istotne dla europejskiej reintegracji a tym samym dla procesów kształcenia, również w formie warsztatów.

Początek lat dziewięćdziesiątych to okres spontanicznego zainteresowania problematyką transgraniczną zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej, który zaowocował przygotowaniem szeregu opracowań mogących stanowić istotny wkład do kształtowania polityki przestrzennej obszarów transgranicznych Polski Zachodniej. Niestety partykularyzm, koncepcje forsowania własnych rozwiązań, także kontrowersyjnych, stosowanie niezręcznych dla specyfiki polsko-niemieckich stosunków sformułowań wzbudziły wiele negatywnych reakcji przejawiających się w marginalizacji znaczenia tych opracowań a w rezultacie nikły stopień ich wykorzystania.

Problematyka polityki przestrzennej ukierunkowanej na problemy zrównoważonego rozwoju w układzie transgranicznym stanowi istotny element specyfiki procesu kształcenia w zakresie planowania przestrzennego Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego. Proces współpracy transgranicznej poprzez szeroką wymianę wiedzy i informacji o czynnikach wpływających jednoznacznie na rozwój przestrzenny a w szczególności na politykę gospodarki przestrzennej, pozwoli na ograniczenie i likwidację istniejących barier rozwojowych przy stosowaniu działań na rzecz zrównoważonego rozwoju.
Ekspozycja w procesie dydaktycznym konieczności rozwijania wspólnych koncepcji strategicznych na rzecz sieci kooperacyjnych pobudzających do aktywizacji gospodarczej przy zachowaniu zasad kohezji, komplementarności wzmocnienia efektów synergii jednostek struktury osadniczej a także równowagi między współpracą i konkurencją jest niezbędna. Równie istotne wydaje się konieczne uwzględnienie kształtującego się systemu układu ciążenia - grawitacji zarówno w układzie podziału administracyjnego Polski jak i systemu transgranicznego wpływającego egzogenicznie na tworzący się układ metropolitalny.

Zakład Urbanistyki, Planowania Regionalnego i Zarządzania prowadzi działalność znajdującą odzwierciedlenie w pracach badawczych, publikacjach, współpracy z innymi ośrodkami uniwersyteckimi, w programach dydaktycznych prowadzonych przedmiotów i międzynarodowych warsztatów (m.in. praca naukowo-dydaktyczna realizowana w formie warsztatowej we współpracy z Uniwersytetem w Dortmundzie pt. „Potentials and barriers for transboundary cooperation development" (Możliwości I bariery rozwoju współpracy). Celem tego przedsięwzięcia było określenie płaszczyzn współdziałania m.in. w odniesieniu do możliwości zagospodarowania przestrzennego i gospodarczego, ochrony środowiska naturalnego i krajobrazu w regionie transgranicznym.

Z uwagi na specyfikę regionu Pomorza Zachodniego zawartość merytoryczna zajęć z planowania regionalnego obejmuje zagadnienia koncepcji rozwoju przestrzennego wybranych obszarów problemowych województwa zachodniopomorskiego w układzie transgranicznym.
Zakres opracowań studialnych obejmuje analizy istniejącego zagospodarowania przestrzennego oraz aktualnych trendów rozwoju przestrzennego i gospodarczego województwa ze szczególnym uwzględnieniem zakresu współpracy transgranicznej:

- Współpraca w zakresie infrastruktury technicznej; (system transportu, urządzenia komunalne itp)
- Współpraca zakresie infrastruktury społecznej; (realizowana formalnie, głównie poprzez bezpośrednie umowy między miastami lub gminami przygranicznymi)
- Współpraca w zakresie ochrony środowiska; (działalność proekologiczna, objęta priorytetem, wspólne przedsięwzięcia dotyczące Parku Dolnej Odry, obszarów

Nadmorskich wysp Uznam-Wolin, przewidywane połączenie obszarów objętych prewencją rezerwatu Świdwie i Parku Przyrody Gottesheide)

- Współpraca transgraniczna polskich miast i gmin; (kształtowanie sieciowych powiązań miast w zakresie określania celów i kierunków współpracy)

Celem zajęć warsztatowych jest przedstawienie w oparciu o zbudowane 3 scenariusze - modelu struktury przestrzennej dla wybranych obszarów, którego budowa jest oparta na przesłankach wynikających z:

- Położenia w Euroregionie
- Cech środowiska przyrodniczego i jego aktualnej ochrony prawnej
- Istniejących ośrodków obsługi i stanu zagospodarowania przestrzeni
- Walorów historycznych, kulturowych i estetyczno-krajobrazowych
- Istniejących systemów infrastruktury technicznej i transportu oraz ich możliwości rozwoju

W oparciu o rejestrację stanu istniejącego zagospodarowania i wybrane analizy studenci wykonują diagnozę zewnętrznej i wewnętrznej sytuacji danego obszaru z rozpoznaniem uwarunkowań dla dalszego rozwoju. Główne elementy diagnozy sektorowej stanowią podstawę do opracowania uwarunkowań zewnętrznych. Analiza uwarunkowań wewnętrznych, analiza SWOT, identyfikacja problemów rozwojowych oraz określenie celów strategicznych pozwalają na opracowanie scenariuszów rozwojowych dla poszczególnych obszarów. Scenariusze w rzeczywistości stanowią doskonałą ilustrację napięć strukturalnych obszaru transgranicznego, postrzeganych zarówno przez stronę polską jak i niemiecką. Ekstraspektywny charakter przedstawianych scenariuszy pozwoli na elastyczność reagowania poprzez stosowanie mechanizmów stymulujących różny rodzaj aktywności, mając na uwadze pożądany kierunek przemian.

Opracowane na tych zasadach założenia podstawowe rozwoju regionu służą osiągnięciu celu nadrzędnego: - "stały i zrównoważony rozwój regionu oraz zbliżenie społeczeństw i instytucji":

- Intensyfikacja kooperacji transgranicznej
- Równoważne warunki życia mieszkańców regionu
- Zachowanie i stabilizacja układu policentrycznego struktury osadnictwa
- Wzmacnianie infrastruktury transportu

Efektem końcowym jest wyznaczenie kierunków zagospodarowania przestrzennego danego obszaru ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań zewnętrznych. Rozwój poszczególnych obszarów o charakterze narodowym podlega procedurze i odpowiednim dokumentom planowania regionalnego i krajowego. W prezentacji multimedialnej przedstawiono koncepcje planistyczne wybranych prac przygotowanych w ramach procesu dydaktycznego w Zakładzie Urbanistyki, Planowania Regionalnego i Zarządzania.

Koncepcja zintegrowanego regionu Szczecina o charakterze metropolitalnym w układzie transgranicznym jako świadome i aktywne działanie w sferze politycznej, gospodarczej, socjalnej i kulturowej pozwoli na wzmocnienie i właściwe wykorzystanie

predyspozycji Szczecina do pełnienie ponad narodowego ośrodka. Transgraniczny region metropolitalny Szczecina może pełnić istotną rolę w systemie polaryzacji układu policentrycznego Europy Środkowej i Wschodniej i globalnych powiązań istniejących i kształtujących się obszarów metropolitalnych Warszawy, Gdańska, Poznania, Wrocławia, Berlina i Hamburga. Opracowanie i realizacja koncepcji wymaga intensywnej współpracy stron zaangażowanych w kształtowanie i funkcjonowanie ram instytucjonalnych Euroregionu Pomerania, w tym także Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.

Unikalne położenie geopolityczne i geograficzne znajduje odzwierciedlenie w specyfice podejmowanych prac badawczych oraz w profilu dydaktycznym. Fascynacja obszarami nadwodnymi, próby przywrócenia znaczenia fizycznego powiązania miasta z wodą – rzeką łączącą strefę nadmorską systemem europejskich magistrali wodnych, unikalne zasoby środowiska przyrodniczego, procesy związane z dynamiką rozwoju aglomeracji w procesie rozprzestrzeniania się niekontrolowanej suburbanizacji, wyzwania związane z procesem transgranicznych powiązań, cenne zasoby kulturowo-krajobrazowe w procesie rewaloryzacji i zachowania jako europejskiej wartości, architektura o specyfice związanej z wodą, dawne kąpieliska cesarskie, obiekty związane z dynamiką aktualnej transformacji, koncepcje planistyczne - stanowią szerokie spektrum aktywności pracowników naukowo-dydaktycznych szczecińskiej uczelni.

Załączniki nr 9a, 9b

Frank Schwartze[1]

Politechnika Brandenburska w Cottbus

„Warunki ramowe i potrzeba działania w zakresie transgranicznego rozwoju miast i regionów”

Po dokonaniu w połowie lat 90-tych ubiegłego wieku pierwszych działań w zakresie wspólnego planowania, szczególnie w miastach „podwójnych” na granicy polsko-niemieckiej, które jednak pozostały dalece nieskuteczne, pojawia się dziś – na tle nowych prawnych warunków ramowych, zmienionych wymogów dotyczących wspierania projektów przez UE oraz ujemnej dynamiki rozwojowej – ponownie kwestia zintegrowanych, nieformalnych planów wspólnego rozwoju regionalnego na rzecz poprawy konkurencyjności. Referat ten opiera się na przykładach i doświadczeniach z obszaru granicznego Brandenburgii i Woj. Zachodniopomorskiego i wprowadza je w kontekst nieformalnego planowania rozwojowego. (W referacie wykorzystano prezentacje dotyczące planowania rozwoju przestrzennego z podręcznika „Granice współpracy. Współpraca w celu wykorzystania szans rozwoju polsko-niemieckiego pogranicza – przykłady wybranych obszarów działania “. Translokal (wydawca), Guben, 2006)

W związku z malejącą liczbą ludności i słabością strukturalną po obu stronach granicy współpraca transgraniczna może poprzez wspólne wykorzystywanie zasobów i potencjałów materialnych i niematerialnych wnieść wkład w rozwój gospodarczy oraz wzmocnienie perspektyw rozwojowych całego regionu. W celu rozwoju tychże perspektyw i wykorzystania do tego wsparcia transgranicznego gminy i powiaty obszaru przygranicznego stowarzyszyły się w Euroregionach. Oprócz tego szczególne związki kooperacyjne istnieją pomiędzy miastami „podwójnymi” bądź pomiędzy bezpośrednimi miastami granicznymi i sąsiadującymi z nimi gminami polskimi. Współpraca i wzajemna wymiana widoczna jest we wszystkich obszarach sektorowych: od edukacji i kultury aż po wspieranie gospodarki i turystyki oraz konkretne porozumienia, np. w zakresie służb reagowania na skutki katastrof, by wymienić tylko kilka z nich.

Mimo tych wielu dotychczasowych aktywności udało się rozwinąć tylko kilka nielicznych samonośnych struktur, niezależnych od zaangażowania jednostek bądź zorganizowanych ponad tymczasowymi projektami, które byłyby w stanie długofalowo wspierać transgraniczną politykę rozwoju. Diagnoza ta jest uzasadniona między innymi

[1] Frank Schwartze (mgr inż urbanista, Dipl. d’Univ. “Aménagement et Projet urbain), SRL. Studium Planowania Miast i Regionów na Uniwersytecie Technicznym w Berlinie, IUAV, Wenecja i Studium Podyplomowe Europejskiego Planowania Przestrzennego na INEAA, Rouen. Od 1991 praca w zakresie rozwoju miast i regionów, wspólnik zarządzający w insar consult, Berlin. Profesura gościnna Odnowy Miast na Brandenburskim Uniwersytecie Technicznym od 3/2008 oraz kierownik kierunku studiów planowania miast i regionów.

tym, że warunki ramowe nie są optymalne dla konkretnej współpracy. Konieczność działania w połączeniu z wolą uzyskania lepszych warunków wyjściowych dla współpracy należy zidentyfikować na czterech płaszczyznach.

Po pierwsze płaszczyzna twardych i miękkich infrastruktur. Tylko wówczas, gdy będzie istniało lub będzie możliwe odpowiednie transgraniczne połączenie infrastruktury drogowej i technicznej, będzie można produktywnie ustabilizować i wykorzystywać kontakty wzajemnej wymiany. Do miękkiej infrastruktury zalicza się zarówno wydajne sieci współpracy oraz odporne na obciążenia struktury komunikacji, które wspierają przygotowanie i realizację projektowych działań transgranicznych. Przesłanki ku temu są tworzona na drugiej płaszczyźnie.
Zdolność do komunikacji i zaufanie są podatną do regionalnych i międzygminnych procesów działania. O ile językowe trudności komunikacyjne można pokonać bądź rozwiązać przynajmniej nakładem technicznym lub finansowym, to niezbędne zaufanie do działań i umiejętności danego partnera jest tym, co rozwija się powoli i dotychczas występuje na razie w zarodkach. Ta przesłanka do współpracy powstaje jednak na trzeciej płaszczyźnie, a mianowicie płaszczyźnie konkretnych projektów i działań mogących uzmysłowić obywatelom aspekty pożyteczności współpracy. Istotnym kluczem są tu z pewnością konkretne projekty odnoszące się do życia codziennego i problemów obywateli. Tylko w konkretnej współpracy można zdobyć wspólne doświadczenia budujące zaufanie. Oprócz gotowości, którą wykazują podmioty w polsko-niemieckim obszarze granicznym, brak jest ciągle jeszcze możliwości operacyjnych, które umożliwiałyby bezpośrednią i zabezpieczoną umownie współpracę transgraniczną dwóch samorządów gminnych.
Ta czwarta płaszczyzna polityczno-prawnych warunków ramowych nadająca ramy dla trzech dotychczas wspomnianych płaszczyzn zawiera w sobie ważną innowację. Wraz z możliwością tworzenia europejskich ugrupowań współpracy terytorialnej (EUWT) od 1 stycznia 2007 r. gminy mają możliwość tworzenia transgranicznych struktur z własną osobowością prawną, zdolnych do działania w celu realizacji przedsięwzięć kooperacyjnych (Parlament Europejski i Rada 2006). Po polskiej stronie brak jest jednak jeszcze odpowiedniej podstawy prawnej. Konieczna jest tu inicjatywa przygotowująca konkretne kroki dla projektu pilotażowego.

Wraz z pojawiającymi się stąd perspektywami realizacji wspólnych projektów nowe znaczenie zyskują wspólne strategiczne dokumenty planistyczne, które ustanawiają możliwe cele i działania przy przygotowywaniu projektów. W tychże dokumentach umacnia się przestrzennie i merytorycznie ustalone wspólne cele, koordynuje się działania, ustala priorytety i przygotowuje realizację. W przeszłości zadanie to było wykonywane tylko wyjątkowo. Dlatego też, mając na uwadze perspektywy realizacji, zdobyte dotychczas doświadczenia w zakresie planowania formalnego i nieformalnego wymagają rewizji i nowych impulsów. W kontekście nowego Celu 3 „Europejska współpraca terytorialna" funduszy strukturalnych zmierzającego do wzmocnienia współpracy transgranicznej poprzez wspólne inicjatywy lokalne i regionalne wyzwania te

zyskują wyższy priorytet w regionie granicznym. Coraz częściej regiony graniczne muszą reagować na rosnące nierówności przestrzenne i stawiać czoła wyzwaniom wynikającym z pierwszego od wstąpienia Polski do UE wspólnego okresu wsparcia 2007-2013, wprowadzając lokalnie umiejscowione struktury współpracy wraz z koncepcjami działania, na bazie których mogą powstawać rozsądne projekty synergii oraz kooperacji w obszarze przygranicznym.

W obszarze przygranicznym nie tylko dla miast otaczających duże miasta po stronie niemieckiej, lecz dla wszystkich miast i gmin w połączeniu przestrzenno-funkcjonalnym pojawia się zadanie tworzenia lokalnych koncepcji i działań w bezpośredniej wymianie z partnerami po stronie polskiej i niemieckiej. Jednak doświadczenia pokazują, że trudności współpracy transgranicznej często przerastają możliwości poszczególnych gmin, stowarzyszeń i instytucji. Współpraca pomiędzy gminami nawet bez granic jest procesem wymagającym wsparcia. Także na nadrzędnej płaszczyźnie, na szczeblu regionu przygranicznego kraju związkowego, konieczne jest zarządzanie współpracą pomagające gminom w postrzeganiu szans współpracy transgranicznej. Zarządzanie współpracą jest konieczne w celu:

- zapewnienia stałego strumienia informacyjnego i wymiany doświadczeń,
- wspierania wspólnego lobbyingu na zewnątrz i przekazywania szczególnych wymogów w regionie granicznym w celu tworzenia przyszłościowej polityki regionalnej,
- doradztwa w akwizycji środków pomocowych i finansowych a także udzielania pomocy w zarządzaniu i rozliczaniu, którego wymaga się od przyszłych partnerów wiodących w projektach,
- pomocy w poszukiwaniu partnerów do realizacji projektów,
- wyjaśnianiu kwestii prawnych i organizacyjnych w tworzeniu wspólnych projektów,
- spełniania funkcji doradczej i przekrojowej pomiędzy płaszczyznami branzowymi programów wsparcia w celu zazębiania się działań oraz realizacji zasady dodatkowości programów wsparcia w zintegrowanych koncepcjach rozwoju,
- nadawania impulsów i nowych pomysłów dla zrównoważonego rozwoju miast i regionów w obszarze przygranicznym.

dr inż. arch. Tomasz Cykalewicz

Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego,

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny

w Szczecinie

„Transgraniczne planowanie przestrzenne w pracach Uczelni, na przykładzie Świnoujścia"

Pracując w regionie przygranicznym obserwujemy, jak na przestrzeni lat zmieniała się metodologia planowania i tematyka prac. Zaczynaliśmy od planowania regionu podzielonego nieprzekraczalną granicą państwa, następnie przez kolejne fazy współpracy ponad granicami, współpracy regionów przygranicznych, przechodzimy do wspólnego planowania rozwoju euroregionów.

Szczególnym pomostem pomiędzy okresem izolacji a obecnym otwarciem była dla naszej Uczelni możliwość wieloletniej, systematycznej współpracy z Uniwersytetem w Dortmundzie w latach 1983 - 1993.[1] Użyłem określenia „pomost", ponieważ współpraca w relacji pomiędzy Polską i RFN była na znacznie wyższym poziomie, a jej charakter był znacznie bardziej intensywny niż współpracy z NRD, a bezpośrednia współpraca pomiędzy RFN a NRD nie była w tamtym czasie możliwa.

Do dziś doświadczenia współpracy z Uniwersytetem w Dortmundzie oceniam jako szczególnie ważne, lecz nadal nie w pełni wykorzystane w praktyce. Pozostaje jedynie życzyć sobie aby współpraca transgraniczna, która jest obecnie nawiązywana zyskała podobnie wysoki poziom i stopień integracji programów dydaktycznych.

Transgraniczne planowanie przestrzenne Świnoujścia w pracach Uczelni

Problem rozwoju przygranicznego Świnoujścia jest zarazem typowy i szczególny ze względu na koncentrację i jaskrawość występujących problemów. Mamy tu do czynienia z granicami lądowo – morską i lądową, problemami stricte lokalnymi, spotykanymi w wielu miejscach wzdłuż wszystkich granic, oraz z unikalnymi problemami ponadlokalnymi, charakterystycznymi dla punktów węzłowych rozległych struktur funkcjonalno – przestrzennych wynikającymi na przykład z funkcji portowej.

Obszar, o tak znacznym stopniu złożoności jest dla uczelni szczególnie cennym terenem badań. W Zakładzie Urbanistyki, Planowania Przestrzennego i Zarządzania, spośród średnio 10 prac dyplomowych rocznie, co najmniej 3 w roku dotyczą problematyki transgranicznej, i co najmniej jedna obszaru Świnoujścia.

Problematyka ta jest przedmiotem moich szczególnych zainteresowań z uwagi na fakt, że od roku 1999, w ramach prac własnych, prowadzę prace urbanistyczne dotyczące Świnoujścia.

---

[1] Współpraca pomiędzy Uniwersytetem w Dortmundzie a Politechniką Szczecińską, nawiązana została w 1983 roku i polegała na corocznej wymianie doświadczeń i wspólnym opracowywaniu projektów dotyczących regionu szczecińskiego i regionu Dortmundu. Inicjatorami i koordynatorami współpracy byli profesorowie Hartmut Dieterich, Stanisław Latour i Bronisław Sekula. We wspólnych pracach brali udział pracownicy i studenci obu uczelni. Podsumowaniem dziesięcioletniej współpracy była zorganizowana w 1993 r. w Szczecinie konferencja pt. „Planowanie przestrzenne a gospodarka gruntami"

Ze względu na ramy niniejszej publikacji nie jest możliwe pełne zaprezentowanie wszystkich opracowań, zostaną więc omówione jedynie ich przykłady i wyniki.

Środowisko naturalne

Kulminacją prac dotyczących integrowania problematyki ochrony przyrody i planowania przestrzennego było opracowanie planu ochrony WPN oraz wytycznych do planów miejscowych gmin sąsiadujących z parkiem narodowym. W opracowaniach tych uczestniczyło wielu pracowników szczecińskich uczelni oraz studentów.[2] Transgraniczny charakter problemów ochrony środowiska wysp oraz obszaru Zatoki Pomorskiej i Zalewu Szczecińskiego jest oczywisty. Samo Świnoujście położone jest na 44 wyspach.

Krajobraz kulturowy

Wyzwaniem w ostatnich latach było rozpoznanie i przygotowanie do adaptacji unikatowych zespołów obiektów architektury militarnej udostępnionych po wycofaniu w roku 1993 wojsk radzieckich, oraz w kolejnych latach po zwalnianiu części terenów przez polskie garnizony. We współpracy ze Stowarzyszeniem na Rzecz Ochrony Dziedzictwa Młyn – Papiernia podjęliśmy badania i opracowania dotyczących zespołów fortyfikacji.[3] W oparciu o nie powstało wiele prac dydaktycznych, między innymi praca dyplomowa pt. „Koncepcja zagospodarowania turystycznego Świnoujskiego Rejonu Umocnionego”[4]. Fortyfikacje to nie tylko dowód dawnego znaczenia militarnego tego obszaru, ale przede wszystkim gospodarczej rangi rejonu dorzecza Odry.

Turystyka

Zagospodarowanie turystyczne stanowi tradycyjnie przedmiot prac dydaktycznych oraz współpracy międzyuczelnianej. Przykładem pracy wskazującej na dysproporcje w zagospodarowaniu turystycznym obszarów przygranicznych, była między innymi praca dyplomowa pt. „Kierunki rozwoju sieci przystani na Zalewie Szczecińskim”.[5]
Udział w opracowaniu pt. Lebensraum Intsel Usedom-Wolin[6] pozwolił na skonfrontowanie poglądów na temat oczekiwań dotyczący standardu życia i zagospodarowania turystycznego. Uzgodnienie standardów planowania i zagospodarowania będzie procesem długotrwałym.

---

2 Między innymi: operat ochrony krajobrazu kulturowego, zagospodarowania turystycznego i zagospodarowania przestrzennego – opracował zespół pod kierunkiem T. Cykalewicza, zespół pod kierunkiem K. Furmańczyka opracował bazy GIS oraz przeprowadził teledetekcyjną identyfikację granic siedlisk na obszarach wstecznej delty Świny.

3 Prace dokumentacyjne prowadzone były przez Stowarzyszenie Na Rzecz Ochrony Dziedzictwa „Młyn – Papiernia” na zlecenie WKZ pod kierunkiem T. Cykalewicza i P. Piwowarczyka (TNKE). Dokumentacją objęte zostały kompleksy obiektów na wyspach Uznam, Wolin i wyspie Karsiborskiej, łącznie dokumentacją objęto 25 zespołów obiektów.

4 Praca dyplomowa K. Tymbarskiego pt. „Koncepcja zagospodarowania turystycznego Świnoujskiego Rejonu Umocnionego”. Promotor: T. Cykalewicz.

5 Praca dyplomowa M. Kucharskiej pt „Kierunki rozwoju sieci przystani na Zalewie Szczecińskim”. Promotor: T. Cykalewicz.

6 Opracowanie pt. Lebensraum Intsel Usedom-Wolin przygotowane przez zespół studentów Unwersytetu w Oldenburgu pod kierunkiem R. Krügera. W warsztatach letnich w 1998 r brała udział grupa studentów z Politechniki Szczecińskiej pod kierunkiem T. Cykalewicza.

Infrastruktura komunikacyjna

Problemy komunikacyjne Świnoujścia podejmowane w trakcie zajęć z urbanistyki i planowania regionalnego dotyczyły stałej przeprawy przez Świnę oraz odtworzenie i rozbudowa drogowych i kolejowych połączeń komunikacyjnych.

Na połączenie kolejowe oczekuje w pełni sprawny terminal paliwowy oraz niewykorzystane nabrzeża i tereny portowe lewobrzeżnej części miast. Obroty portu świnoujskiego wynoszą obecnie od 8 do 10 mln ton. Zachodnia, niewykorzystana, część portu według szacunków Z.M.P.S–Ś. będzie mogła ekspediować potoki towarów w ilości 2- 3 mln ton rocznie. Odtworzenie dawnych powiązań portu i wykorzystanie istniejącego potencjału jest szansą aktywizacji gospodarczej regionu transgranicznego.

Usprawnienia wymaga obsługa nadmorskiego ruchu turystycznego oraz dostępność Świnoujścia dla mieszkańców aglomeracji Szczecina i Berlina.

Wprowadzenie do Świnoujścia kolejki nadmorskiej UBB (Usedomer Bäderbahn Gmbh) i połączenie z kurortami nadmorskimi zakończyło się sukcesem[7]. Przełamana została bariera psychologiczna, co daje szanse realizacji kolejnego, trudniejszego etapu budowy, połączenia Berlin - Świnoujście - Seebad Heringsdorf. Czas podróży między Berlinem a wyspą Uznam mógłby skrócić się do ok. 2 godzin. Oznacza to możliwość zwiększenia całorocznej aktywności Świnoujścia, oraz usprawnienie relacji ze Szczecinem i terenami nadzalewowymi. Realizacja tych planów jest możliwa i ekonomicznie uzasadniona jedynie w przypadku zintegrowania obsługi portu i funkcji turystycznych, co wymaga rozległego spójnego planowania transgranicznego.

Podsumowanie

W przypadku każdego opracowania transgranicznego konieczne jest właściwa interpretacja danych, różnic prawnych, nazewnictwa, odmiennych metod zbierania i agregacji informacji. Opracowania o tematyce transgranicznej są w procesie dydaktycznym naszej Uczelni zadaniem stałym i chętnie podejmowanym przez studentów. Stanowią ono swego rodzaju przygodę, sposobność zawierania nowych znajomości, poznawania nowych obszarów, których powszechna znajomość jest dalece niezadawalająca. Planowanie transgraniczne wymaga transgranicznej edukacji.

Znakomitym doświadczeniem, które może być użyteczne przy współpracy transgranicznej, jest formuła ZZOP (zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi), którą z powodzeniem upowszechnia K. Furmańczyk z zespołem[8] oraz program edukacyjny „CoastLearn”[9]. Pomiędzy granicą lądowo - morską a lądową jest

[7] Pokonywanie trudności prawnych i społecznych trwało od 26.06.1999 r, czyli od porozumienia między DB AG, PKP i miastem Świnoujście. Konieczne było przeprowadzenie procedury ustanowienia nowego kolejowego przejścia granicznego i zmiany niemiecko-polskiego traktatu o przejściach granicznych i rodzajach ruchu granicznego z dnia 19.11.1992 r. Ostatecznie linia uruchomiona została 20.10.2008 r. Nie potwierdziły się obawy dotyczące uciążliwości kolejki i kolizji z innymi funkcjami miejskimi.

[8] K. Furmańczyk kieruje Zakładem Teledetekcji i Kartografii Morskiej w Instytucie Nauk o Morzu Uniwersytetu Szczecińskiego.

[9] CoastLearn jest międzynarodowym internetowym programem edukacyjnym uruchomionym w styczniu 2001 roku mającym na celu upowszechnienie metod ZZOP. Program dostępny jest w angielskiej, polskiej, tureckiej, rosyjskiej, francuskiej, estońskiej wersji językowej. Program w polskiej wersji językowej przed jego wdrożeniem testowany był przez studentów pod kierunkiem K. Furmańczyka oraz między innymi przez studentów architektury i urbanistyki Politechniki Szczecińskiej pod moim kierunkiem.

wiele analogii. Metodologia planowania i zarządzania obszarami przybrzeżnymi wymaga uwzględniania wzajemnych oddziaływań we wszystkich zakresach, skalach czasowych i przestrzennych, współuczestnictwa wszystkich decydentów i, co bodaj najistotniejsze, pełnej społecznej partycypacji, a nie tylko konsultacji. Dzięki temu zwiększa się szanse akceptacji społecznej i trwałości osiąganego efektu.

Rola uczelni jako koordynatora merytorycznego mogłaby być w tym przypadku podobnie użyteczna, jak w przypadku obszarów przybrzeżnych – warunkiem jest stała formuła szerokiej współpracy.

Planujmy bez granic.

prof. dr hab. inż. arch. Jan Konrad Stawiarski

Uniwersytet Zielona Góra

„Transgraniczne planowanie przestrzenne na poziomie Samorządów lokalnych w euroregionie szprewa-nysa-bóbr”

Wieki układ osadniczy zachodniego pogranicza, zastany w 1945r, przez ponad cztery dziesięciolecia nie ulegał żadnym społecznym, gospodarczym i przestrzennym przekształceniom. Zmieniała się jedynie struktura podziału administracyjnego obszarów, poprzez powoływanie i likwidację gmin, gromad, powiatów. Peryferyjne położenie, szczelnie zamknięte granice, ślepe podporządkowanie politycznemu i strategicznemu dyktatowi Moskwy i indolencja władz blokowały jakiekolwiek działania gospodarcze i przestrzenne.

Brak przemysłu, wymiany handlowej i niewydolna gospodarka rolna nie stanowiły żadnych podstaw, nie tylko do ograniczonego rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych, ale nawet do utrzymania istniejącego status quo. Obiekty w miastach i wsiach popadły w ruinę; więcej rozbierano niż budowano, dekapitalizowała się infrastruktura techniczna, a ludność migrowała.

Pewne ożywienie wywołało krótkotrwałe otwarcie granicy z NRD w latach 70tych. I chociaż w związku z tym nie nastąpiły żadne istotne zmiany gospodarczego znaczenia przygranicznych jednostek osadniczych, to wzrosło zainteresowanie ewentualnymi korzyściami, jakie mógłby przynieść ruch transgraniczny. Zauważyło się wówczas nieco większą dbałość o posiadane zasoby budowlane, zwłaszcza w miejscowościach, w których otwarto przejścia graniczne.

Stan wojenny w 1981r. zahamował ten nieśmiały proces i przez lata znów nic się nie działo. Dopiero przemiany ustrojowe kraju, zapoczątkowane w 1989 roku a później upadek Muru Berlińskiego i otwarcie granic, tym razem już na trwale, sprawiły, że szybko zaczęła rosnąć ranga obszarów pogranicza. W 1993 roku powstał Euroregion „Szprewa – Nysa - Bóbr” z siedzibą w Gubinie. Objął on tereny położone po obu stronach granicy polsko - niemieckiej. W 1994 roku powierzchnia euroregionu wynosiła 7498 km^2 w tym 68 % po stronie polskiej, a zamieszkiwało go 730000 mieszkańców w tym 380000 mieszkańców po stronie polskiej. Od tego czasu do Euroregionu przystąpiły kolejne gminy, obejmując niemal cały obszar byłego województwa zielonogórskiego.

Polskie kontakty ze stroną niemiecką, działające początkowo w sposób żywiołowy, dziś znajdują oparcie na porozumieniach międzynarodowych, międzyregionalnych, a także w lokalnej współpracy gmin. Widać to wyraźnie w Gubinie, Łęknicy i Brodach. Efektem tej współpracy jest wzmożony ruch budowlany w miejscowościach posiadających przejścia graniczne. Dotyczy to zwłaszcza Gubina, gdzie powoli przenosi się handel z targowiska do centrum i na tereny leżące wzdłuż ważniejszych ciągów komunikacyjnych oraz do bliżej położonych wsi. Szybki przyrost obiektów usługowych, hurtowni, zabudowy mieszkaniowej i urządzeń infrastruktury technicznej, także wspólnej dla obu stron (np. oczyszczali ścieków w Gubinie, terminale), świadczą o ujawnianiu się potencjalnych możliwości rozwoju osadnictwa zachodniego pogranicza. Aby wspomóc te

widoczne już pozytywne przejawy rozwoju, należy usunąć jeszcze wiele barier natury merytorycznej i formalnej.

A oto niektóre z nich:

- mało wydolne powiązania komunikacyjne,
- niedowład organizacyjny, zwłaszcza w zakresie pozyskiwania inwestorów,
- brak konsekwencji w realizacji niektórych podpisanych już porozumień ze stroną niemiecką,
- trudności w pozyskiwaniu środków, zwłaszcza na badania.

Usunięcie ich umożliwiłoby stworzenie dogodnych warunków do szerokiej aktywizacji społecznej i gospodarczej jednostek osadniczych pogranicza. Dotyczy to przede wszystkim integrującego pasma o znaczeniu międzynarodowym: Cöttbus – Forst – Żary - Żagań – Szprotawa.

Posłuży temunowe połączenie drogowe Zasieki – Forst z przeprawą na Nysie Łużyckiej, które przyczyni się nie tylko do restytucji miejskich funkcji Zasiek, ale także pociągnie za sobą cały szereg działań gospodarczych i przestrzennych w innych jednostkach osadniczych tego pasma rozwojowego.

Elementem miastotwórczym nowych Zasiek będzie transgraniczna strefa gospodarcza zlokalizowana w odległości 4 km od autostrady A-4. Jej powierzchnia obejmuje 420 ha terenu po byłej fabryce amunicji i materiałów wybuchowych (DSC – Werke – Forst – Schenno, lub Pulver und Spregstoffwerk Forst). Zabudowania fabryki obejmowały w 1942 r. 394 obiekty produkcyjno – magazynowe, administracyjne, mieszkalne oraz obiekty zaplecza. Dla potrzeb transportu wewnętrznego kołowego wykonano ok. 70 km dróg o nawierzchni z płyt betonowych, o szerokości na odcinkach głównych do 6 m. Funkcjonował również transport kolejowy na torowiskach o łącznej długości 36 km. Fabryka materiałów wybuchowych DSC w Forst była położona w sąsiedztwie węzła kolejowegi Forst oraz głównej autostrady Rzeszy Halle- Cottbus – Forst – Sorau (Żary) – Breslau (Wrocław).

W 1989 r. na obszarze byłej fabryki obejmującym powierzchnię ok. 570 ha utworzono wolny obszar celny. W 1994 r. Wojewoda Zielonogórski przekazał gminie Brody teren o powierzchni 418,8 ha położony w obrębie Jeziory Wysokie zabudowany 364 obiektami byłej fabryki. W wymaganym ustawowo terminie nie udało się, niestety, utworzyć obszaru celnego „Jeziory Wysokie".

Opracowany przez zespół badawczy polsko – niemiecki projekt PHARE CBC pod tytułem „Program konwersji i gospodarczego wykorzystania obszaru byłej fabryki materiałów wybuchowych" (1999) stanowi ważny element Strategii Rozwoju Gminy Brody wskazujący główne uwarunkowania i możliwości gospodarczego wykorzystania obszaru, infrastruktury technicznej i obiektów pomilitarnych.

Cały ten potężny obszar wykorzystany będzie na lokalizację licznych przedsiębiorstw, tworzących ważny ośrodek gospodarczy Euroregionu „Szprewa – Nysa – Bóbr".

W sąsiedztwie proponowanej strefy, po stronie niemieckiej, istnieje strefa przemysłowa miasta Forst i planowany jest rozwój parków technologicznych. Zaistnienie tego parku po stronie polskiej stworzy szanse rozwinięcia kooperacji i transferu technologii.

Polskie pogranicze jest gospodarczo zaniedbane i słabiej zaludnione nie tylko w odniesieniu do centrum kraju, lecz także w porównaniu z obszarami naszych sąsiadów. Właściwa polityka i gospodarka przestrzenna te negatywne zjawiska uczynić może pozytywnymi, zwłaszcza w zakresie konkretnych ofert lokalizacyjnych dla inwestycji, co pociągnie za sobą ożywienie procesów osiedleńczych. Społecznej i gospodarczej aktywizacji tych terenów nie umożliwią bowiem, nawet najlepsze, ale fragmentaryczne opracowania przestrzenne, wykonane dotychczasowymi metodami. Na organizację przestrzeni pasa przygranicznego należy spojrzeć nie tylko kompleksowo, ale z obydwu stron granic. Dlatego niezbędnym jest przysposobienie nowych narzędzi badań i projektowania na wszystkich szczeblach organizacji i zarządzania.

Do wysunięcia propozycji sformułowania metodologicznych zasad zintegrowanego planowania przestrzennego w pasie pogranicza upoważniają wyniki wieloletnich obserwacji i badań własnych, a także zebrane materiały źródłowe, krajowe i zagraniczne. Obejmują one: „Analizę potrzeb i możliwości rekonstrukcji przygranicznych jednostek osadniczych". Pomocą też była współpraca z Instytutem Rozwoju Miast i Mieszkalnictwa Kraju Brandenburgia z początku 1993r., dzięki której można było poddać ocenie własne koncepcje metodologiczne, zaprezentowane na trzech polsko–niemieckich konferencjach w Guben, w Gubinie i w Zielonej Górz w 1993r.

Polsko –niemiecka współpraca na pewien czas została spowolniona (zmiana Zarządu gminy Brody po wyborach 2002 roku), by po powrocie poprzedniego Burmistrza Brodów zintensyfikować się. Dowodem na to jest, między innymi, przygotowywanie wspólnego polsko – niemieckiego uporządkowania obu nadbrzeży Nysy Łużyckiej na wysokości miast. W projekcie tym i w następnych przewiduje się szersze włączenie Uniwersytetu Zielonogórskiego. Jest to niezwykle ważne również w aspekcie projektowanej lokalizacji odkrywkowej kopalni węgla brunatnego na terenie między Brodami a Gubinem wraz z elektrownią po stronie polskiej i rekultywacji pokopalnianych wyrobisk – po stronie niemieckiej, która od lat jest tam prowadzona.

Załącznik nr 10

Podsumowanie

Pierwsza część konferencji poświęcona została uwarunkowaniom formalno-prawnym w zakresie planowania przestrzennego, współpracy przygranicznej, oddziaływania na środowisko oraz rozwoju miast w regionie. W kolejnych wystąpieniach omówiono:

1. Uwarunkowania prawne planowania przestrzennego, przewidywane kierunki zmian (w ustawodawstwie polskim i niemieckim)
2. Uwarunkowania prawne w regionach i możliwości pogłębienia współpracy przygranicznej,
3. Transgraniczne procedury ocen oddziaływania na środowisko,
4. Rozwój miast w regionie. Regulacje i praktyka.

Druga część konferencji prowadzona w trybie warsztatowym poświęcona została zagadnieniom szczegółowym. Najważniejsze wnioski, jakie zgłoszono podczas pracy w grupach warsztatowych przedstawiają się następująco:

WARSZTAT 1: „Uwarunkowania i stan wdrożenia dyrektywy INSPIRE" - moderator Jerzy Zieliński - Dyrektor Departamentu Geodezji, Kartografii i Systemów Informacji Geograficznej Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii.

<u>Problem dostępności danych.</u>

Dnia 15 maja br. minął termin wdrożenia dyrektywy INSPIRE dotyczącej infrastruktury informacji przestrzennej. Dyrektywa ma za zadanie zapewnić planistom nieodpłatny dostęp do danych przestrzennych. Na razie nie można stwierdzić skuteczności dyrektywy, ale w wyniku jej wdrożenia w poszczególnych krajach powinna nastąpić poprawa w pozyskiwaniu i wymianie danych niezbędnych do opracowań planistycznych różnych skalach.

<u>Problem harmonizacji/dokładności danych.</u>

W ostatnich dwóch latach podpisano stosowne Oświadczenia o współpracy i Porozumienia Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii z odpowiednimi służbami Krajów Związkowych Meklemburgii (Oświadczenie o współpracy '2009), Brandenburgii (Porozumienie '2008) i Saksonii (Oświadczenie o współpracy '2009), które regulują wiarygodność, dokładność oraz szczegółowość danych z zasobów państwowych. Przede wszystkim należy doprowadzić do tego, aby na mapach polskich oraz niemieckich przebieg różnego rodzaju granic, wód, dróg itp. był zaznaczony z właściwą dokładnością, aby generalizacja danych po stronie polskiej i niemieckiej, wykorzystywanych do systemów informacji przestrzennych, była taka sama. Przebadaniu wymaga również zakres danych niezbędnych dla urbanistów.

WARSZTAT 2: „Doświadczenia projektów z dofinansowania EU w latach 2000-2006 i wizje dalszej współpracy" – moderator Anna Świątecka-Wrona - Naczelnik Wydziału ds. Współpracy Transgranicznej w Departamencie Gospodarki Przestrzennej Ministerstwa Infrastruktury.

Problem małego zainteresowania projektami „miękkimi".

Projekty „miękkie" związane bezpośrednio z planowaniem przestrzennym, spotkały się w poprzednim okresie finansowania ze słabym zainteresowaniem wśród potencjalnych wnioskodawców. Prawdopodobnie przyczyną był fakt, iż efekty projektów „twardych" (czyli projektów inwestycyjnych) są zdecydowanie bardziej widoczne po zakończeniu ich realizacji. Dla zwiększenia zainteresowania projektami związanymi z planowaniem przestrzennym (projektami „miękkimi") należy szukać argumentów oraz zachęt do ich realizacji.

Problem słabego wykorzystania funduszy unijnych.

Zgodnie z wynikami przedstawionymi podczas warsztatu: po wnioski o dofinansowanie projektów z funduszy unijnych sięgnęły przeważnie te podmioty, które uzyskały zachętę z zewnątrz do realizacji tego typu przedsięwzięć. Ze względu na brak wystarczających informacji o możliwościach dofinansowania spotkano się z niewielkim zainteresowaniem tych podmiotów, które miały własne pomysły. Należy się zastanowić, co w przyszłej perspektywie finansowania można zrobić, aby środki z funduszy unijnych były efektywniej wykorzystywane.

WARSZTAT 3: „Priorytety inwestycyjne w regionach przygranicznych" - moderator Elżbieta Szelińska - Współprzewodnicząca Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej, Radca Ministra Departamencie Gospodarki Przestrzennej Ministerstwa Infrastruktury.

Korytarze transportowe a osie rozwoju.

Przedstawiono „Mapę głównych zamierzeń inwestycyjnych na obszarze przygranicznym" przygotowaną przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, która powstała z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury.

Dyskutowano nt. połączeń komunikacyjnych w kontekście problemu korytarzy transportowych oraz osi rozwoju: czy powinny one być jednym wspólnym problemem, czy każdy z nich powinien być rozpatrywany osobno? Prezentacja w/w opracowania będzie jednym z tematów poruszanych podczas posiedzenia Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej, planowanego we wrześniu br.

WARSZTAT 4: „Transgraniczne koncepcje integracji regionalnej w pracach studialnych prowadzonych na uczelniach" – moderator prof. Janina Kopietz-Unger, przewodnicząca Forum ds. Współpracy Przygranicznej w Europie.

Problem słabego zaopatrzenia w materiały niezbędne do projektów wykonywanych na uczelniach.

Należy zwrócić szczególną uwagę na fakt posiadania bardzo dobrych a jednocześnie różnorodnych opracowań przygotowywanych na uczelniach zarówno po stronie polskiej jak i niemieckiej. Niestety, na uczelniach brakuje niezbędnych danych (aktualnych podkładów geodezyjnych, inwentaryzacji urbanistycznych oraz bieżących informacji), które są niezbędne do wykonywania projektów w ramach prac dyplomowych jak i doktoranckich. Zauważalny jest fakt niskiego wykorzystania prac uczelnianych w dyskusjach związanych z tematyką problemów przygranicznych.

Postulaty.

Należy dążyć do stworzenia forum, które zajęłoby się artykułowaniem problemów wyższych uczelni podczas wykonywania prac dyplomowych czy doktoranckich.

Warto również dodać, że podczas spotkań warsztatowych omówione zostały m.in. podjęte prace w ramach projektów: CETC, SoNorA i SCANDRIA, Partnerstwo Odry, Odra Axis Connect Wskazano, że projekty o wyjątkowym znaczeniu mogą być dofinansowane przez unijne i krajowe programy. Wymagają one jednak uzgodnionej koncepcji i politycznego wsparcia.

Po zakończeniu pracy w grupach tematycznych, na posiedzeniu plenarnym, podkreślano potrzebę kontynuacji oraz rozszerzenie dotychczasowych obszarów współpracy. Zaproponowano kontynuację spotkań roboczych w ramach grup tematycznych oraz kolejną edycję konferencji w 2010 r. (na przełomie maja/czerwca) podsumowującą wyniki prac poszczególnych grup tematycznych.

Podsumowanie wyników i wnioski na przyszłość.

1. Poprzez szybkie wdrożenie dyrektywy INSPIRE możliwe jest ułatwienie w komunikacji partnerów poprzez uzyskanie porównywalnych podkładów/informacji planistycznych. Aby w pełni wykorzystać efekty dyrektywy potrzebna jest współpraca i wymiana doświadczeń w celu doprowadzenia do spójności danych i umożliwienia korzystania z nich dla innych celów np. planowania nowych lokalizacji inwestycji, badań naukowych itp.
2. Potrzebny jest dalszy monitoring inicjatyw projektów realizowanych w perspektywie finansowania 2007-2013, identyfikacja projektów inwestycyjnych i znalezienie partnerów dla ich realizacji w celu możliwie najlepszego wykorzystania dostępnych środków. Jedną z inicjatyw może być np. utworzenie polsko-szwedzko-niemieckiej Agencji Energia i Klimat, która zajmie się m.in. tematem energii odnawialnej na Morzu Bałtyckim oraz „pojemności ekologicznej" Bałtyku. Poprzez współdziałanie państw i regionów wspólnego obszaru Bałtyku oraz obszaru położonego nad Odrą oraz włączenie do działania większego grona partnerów powstaną dogodniejsze warunki dla planowania przestrzennego i promocji gospodarki. Jednocześnie mogą być wykorzystywane inne programy i fundusze unijne w szerszym zakresie a obszar wzbudzać większe zainteresowanie inwestorów. Ponadto mogą być stosowane wyższe dotacje, czy ulgi podatkowe dla inwestujących na tym terenie. Współpraca ta wspiera również szeroką wymianę doświadczeń pomiędzy nauką i praktyką (*w zakresie pozyskiwania inwestorów jesteśmy w konkurencji w stosunku niemieckich krajów związkowych - każdy zabiega o pozyskanie inwestora dla swojego regionu, stąd słabe widoki na współpracę w tej dziedzinie*).
3. Uczestnicy akcentowali przede wszystkim konieczność rozbudowy infrastruktury. Korytarz CETC, jako odpowiedni środek realizacji tego celu, mógłby przejąć funkcję proekologicznej osi rozwojowej. Do tego może się przyczynić cały szereg projektów Interreg ukierunkowanych np. na: rozwój innowacyjnych technologii, budowę systemu ochrony przeciwpowodziowej, energooszczędność, wymianę informacji przestrzennych, wymianę informacji prawnych oraz współpracę naukową. Dla

uzyskania efektu synergii regiony i gminy obszaru wzdłuż polsko-niemieckiej granicy przez Bałtyk do Szwecji powinny się odpowiednio wcześnie i wyczerpująco na wzajem informować o swoich potrzebach i zamierzeniach. Istnieje potrzeba ścisłego współdziałania ze stroną rządową w inicjatywie CETC. Przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury często postrzegają CETC jako nieuzasadnioną „inicjatywę samorządową". Wspomniano o możliwości utworzenia w przyszłości europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej, które mogłoby się zająć tą problematyką. Istnieją jednak poważne obawy, co do chęci przyłączenia się strony niemieckiej do współtworzenia korytarza CETC. Obawy te potwierdza fakt, iż niemieckie regiony prężnie promują ideę własnego korytarza (SCANDRIA), przebiegającego wzdłuż granicy po stronie niemieckiej. Dodatkowo, w ramach projektów międzynarodowych (w tym Projektu SoNorA) dążą do utworzenia platformy współpracy gospodarczej na tym obszarze. Jak wiadomo współpraca gospodarcza bazuje między innymi na efektywnych połączeniach transportowych. Podkreślano, że rozbudowa infrastruktury jest ważnym zadaniem, ale integracja partnerów jest równie istotnym elementem. Wyjątkowo ważne są jednak możliwości lepszego poznania się partnerów, wymiana doświadczeń i nabranie do siebie zaufania. Inicjatywy inwestycyjne powinny być wspierane przez współpracę uczelni w zakresie np. w planowania przestrzennego, energooszczędności, ochrony środowiska, innowacyjnych rozwiązań, nowych technologii.

4. Jedną z szans dalszego rozwoju byłoby utworzenie obszaru zacieśnionej współpracy: Regionów Skåne, Mecklenburg-Vorpommern, Województwo Zachodniopomorskie, Brandenburgia, Województwo Lubuskie, Saksonia i Województwo Dolnośląskie. Rozwój regionów wraz z poprawą połączeń komunikacyjnych po obu stronach Odry może przyczynić się do wzmocnienia większego obszaru położonego pomiędzy Niemcami, Polską, Czechami, Słowacją, Austrią i Węgrami a jednocześnie poprawić szanse dla gospodarki sąsiadujących wysoko rozwiniętych terenów w Niemczech i w Skandynawii. *(Ten obszar łączą już umowy partnerskie, instrumenty współpracy też są: Interreg, Południowy Bałtyk; brak natomiast poparcia merytorycznego ze strony Rządu RP (MSZ, MSWiA), brak jest procedur konsultacji i współdziałania).* Celem rozwoju tego obszaru mogłoby być przeciwdziałanie negatywnym skutkom odpływu ludności poprzez wzrost gospodarczy w oparciu o najnowsze – proekologiczne technologie ze względu na bogactwo i różnorodność zasobów przyrodniczych. Ważnym aspektem współpracy powinno być również przygotowanie się prawne i infrastrukturalne do skutków przewidywanych zmian klimatycznych. Kooperacja w ramach wspólnego obszaru rozwoju wymaga silnego politycznego ukierunkowania i wsparcia towarzyszącego takiej działalności. Kraje stowarzyszone w takim obszarze szczególny nacisk powinny kłaść na rozwój gospodarki, transportu i technologii. Niezbędne jest uzgodnienie celów i ustalenie wspólnego obszaru rozwojowego współpracy sąsiedzkiej, przejrzystości co do dostępnych funduszy i ram prawnych jak i politycznego rozruchu, do tego regularnych spotkań i sprawozdań z nich, zawierających określenie dalszych celów. W celu zniwelowania formalnych i instytucjonalnych przeszkód pomiędzy regionalnymi i lokalnymi administracjami

można wybierać spośród wielu możliwych form i struktur ramowych. Najbardziej skutecznym instrumentem wydaje się utworzenie Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (EUTV), ugrupowania posiadającego osobowość prawną. Postulat o utworzeniu Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (EUWT) budzi największe wątpliwości i prawdopodobnie będzie źle odebrany przez MSZ, podobnie jak działania w ramach Partnerstwa Odry. Byłoby to bardzo duże przedsięwzięcie organizacyjne, wymagające zbudowania struktury instytucjonalnej i zatrudnienia odpowiednich osób, co w dobie kryzysu i wdrażanych oszczędności wydaje się mało realne. Gdyby jednak mogło dojść do tak szeroko zakrojonej współpracy, to partnerami powinni być: Skania, Meklemburgia, Brandenburgia, Saksonia, Dolnośląskie, Lubuskie i Zachodniopomorskie (być może też inni partnerzy CETC). Utworzenie takiej platformy współpracy bezpośrednio przyczyni się do połączenia idei niemieckiego korytarza z CETC. Odrzańska Droga Wodna jest obecnie tym elementem, który najlepiej wykorzystuje ekologiczny i multimodalny charakter korytarza CETC, i odróżnia go od istniejących już Paneuropejskich Korytarzy Transportowych (w tym Korytarza VI). Do 2007 roku przedstawiciele niemieckich landów wschodnich czynnie uczestniczyli w spotkaniach Komitetu Sterującego CETC podkreślali, iż utworzenie tego korytarza ma też istotne znaczenie dla rozwoju pogranicza po stronie niemieckiej. W Deklaracji Berlińskiej podpisanej 30-go listopada 2007 r. przedstawili idee swojego korytarza, przybiegającego poza obszarem Polski. Wiele regionów granicznych potrzebuje pogłębienia współpracy w obszarach tematycznych gospodarki przestrzennej. Tematami przewodnimi mogą być ochrona badania i rozwój innowacyjnych technologii, energooszczędność, ochrona środowiska i przeciwdziałanie zmianom klimatycznym oraz niekorzystnym zmianom demograficznym („kurczenia się“ regionów).

5. Mimo wielu lokalnych różnic i problemów dalsza współpraca transgraniczna jest możliwa i wskazana. Z powodów praktycznych należałoby rozpocząć od wyboru jednego wspólnie wybranego tematu przewodnego z dziedziny gospodarki przestrzennej (np. rozwój regionów w kontekście skutków zmian klimatycznych – wnioski dla planowania przestrzennego, wzmacnianie potencjału gospodarczego pogranicza, współpraca naukowo-badawcza w zakresie innowacyjności). Sukces osiągnięty w tak przeprowadzonej współpracy stanowiłby zachętę do działań w innych obszarach zainteresowania. Rozpoczęcie tej współpracy jest jednak uwarunkowane opracowaniem priorytetów przez stronę niemiecką, tak jak to uczyniono po stronie polskiej. Na podstawie porównania priorytetów obu stron możliwe jest opracowanie wspólnej wizji i dyskusja nt możliwości jej wdrożenia.
6. W związku z powyższym oraz zgodnie z propozycją złożoną 29 czerwca br podczas konferencji w Szczecinie - przyszłoroczna konferencja, poprzedzona cyklem warsztatów, mogłaby się odbyć na zasadzie kontynuacji również w Szczecinie. Dla właściwego określenia - wspólnego dla partnerów - celu rozwoju należałoby wcześniej przeprowadzić cykl międzynarodowych warsztatów, na których zostaną:
   - zidentyfikowane obszary i zagadnienia problemowych: listopad’2009 - Polska,

- wypracowane cele współpracy w obszarze transgranicznym: styczeń’2010 - Niemcy,
- określone sposoby osiągnięcia tych celów w zakresie merytorycznym, organizacyjnym i finansowym: marzec’2010 - Szwecja.

Wieńcząca konferencja w Szczecinie, na której nastąpi podsumowanie wyników oraz dalsze decyzje nt. form współpracy i konkretnych przedsięwzięć odbędzie się w maju’2010.

Badowski Mateusz (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Juristische Fakultet, Universität Osnabrück

Belof Magdalena (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.)**
Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej, Wojewódzkie Biuro Urbanistyczne we Wrocławiu

Cykalewicz Tomasz (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego, Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

Czernik Lechosław (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego

Drożdż Wojciech (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Członek Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego

Dziekoński Olgierd (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastytruktury

Filipiak Paulina, Kosieradzka Maja (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Departament Ocen Oddziaływania na Środowisko

Görmar Wilfried (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Federalny Instytut do Badań nad Budownictwem

Herz Detlef (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Wydział Planowania Regionu Landów Berlina Brandenburgii

Husejko Władysław (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego

Jastrzębski Leszek (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
p.o. Dyrektora Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej

Kopietz - Unger Janina (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Kierownik Forum ds. współpracy przygranicznej w Europie, Uniwersytet Karlsruhe

Król Maciej (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Dyrektor Departamentu Gospodarki i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego

Kurowiak Robert (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie

Lantz Thomas (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Prezydent Miasta Ystad

Okon Waldemar (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Urząd ds. Zagospodarowania Przestrzennego i Planowania Regionalnego Pomorza Przedniego

Ostańska Anna (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Politechnika Lubelska

Persson Per-Olof (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Dyrektor Współpracy Międzyregionalnej, Region Skania, Department Rozwoju Regionalnego

Petersson Mats (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Kierownik Sekcji Planowania Infrastruktury w Wydziale Rozwoju Regionalnego Regionu Skåne

Pienkoss Christoph (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Niemieckie Stowarzyszenie Mieszkalnictwa, Urbanistyki i Planowania Przestrzennego

Preibisch Wolfgang (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast (BMVBS)

Preibisch Wolfgang (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast (BMVBS), Berlin

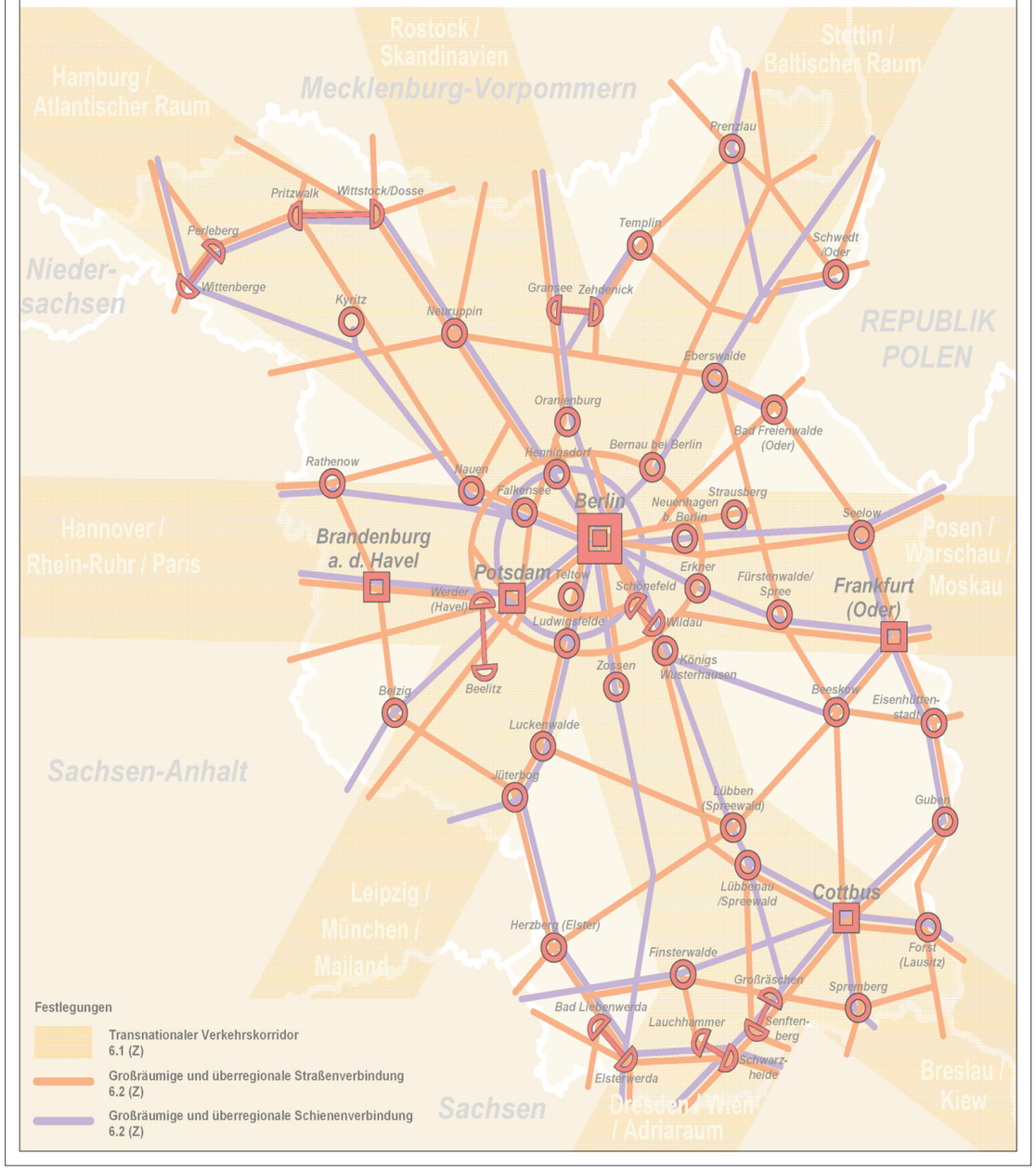
Schwartze Frank (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Politechnika Brandenburska w Cottbus

Stawiarski Jan Konrad (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Uniwersytet Zielona Góra

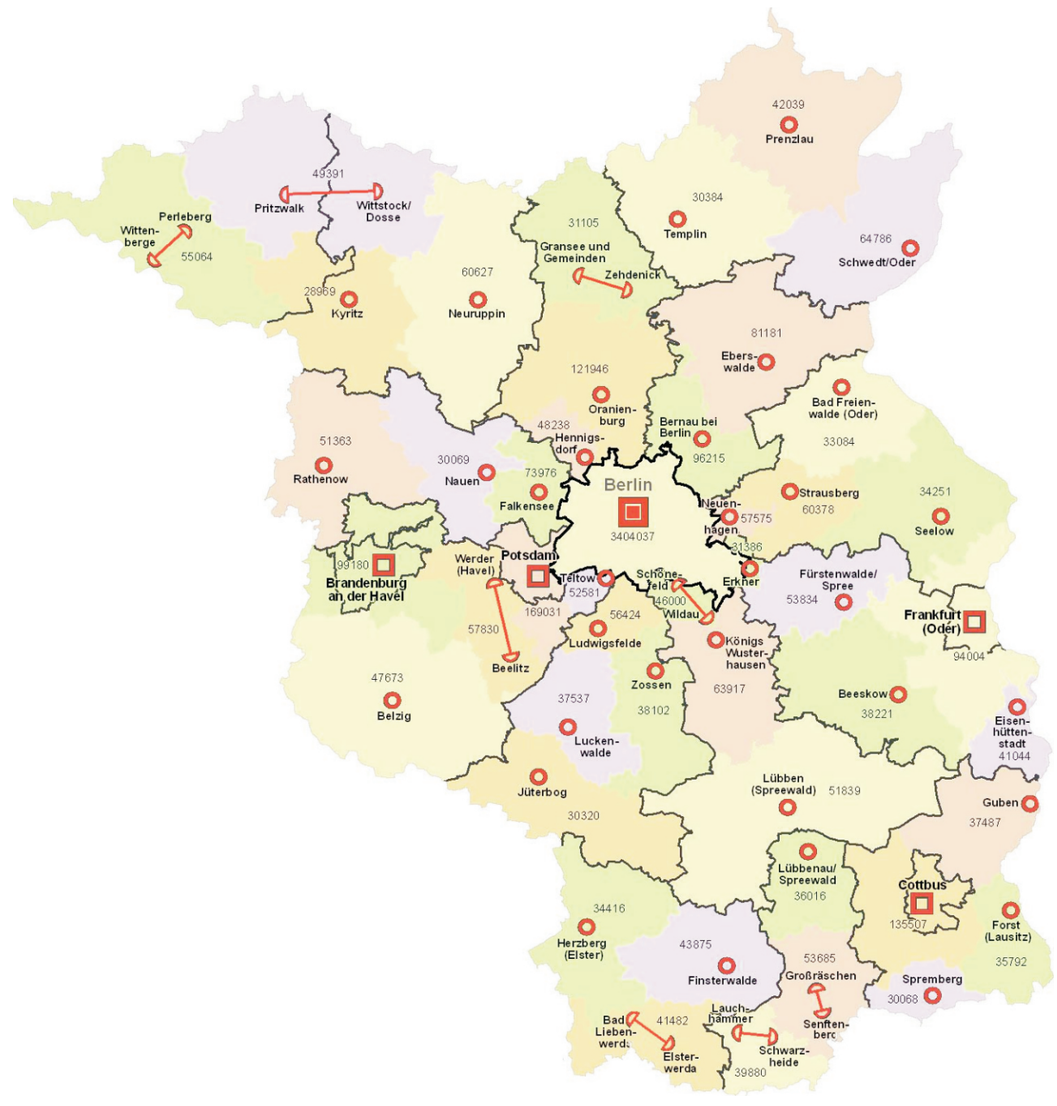
Zieliński Jerzy (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Dyrektor Departamentu Geodezji, Kartografii i Systemów Informacji Geograficznej

Żarna Krzysztof (Strona **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Kierownik Biura CETC

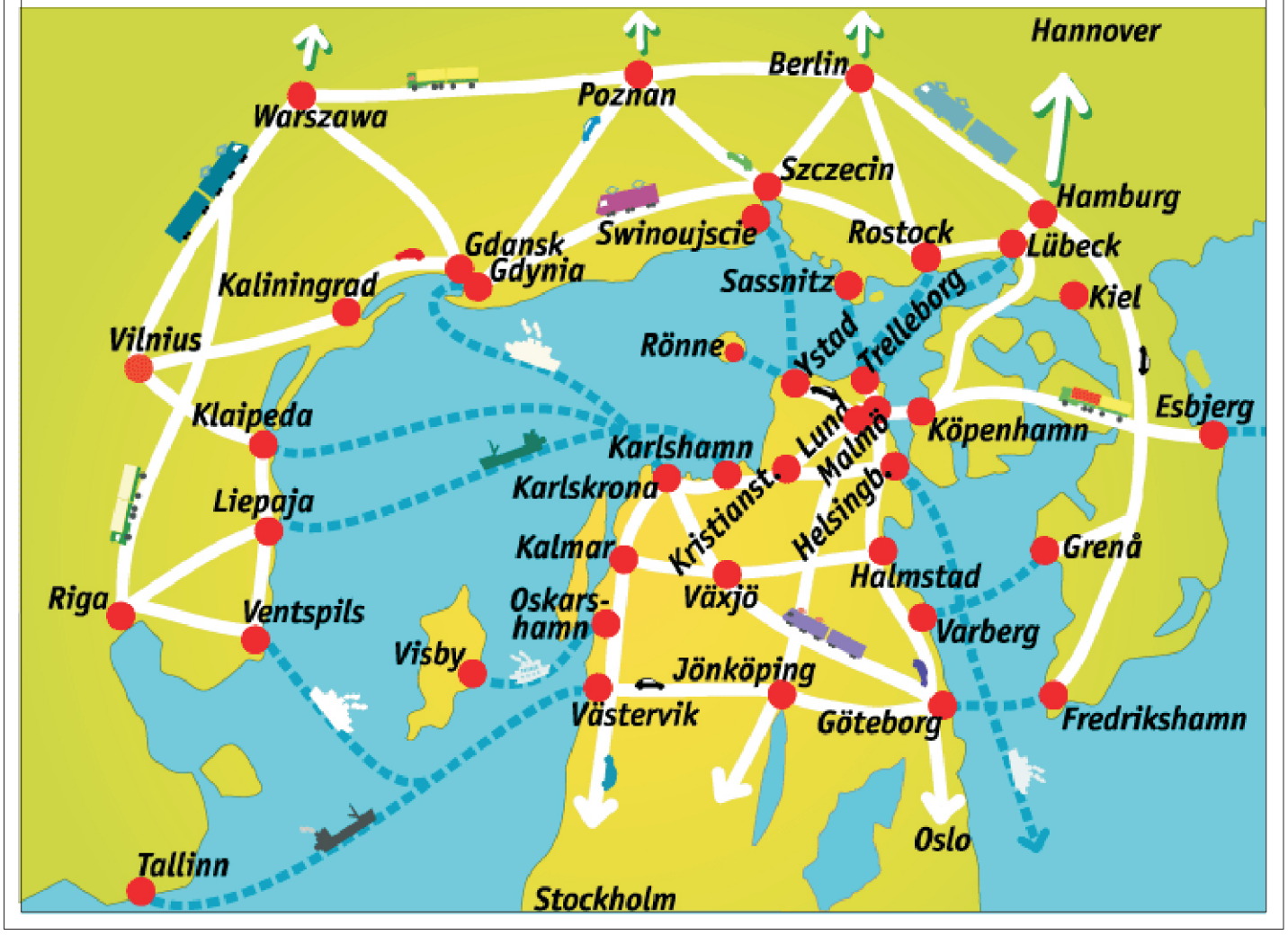
Funkcjonalna sieć komunikacyjna
Funktionales Verkehrsnetz



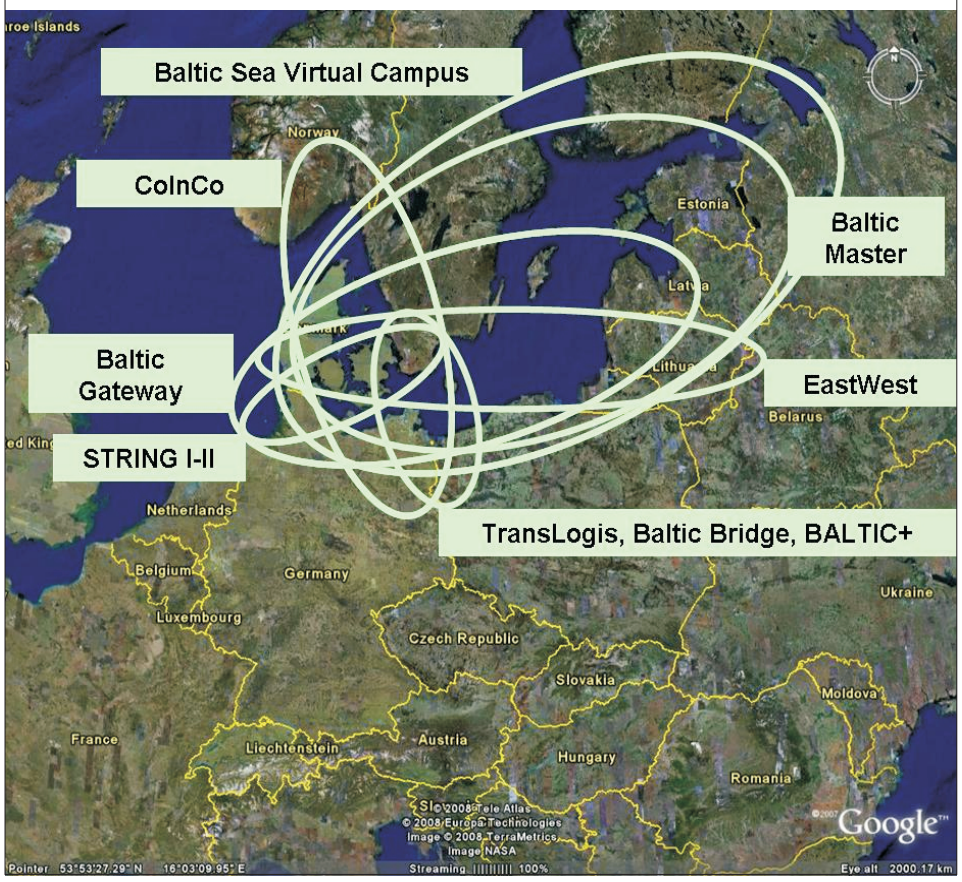
System ośrodków centralnych – projekt LEP B - B
Zentrale-Orte-System – LEP B-B Entwurf



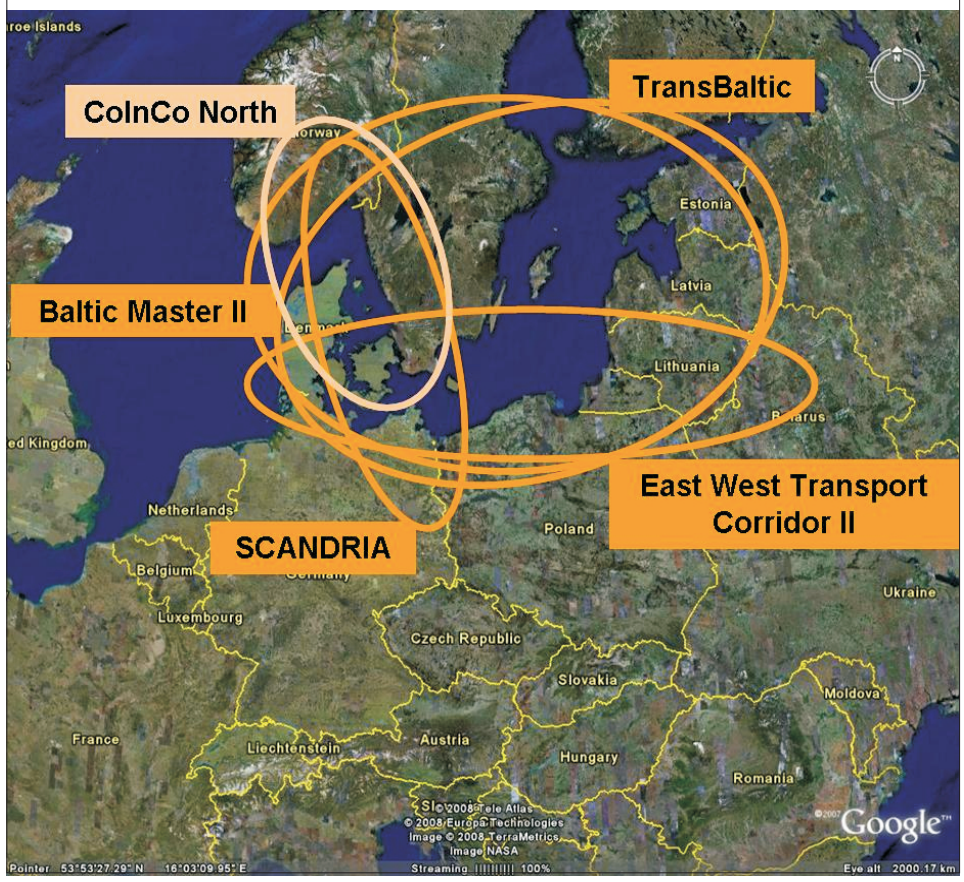
Skania w Regionie Morza Bałtyckiego
Skane in der Ostsee Region



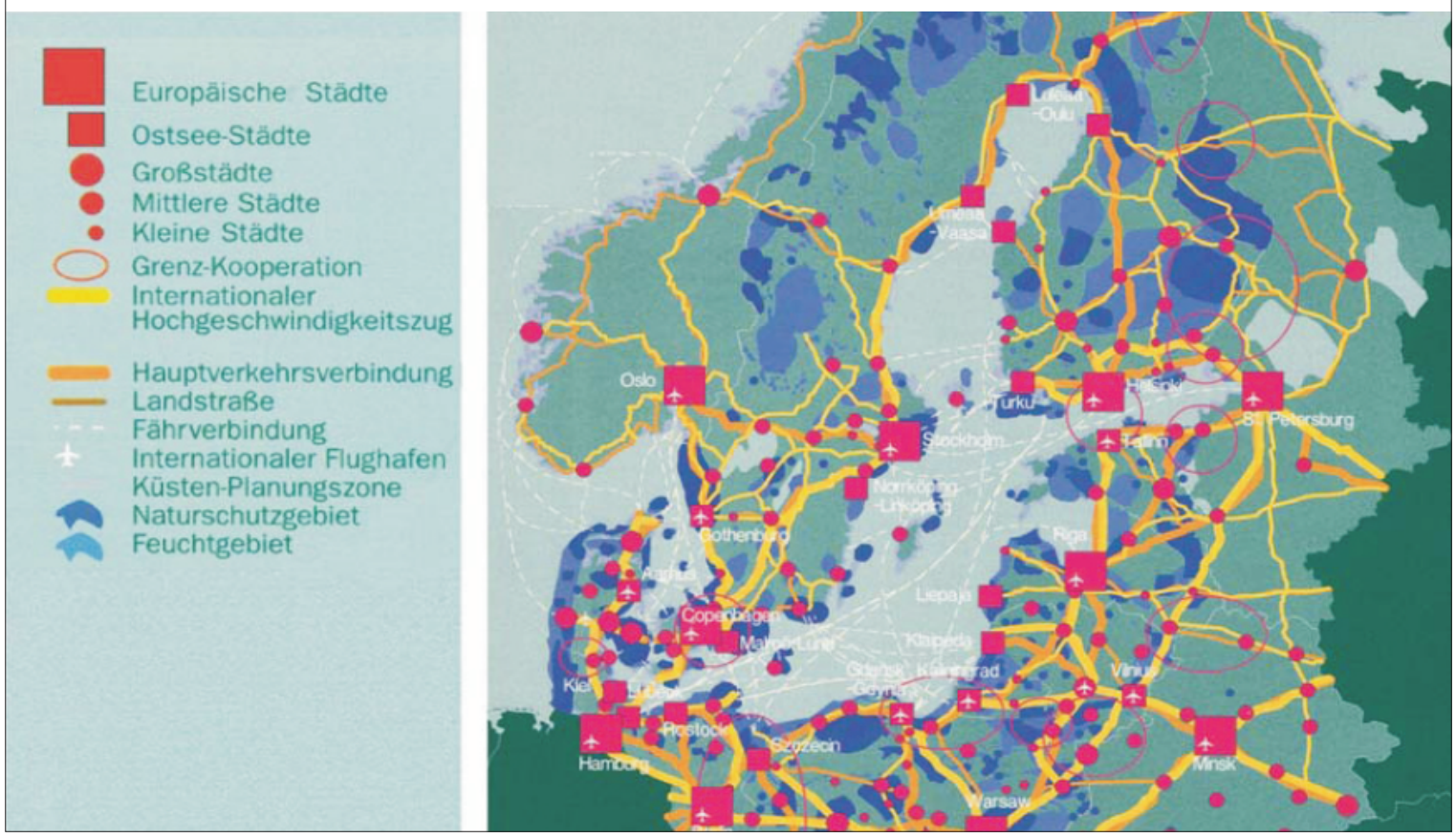
Interreg BSR - wcześniej
Interreg BSR - vorig



Interreg BSR – obecnie
Interreg BSR - zurzeit

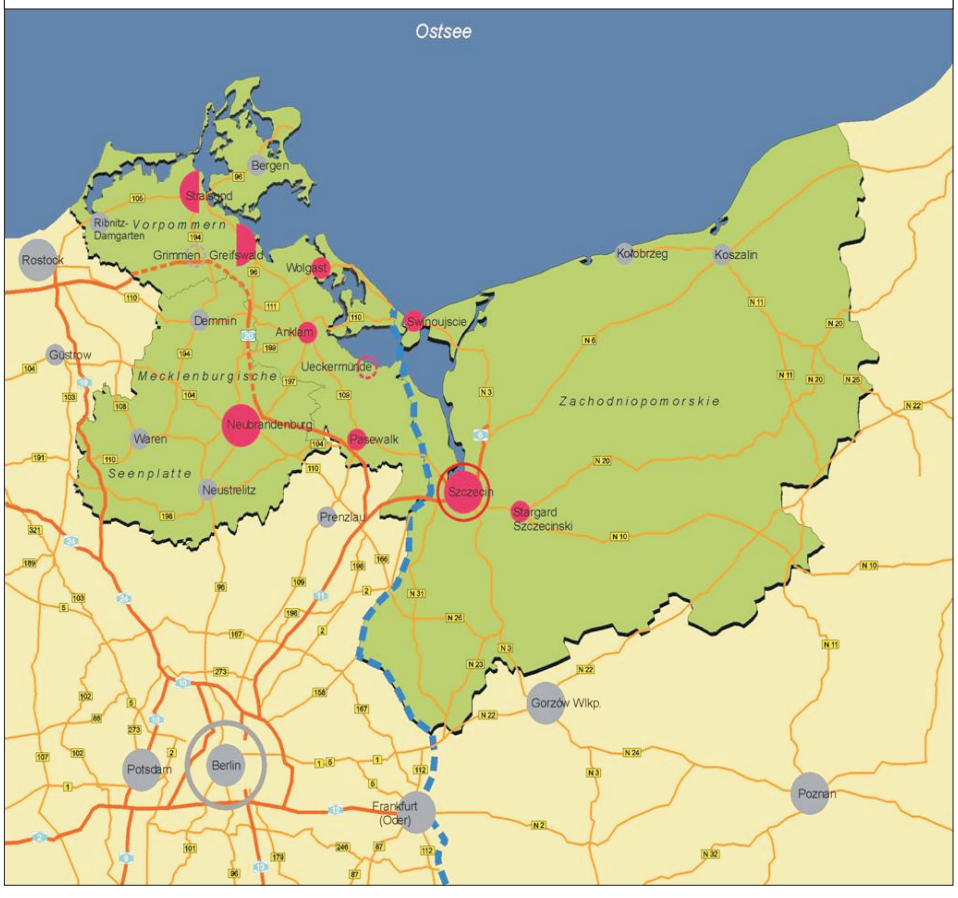


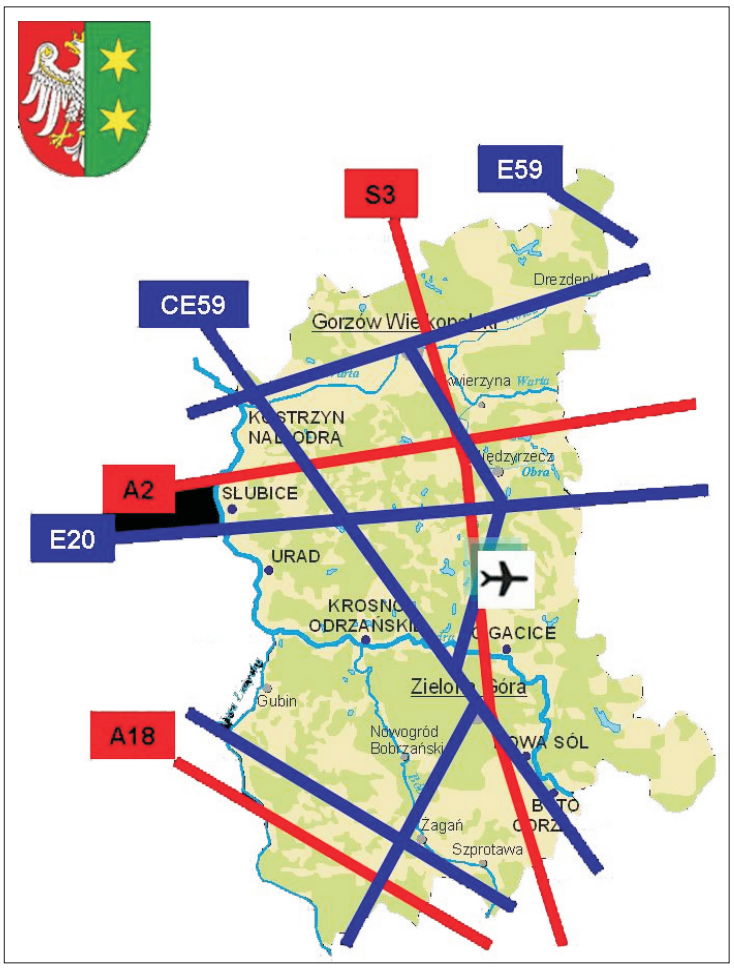
Koncepcja rozwoju przestrzennego Bałtyku (VASAB) - fragment
Raumentwicklungskonzept für den Ostseeraum (VASAB) - Ausschnitt

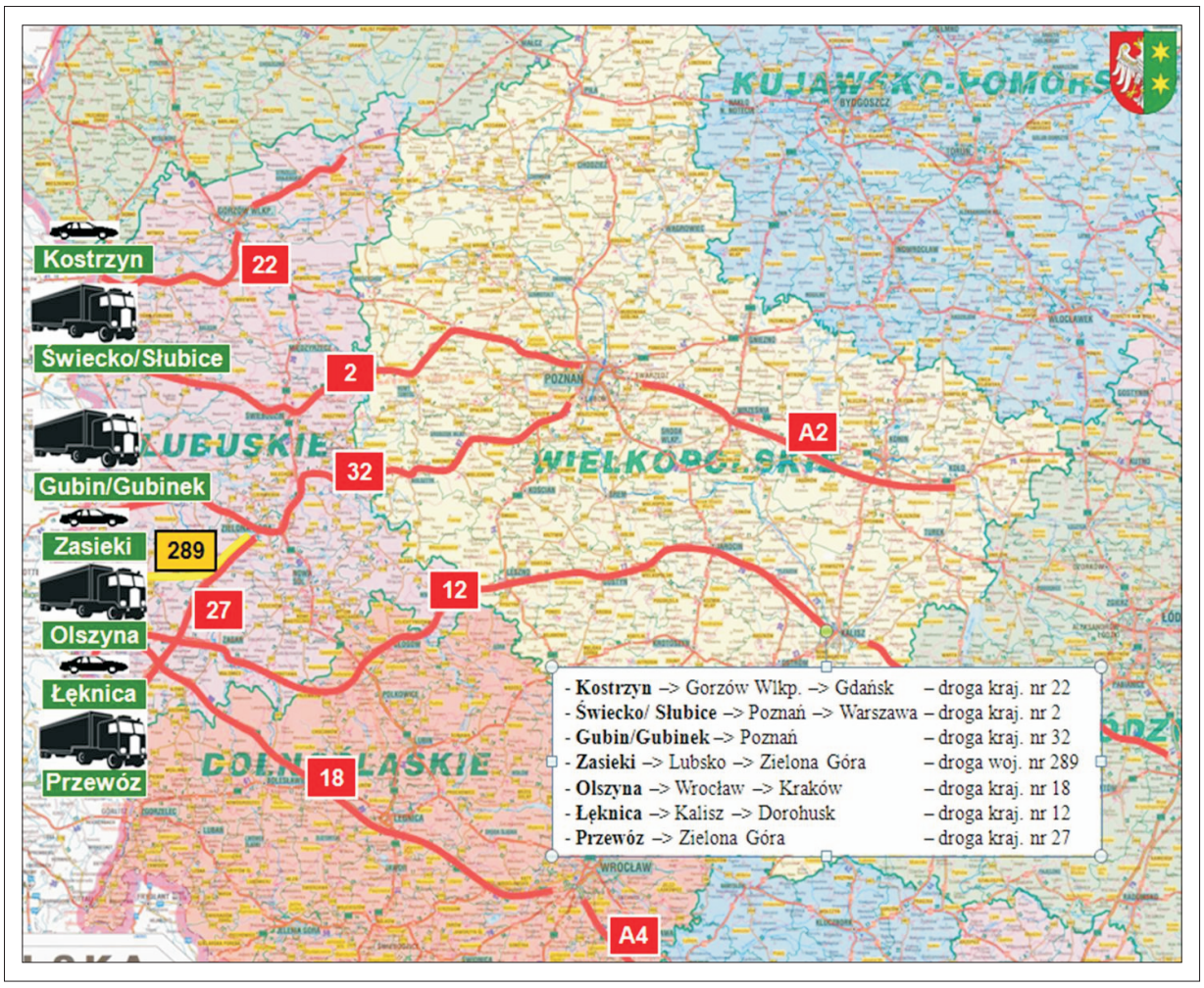


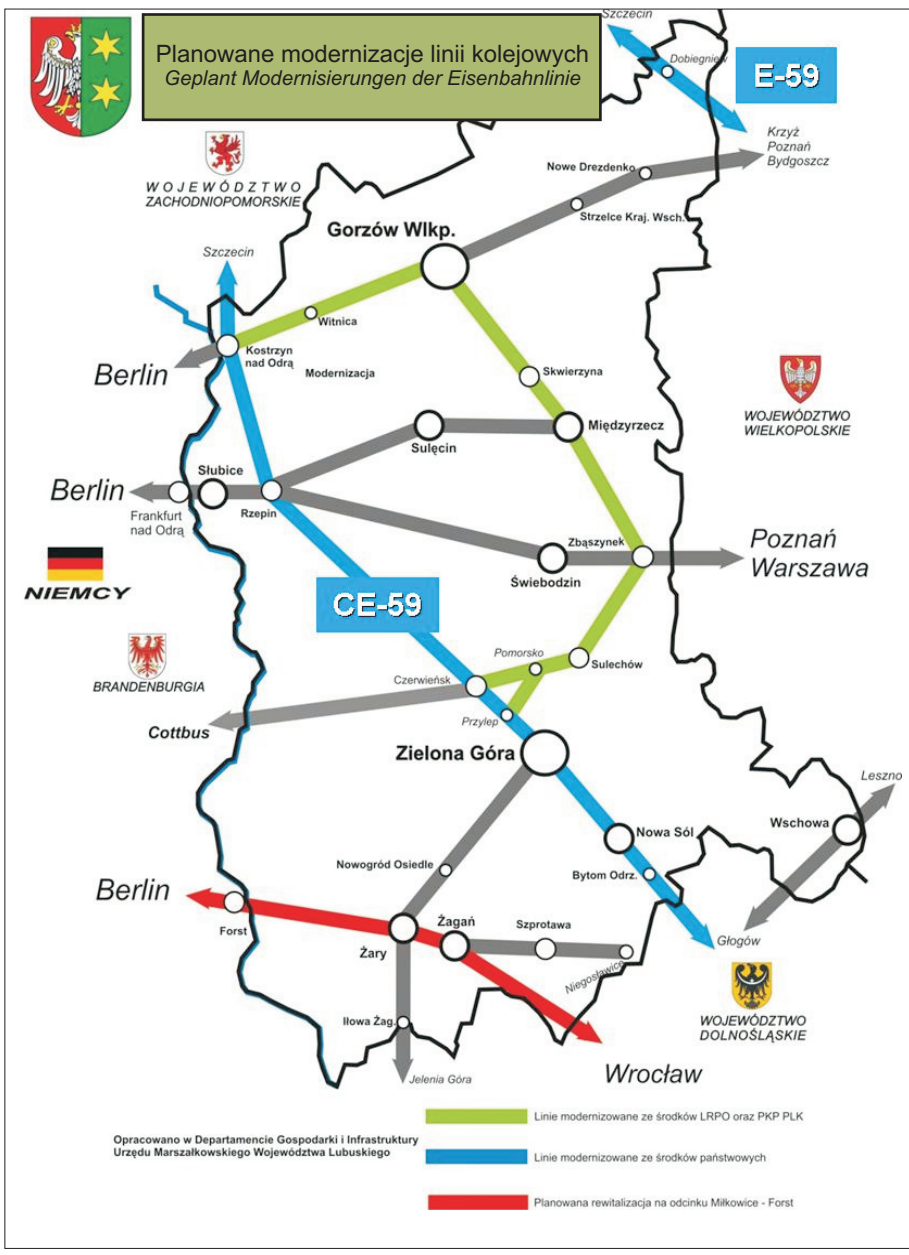
EFRR CEL - 3A 2007-2013
EFRE ZIEL - 3A 2007-2013

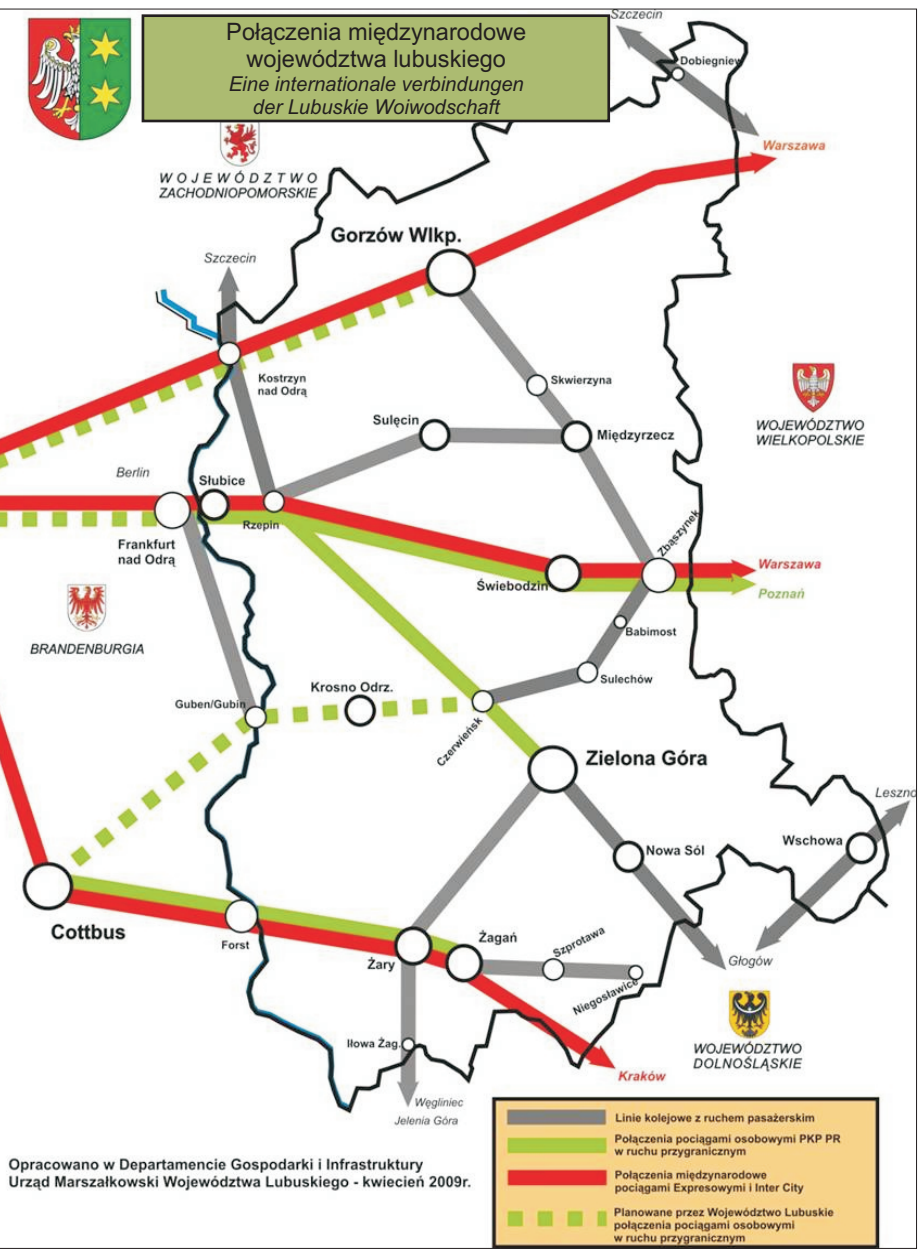
South Baltic Arc - Wschodnia Meklemburgia / Zachodniopomorskie - Szczecin
South Baltic Arc - Ostmecklenburg / Vorpommern - Szczecin



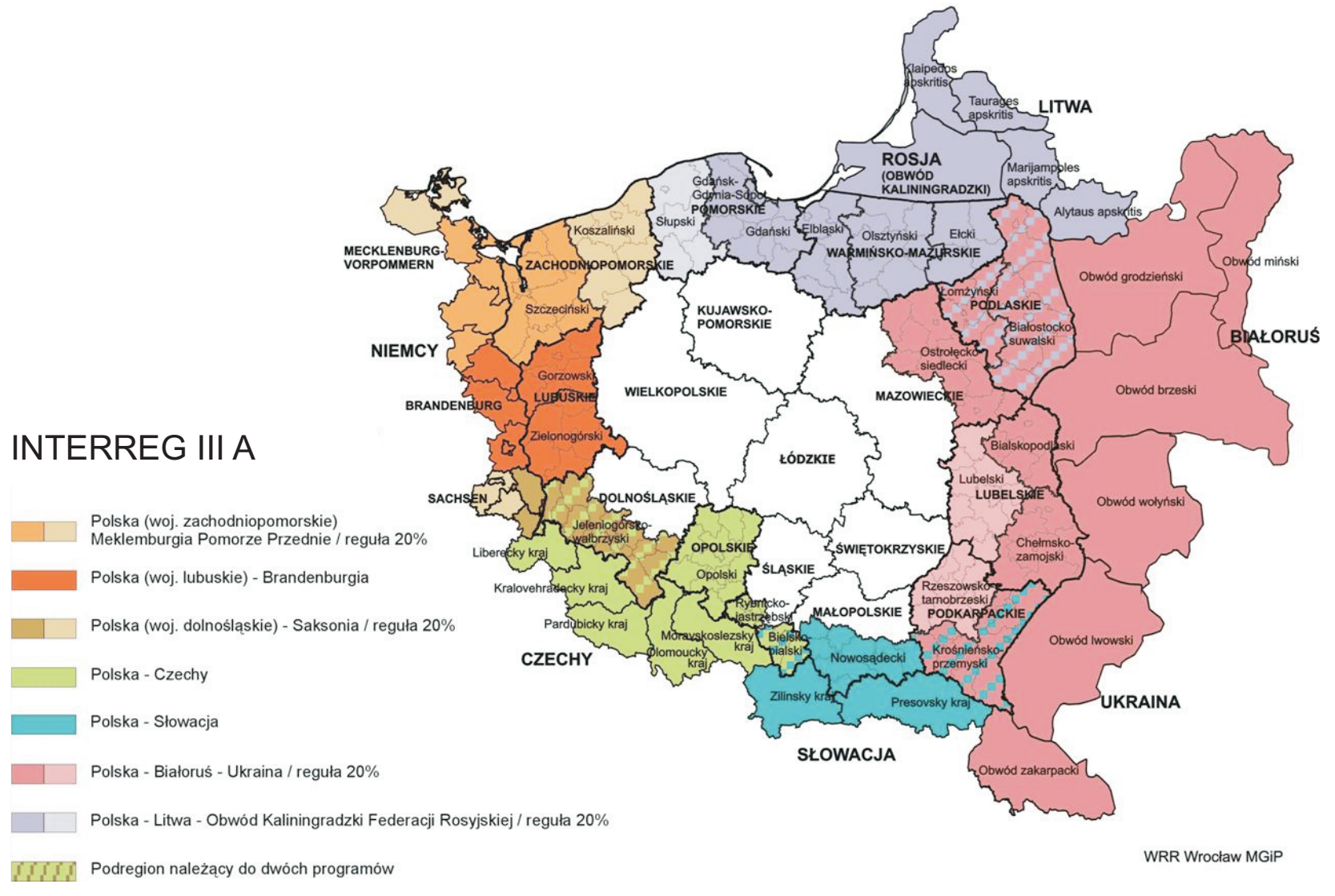

S3
E59
CE59
A2
E20
A18
SŁUBICE
URAD
KROSNO ODRZAŃSKIE
GACICE
Zielona Góra
Gubin
Nowogród Bobrzański
NOWA SÓL
Żagań
Szprotawa


Kostrzyn
22
Świecko/Słubice
2
Gubin/Gubinek
32
Zasieki
289
Olszyna
27
12
Łęknica
Przewóz
18
A2
A4
- Kostrzyn –> Gorzów Wlkp. –> Gdańsk – droga kraj. nr 22
- Świecko/ Słubice –> Poznań –> Warszawa – droga kraj. nr 2
- Gubin/Gubinek –> Poznań – droga kraj. nr 32
- Zasieki –> Lubsko –> Zielona Góra – droga woj. nr 289
- Olszyna –> Wrocław –> Kraków – droga kraj. nr 18
- Łęknica –> Kalisz –> Dorohusk – droga kraj. nr 12
- Przewóz –> Zielona Góra – droga kraj. nr 27

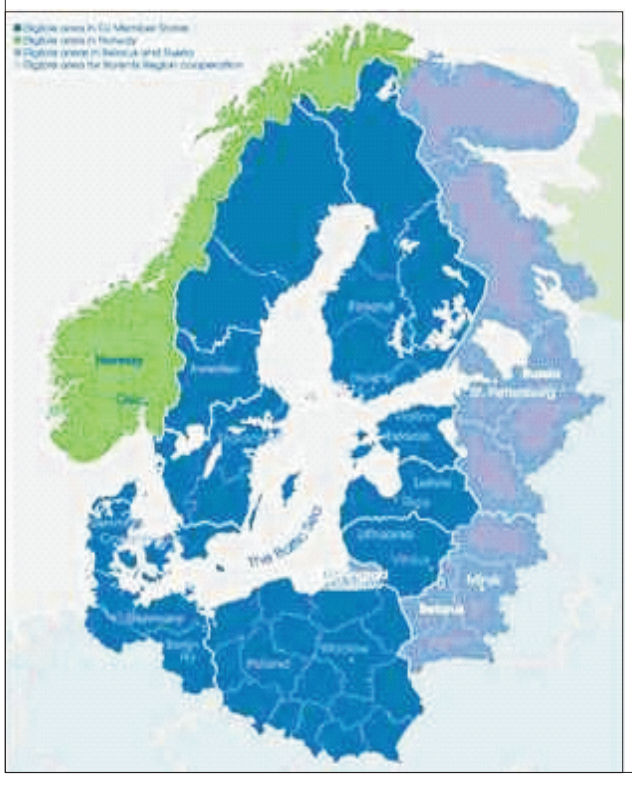

Planowane modernizacje linii kolejowych
Geplant Modernisierungen der Eisenbahnlinie
E-59
Szczecin
Dobiegniew
Krzyż Poznań Bydgoszcz
Nowe Drezdenko
Strzelce Kraj. Wsch.
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE
Gorzów Wlkp.
Witnica
Kostrzyn nad Odrą
Modernizacja
Skwierzyna
Międzyrzecz
Sulęcin
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE
Berlin
Słubice
Rzepin
Frankfurt nad Odrą
Zbąszynek
Świebodzin
Poznań
Warszawa
NIEMCY
CE-59
BRANDENBURGIA
Pomorsko
Sulechów
Czerwieńsk
Przylep
Cottbus
Zielona Góra
Leszno
Wschowa
Nowa Sól
Nowogród Osiedle
Bytom Odrz.
Forst
Żagań
Szprotawa
Żary
Głogów
Niegosławice
Iłowa Żag.
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE
Jelenia Góra
Wrocław
Linie modernizowane ze środków LRPO oraz PKP PLK
Linie modernizowane ze środków państwowych
Planowana rewitalizacja na odcinku Miłkowice - Forst
Opracowano w Departamencie Gospodarki i Infrastruktury
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego


Połączenia międzynarodowe
województwa lubuskiego
Eine internationale verbindungen
der Lubuskie Woiwodschaft
Szczecin
Dobiegniew
Warszawa
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE
Gorzów Wlkp.
Kostrzyn nad Odrą
Skwierzyna
Sulęcin
Międzyrzecz
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE
Berlin
Słubice
Rzepin
Frankfurt nad Odrą
Zbąszynek
Świebodzin
Warszawa
Poznań
BRANDENBURGIA
Babimost
Sulechów
Krosno Odrz.
Guben/Gubin
Czerwieńsk
Zielona Góra
Leszno
Wschowa
Nowa Sól
Cottbus
Forst
Żagań
Szprotawa
Żary
Głogów
Niegosławice
Iłowa Żag.
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE
Węgliniec
Jelenia Góra
Kraków
Linie kolejowe z ruchem pasażerskim
Połączenia pociągami osobowymi PKP PR w ruchu przygranicznym
Połączenia międzynarodowe pociągami Expresowymi i Inter City
Planowane przez Województwo Lubuskie połączenia pociągami osobowymi w ruchu przygranicznym
Opracowano w Departamencie Gospodarki i Infrastruktury
Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego - kwiecień 2009r.

Programy Inicjatywy Wspólnotowej Interreg IIIA w Polsce
Programme der Gemeinschaftliche Initiative Interreg IIIA in Polen



INTERREG III B - BSR

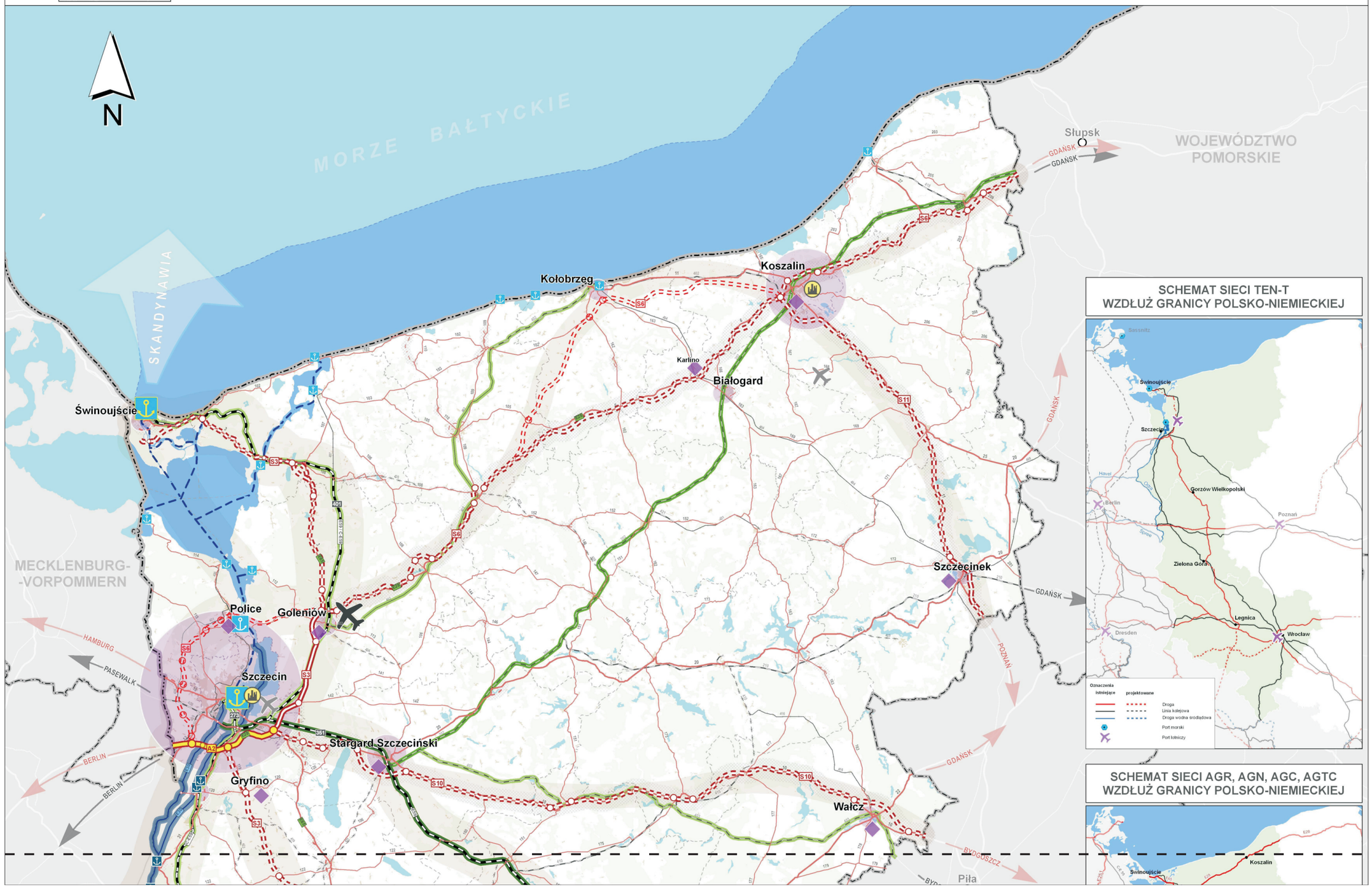


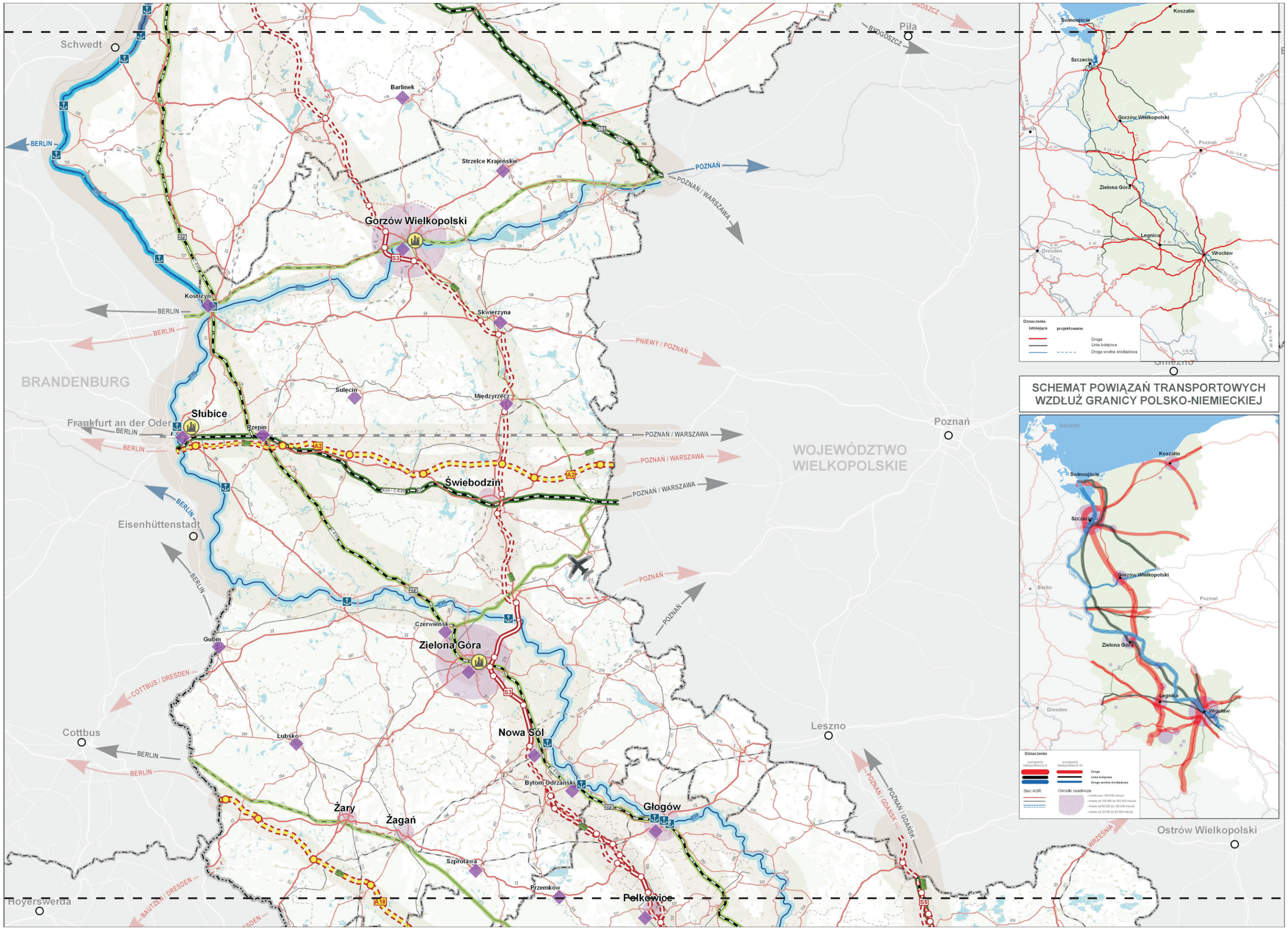
INTERREG III B - CADSES

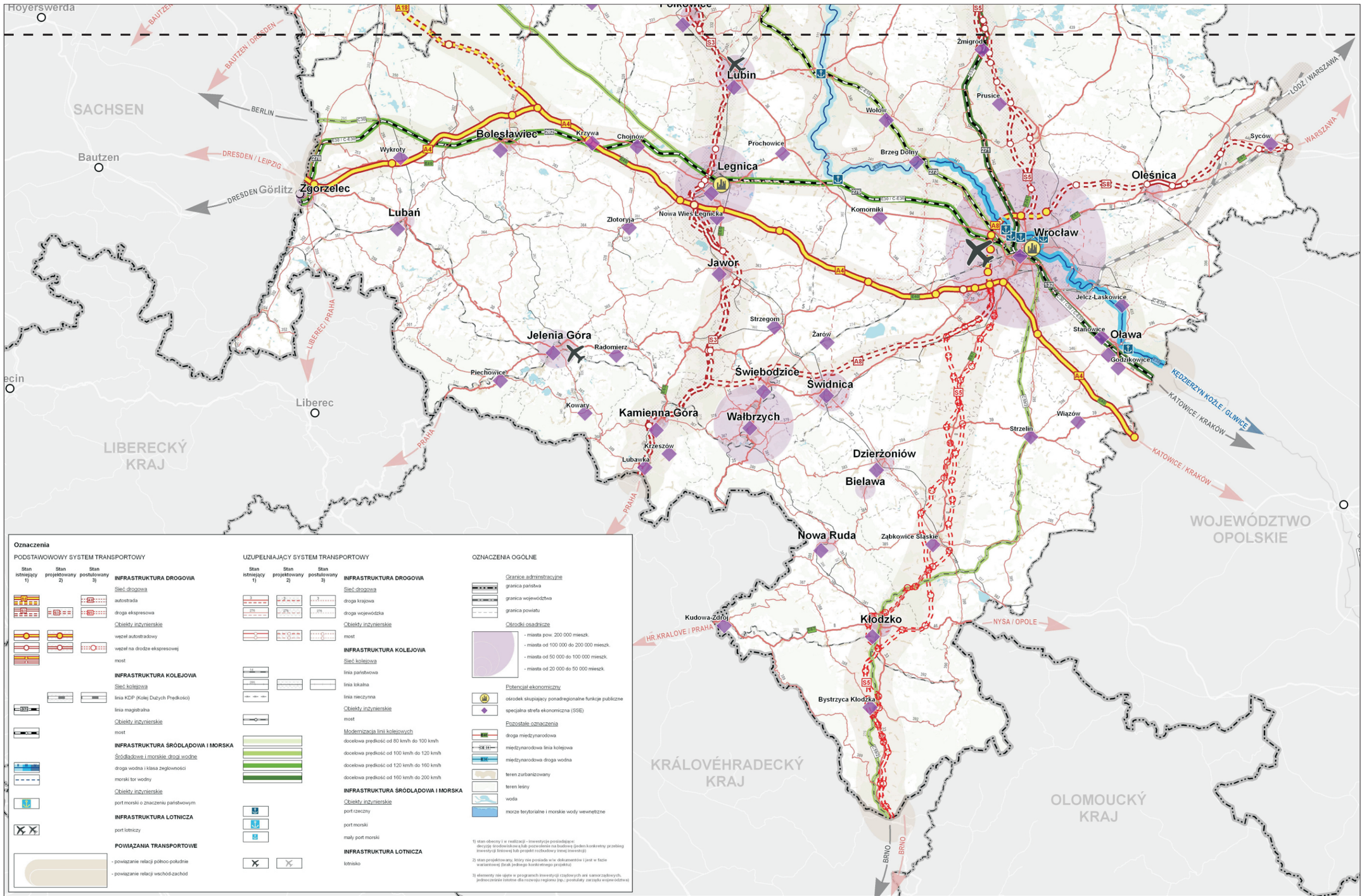
INTERREG III C

MAPA ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH POLSKIEGO OBSZARU POGRANICZA POŁOŻONEGO WZDŁUŻ GRANICY POLSKO-NIEMIECKIEJ

skala 1 : 300 000




Schwedt
Barlinek
Piła
BYDGOSZCZ
Strzelce Krajeńskie
POZNAŃ
POZNAŃ / WARSZAWA
Gorzów Wielkopolski
BERLIN
Kostrzyn
Skwierzyna
PNIEWY / POZNAŃ
BRANDENBURG
Sulęcin
Międzyrzecz
Słubice
Frankfurt an der Oder
Rzepin
POZNAŃ / WARSZAWA
Poznań
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIE
Świebodzin
Eisenhüttenstadt
Czerwieńsk
Gubin
Zielona Góra
COTTBUS / DRESDEN
Cottbus
Lubsko
Nowa Sól
Leszno
Bytom Odrzański
Żary
Żagań
Głogów
POZNAŃ / GDAŃSK
Ostrów Wielkopolski
Szprotawa
Przemków
Polkowice
Hoyerswerda
BAUTZEN / DRESDEN
Oznaczenia
istniejące
projektowane
Droga
Linia kolejowa
Droga wodna śródlądowa
SCHEMAT POWIĄZAŃ TRANSPORTOWYCH WZDŁUŻ GRANICY POLSKO-NIEMIECKIEJ
Koszalin
Świnoujście
Szczecin
Gorzów Wielkopolski
Berlin
Poznań
Zielona Góra
Dresden
Legnica
Wrocław
Sassnitz
Oznaczenia
Sieć AGR
Ośrodki osadnicze



Oznaczenia

PODSTAWOWOWY SYSTEM TRANSPORTOWY

Stan istniejący 1) | Stan projektowany 2) | Stan postulowany 3)

INFRASTRUKTURA DROGOWA
Sieć drogowa
autostrada
droga ekspresowa
Obiekty inżynierskie
węzeł autostradowy
węzeł na drodze ekspresowej
most

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA
Sieć kolejowa
linia KDP (Kolej Dużych Prędkości)
linia magistralna
Obiekty inżynierskie
most

INFRASTRUKTURA ŚRÓDLĄDOWA I MORSKA
Śródlądowe i morskie drogi wodne
droga wodna i klasa żeglowności
morski tor wodny
Obiekty inżynierskie
port morski o znaczeniu państwowym

INFRASTRUKTURA LOTNICZA
port lotniczy

POWIĄZANIA TRANSPORTOWE
- powiązanie relacji północ-południe
- powiązanie relacji wschód-zachód

UZUPEŁNIAJĄCY SYSTEM TRANSPORTOWY

Stan istniejący 1) | Stan projektowany 2) | Stan postulowany 3)

INFRASTRUKTURA DROGOWA
Sieć drogowa
droga krajowa
droga wojewódzka
Obiekty inżynierskie
most

INFRASTRUKTURA KOLEJOWA
Sieć kolejowa
linia państwowa
linia lokalna
linia nieczynna
Obiekty inżynierskie
most
Modernizacja linii kolejowych
docelowa prędkość od 80 km/h do 100 km/h
docelowa prędkość od 100 km/h do 120 km/h
docelowa prędkość od 120 km/h do 160 km/h
docelowa prędkość od 160 km/h do 200 km/h

INFRASTRUKTURA ŚRÓDLĄDOWA I MORSKA
Obiekty inżynierskie
port rzeczny
port morski
mały port morski

INFRASTRUKTURA LOTNICZA
lotnisko

OZNACZENIA OGÓLNE

Granice administracyjne
granica państwa
granica województwa
granica powiatu

Ośrodki osadnicze
- miasta pow. 200 000 mieszk.
- miasta od 100 000 do 200 000 mieszk.
- miasta od 50 000 do 100 000 mieszk.
- miasta od 20 000 do 50 000 mieszk.

Potencjał ekonomiczny
ośrodek skupiający ponadregionalne funkcje publiczne
specjalna strefa ekonomiczna (SSE)

Pozostałe oznaczenia
droga międzynarodowa
międzynarodowa linia kolejowa
międzynarodowa droga wodna
teren zurbanizowany
teren leśny
woda
morze terytorialne i morskie wody wewnętrzne

1) stan obecny i w realizacji - inwestycje posiadające: decyzję środowiskową lub pozwolenie na budowę (jeden konkretny przebieg inwestycji liniowej lub projekt rozbudowy innej inwestycji)

2) stan projektowany, który nie posiada w/w dokumentów i jest w fazie wariantowej (brak jednego konkretnego projektu)

3) elementy nie ujęte w programach inwestycji rządowych ani samorządowych, jednocześnie istotne dla rozwoju regionu (np.: postulaty zarządu województwa)

Ministerstwo Infrastruktury
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Departament Gospodarki Przestrzennej
ul. Wspólna 2/4 00-926 Warszawa
tel +(48) 22 661 82 11
fax +(48) 22 629 43 57
e-mail sekretariatbp@mb.gov.pl
www.mi.gov.pl

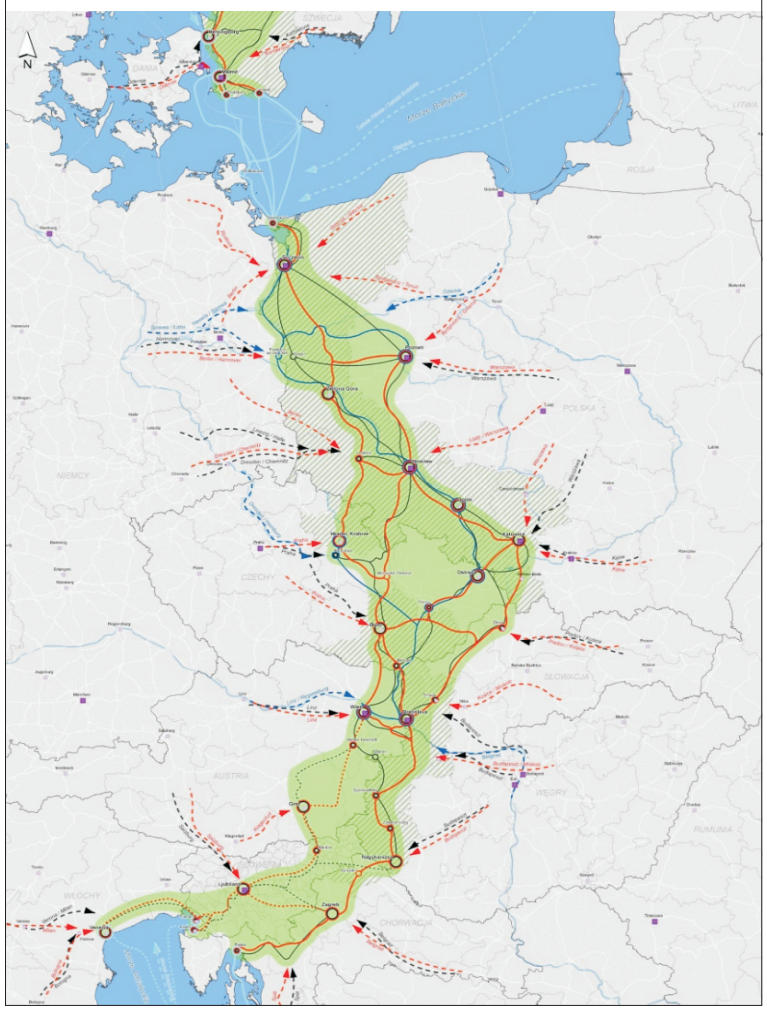
WBU WE WROCŁAWIU
WOJEWÓDZKIE BIURO URBANISTYCZNE WE WROCŁAWIU
SAMORZĄDOWA JEDNOSTKA ORGANIZACYJNA
URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO
ul. Świdnicka 12/16 50-068 Wrocław
tel/fax +(48) 71 343 79 46
tel/fax +(48) 71 344 52 45
e-mail wroc@wbu.wroc.pl
www.wbu.wroc.pl

Biuro Planowania Przestrzennego
BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
DEPARTAMENTU ROZWOJU REGIONALNEGO I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO W ZIELONEJ GÓRZE
ul. Podgórna 7 65 - 057 Zielona Góra
tel +(48) 68 45 65 490
e-mail plan@um.lubuski.pl
www.lubuskie.pl

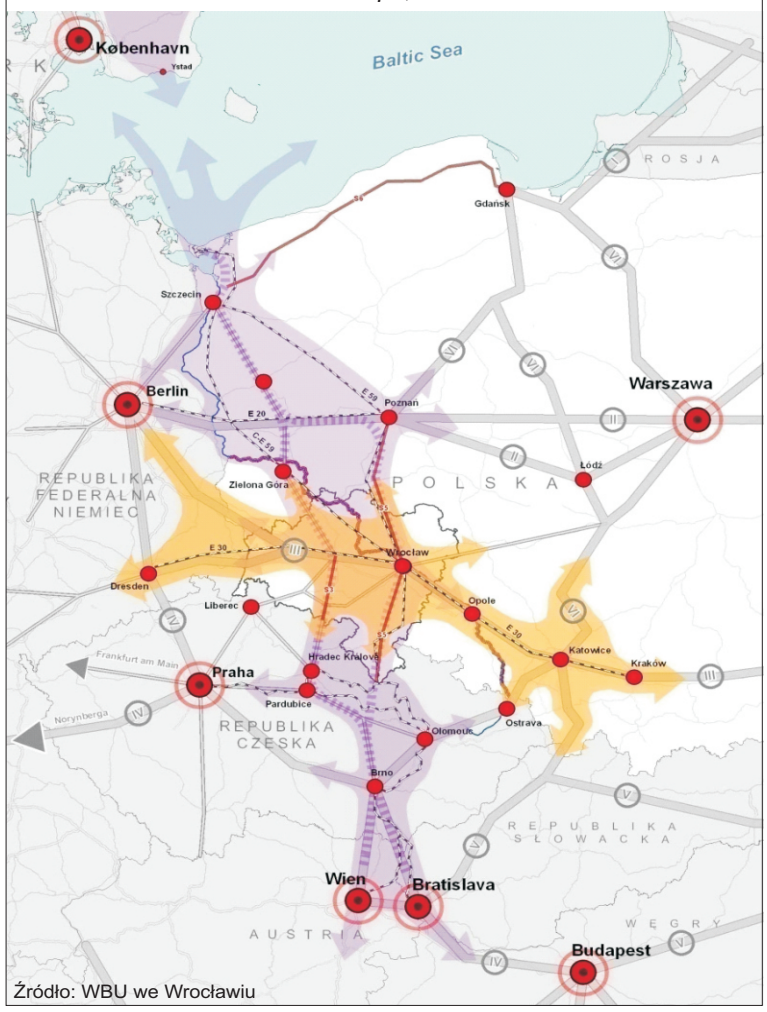
REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ
WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO W SZCZECINIE
pl. Kilińskiego 3 71-414 Szczecin
tel +(48) 91 432-49-60
fax +(48) 91 432-49-62
e-mail biuro@rbgp.pl
www.rbgp.pl

Central European Transport Corridor

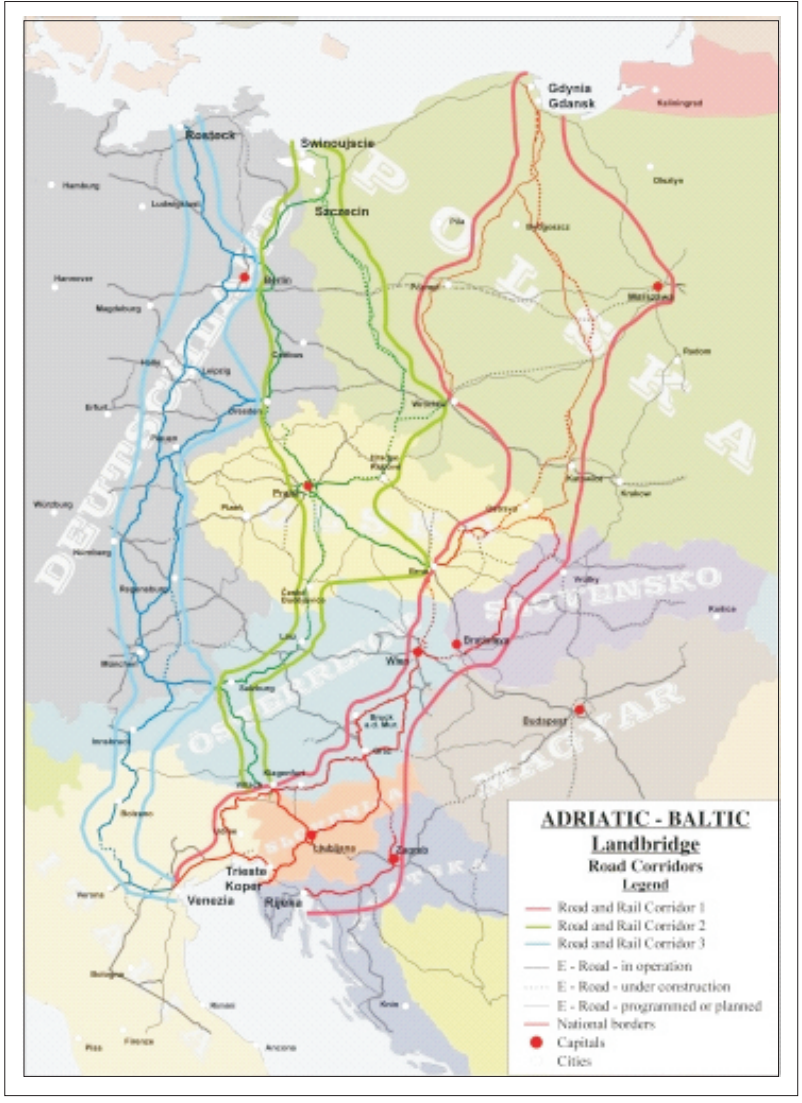
Środkowoeuropejski korytarz transportowy
CETC - ROUTE65
Mitteleuropäische Transportkorridor CETC- Route65

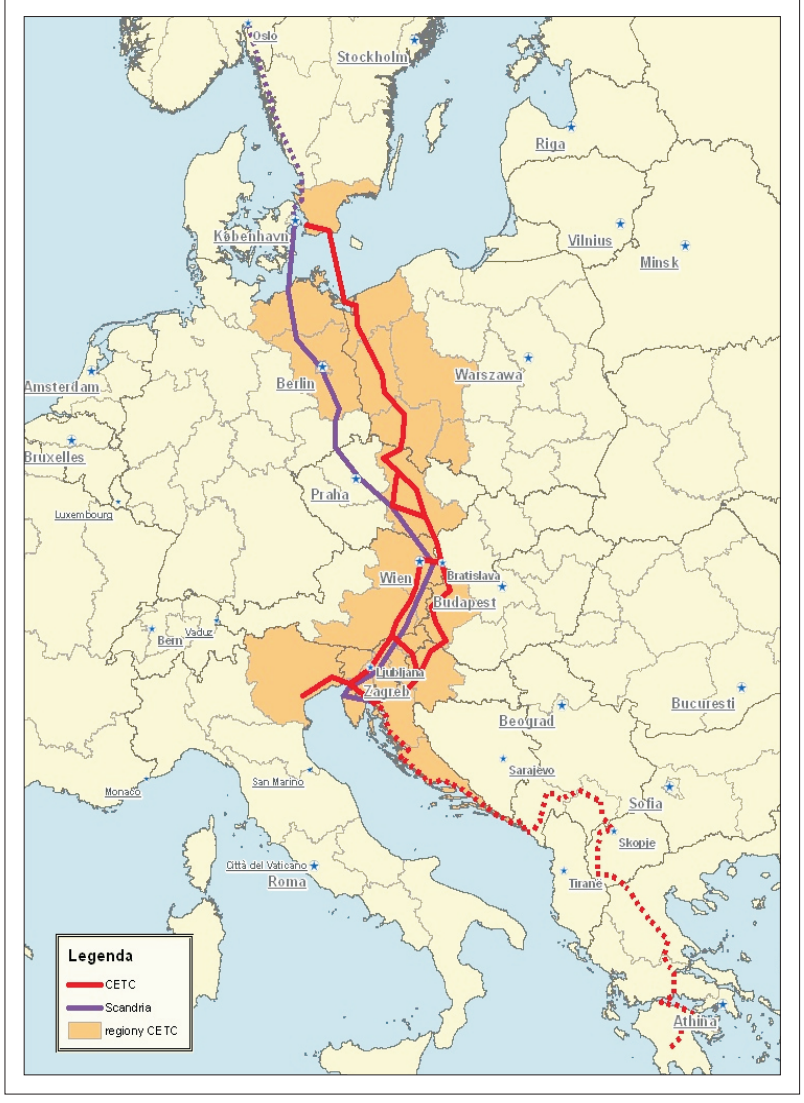


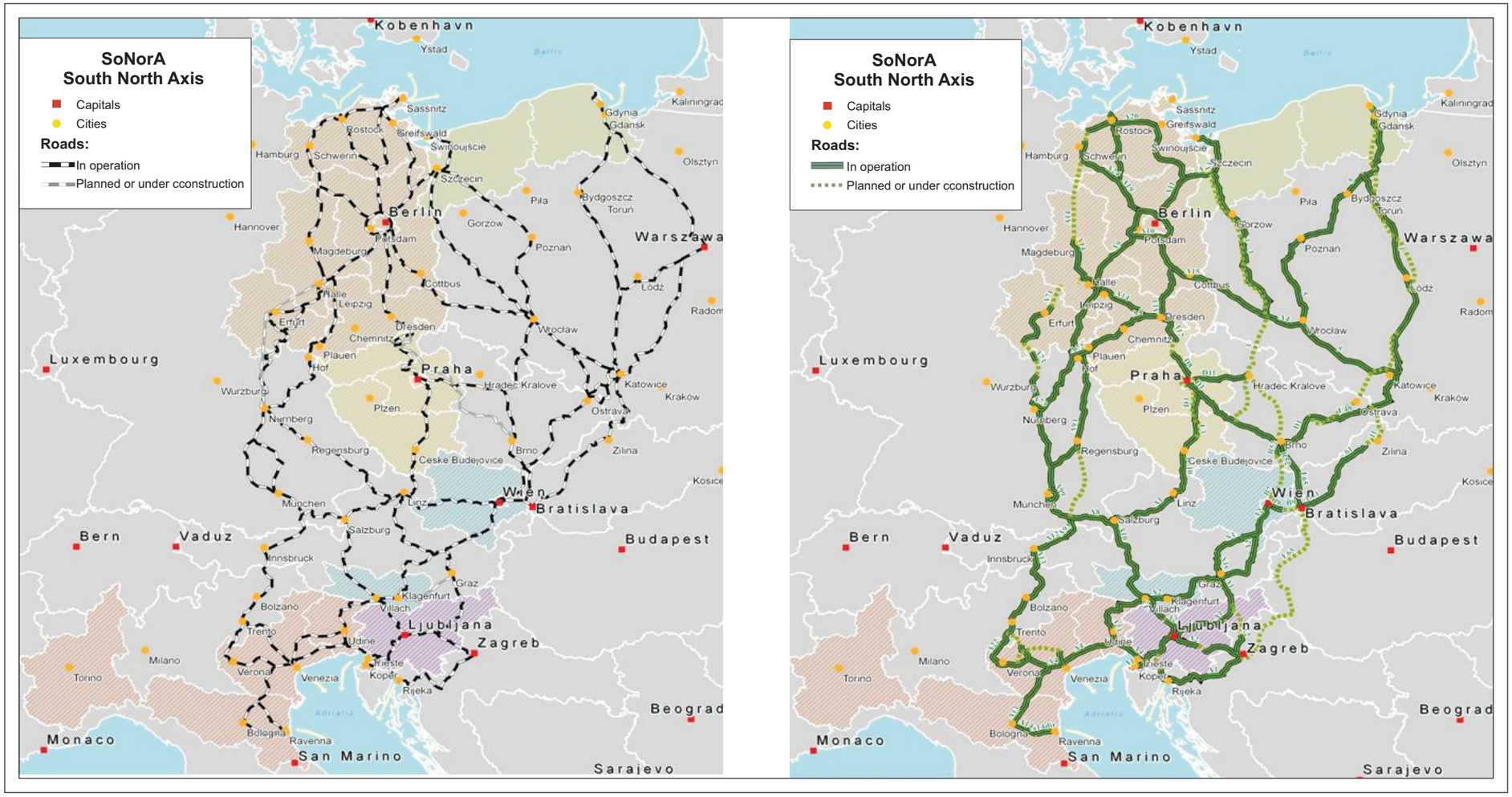
Determinanta wzmocnienia spójności terytorialnej Polski i europy **CETC - ROUTE65**
Determinante der stärkung der territorialen Zusammenhalt für Polen und Europa, CETC - Route65

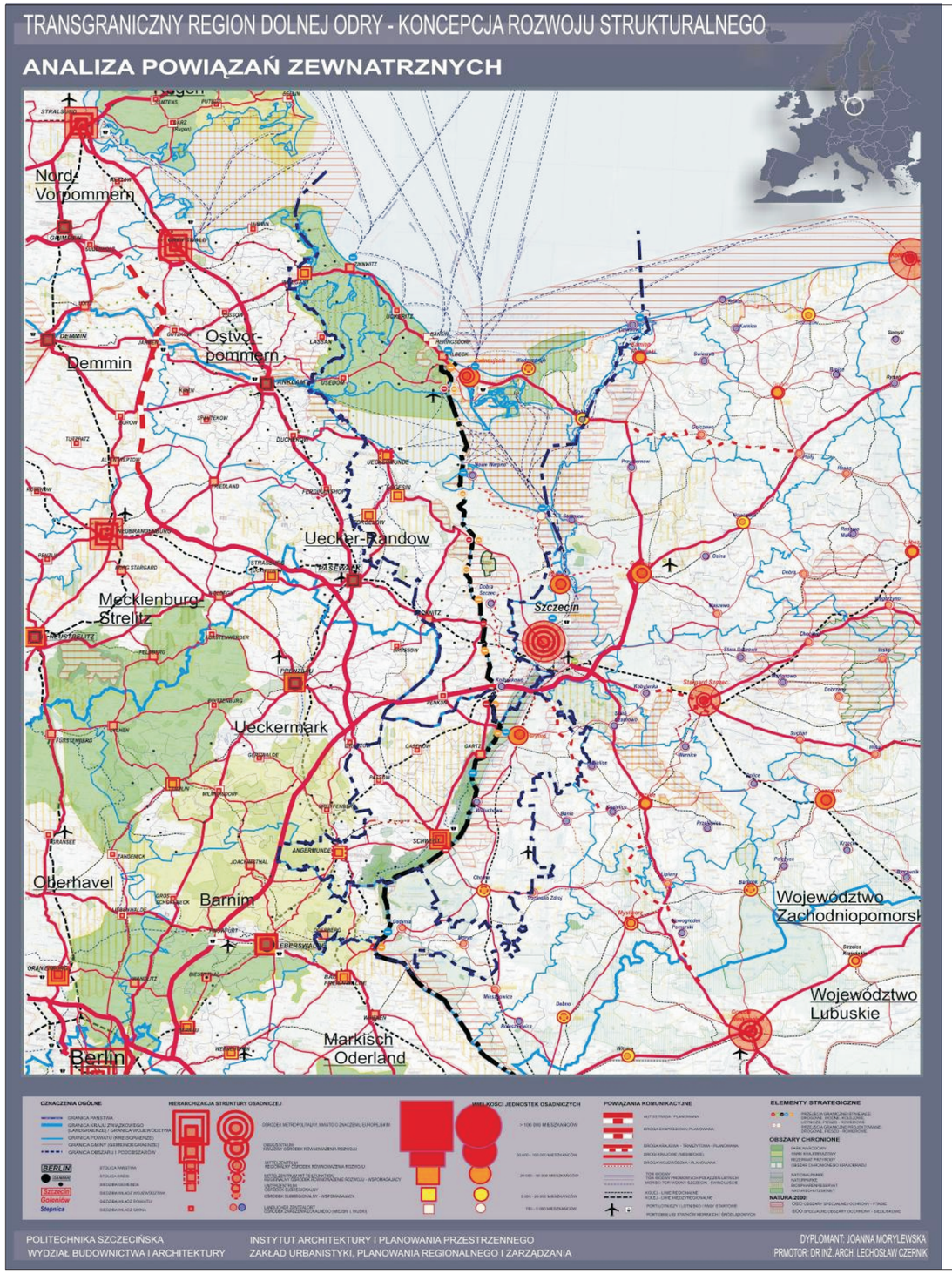


Źródło: WBU we Wrocławiu





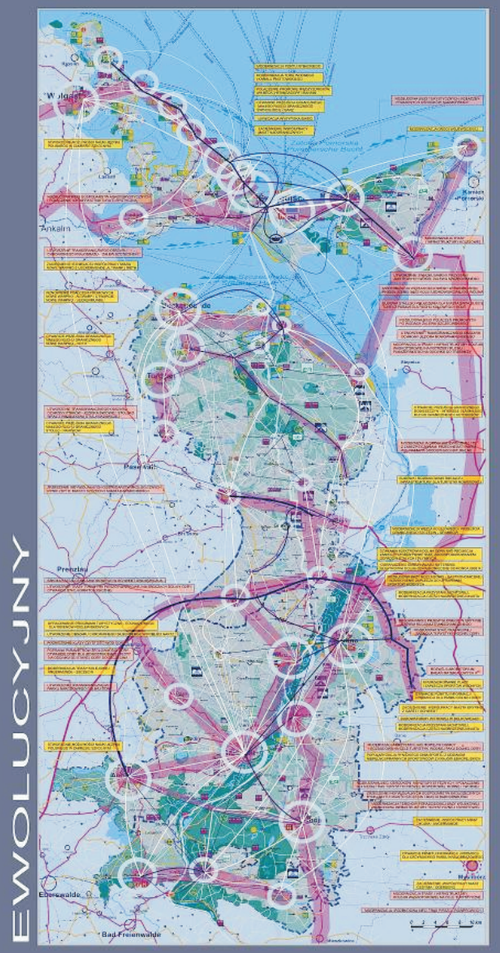

SoNorA
South North Axis
Capitals
Cities
Roads:
In operation
Planned or under cconstruction
Kobenhavn
Ystad
Baltic
Sassnitz
Rostock
Greifswald
Swinoujscie
Gdynia
Gdansk
Kaliningrad
Olsztyn
Hamburg
Schwerin
Szczecin
Piła
Bydgoszcz
Toruń
Hannover
Berlin
Potsdam
Gorzow
Poznan
Warszawa
Magdeburg
Cottbus
Lodz
Radom
Halle
Leipzig
Erfurt
Dresden
Chemnitz
Wroclaw
Plauen
Hof
Praha
Hradec Kralove
Katowice
Kraków
Würzburg
Plzen
Ostrava
Nürnberg
Regensburg
Brno
Zilina
Ceske Budejovice
Kosice
München
Linz
Wien
Bratislava
Salzburg
Bern
Vaduz
Budapest
Innsbruck
Graz
Klagenfurt
Villach
Bolzano
Ljubljana
Trento
Udine
Zagreb
Milano
Trieste
Koper
Verona
Venezia
Rijeka
Torino
Adriatic
Beograd
Bologna
Ravenna
Monaco
San Marino
Sarajevo
Luxembourg

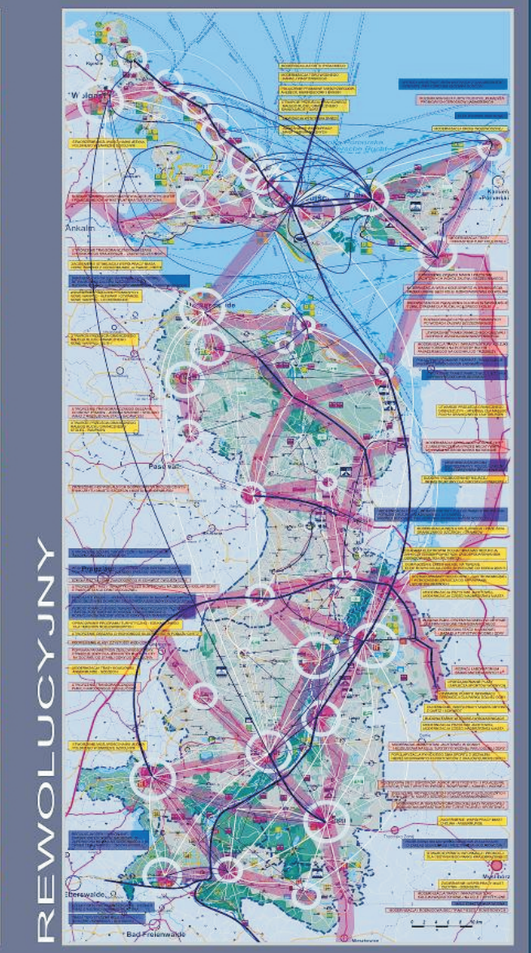

TRANSGRANICZNY REGION DOLNEJ ODRY - KONCEPCJA ROZWOJU STRUKTURALNEGO
ANALIZA POWIĄZAŃ ZEWNATRZNYCH
Nord-Vorpommern
Ostvor-pommern
Demmin
Uecker-Randow
Mecklenburg-Strelitz
Szczecin
Ueckermark
Oberhavel
Barnim
Województwo Zachodniopomorsk
Województwo Lubuskie
Markisch-Oderland
Berlin
POLITECHNIKA SZCZECIŃSKA
WYDZIAŁ BUDOWNICTWA I ARCHITEKTURY
INSTYTUT ARCHITEKTURY I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
ZAKŁAD URBANISTYKI, PLANOWANIA REGIONALNEGO I ZARZĄDZANIA
DYPLOMANT: JOANNA MORYLEWSKA
PRMOTOR: DR INŻ. ARCH. LECHOSŁAW CZERNIK

TRANSGRANICZNY REGION DOLNEJ ODRY - KONCEPCJA ROZWOJU STRUKTURALNEGO
STRATEGIA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO
STREFY POLITYKI PRZESTRZENNEJ
TURYSTYKA PASA NADMORSKIEGO
AGROTURYSTYKA I TURYSTYKA KWALIFIKOWANA
TURYSTYKA SPORTÓW WODNYCH
ROLNICZA PRZESTRZEŃ PRODUKCYJNA
ŚRÓDLĄDOWY TRANSPORT WODNY
TRANSPORT SAMOCHODOWY
POLITECHNIKA SZCZECIŃSKA
WYDZIAŁ BUDOWNICTWA I ARCHITEKTURY
INSTYTUT ARCHITEKTURY I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
ZAKŁAD URBANISTYKI, PLANOWANIA REGIONALNEGO I ZARZĄDZANIA
DYPLOMANT: JOANNA MORYLEWSKA
PRMOTOR: DR INŻ. ARCH. LECHOSŁAW CZERNIK

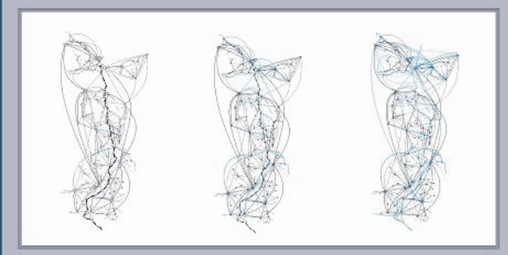
TRANSGRANICZNY REGION DOLNEJ ODRY - KONCEPCJA ROZWOJU STRUKTURALNEGO

SCENARIUSZE ROZWOJOWE

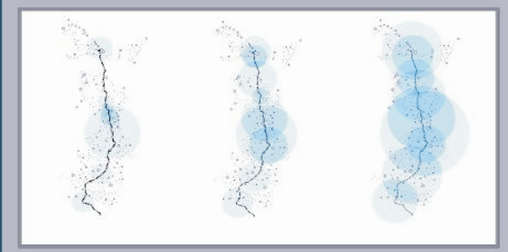




SIEĆ POWIĄZAŃ FUNKCJONALNYCH W UKŁADZIE TRANSGRANICZNYM



UKŁAD POWIĄZAŃ Z IMPULSAMI ROZWOJOWYMI NA LINII GRANICY POLSKO - NIEMIECKIEJ



SCHEMAT ROZWOJU FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNEGO

OZNACZENIA OGÓLNE
- GRANICA PAŃSTWA
- GRANICA KRAJU ZWIĄZKOWEGO (LANDGRAENZE)
- GRANICA POWIATU (KREISGRAENZE)
- GRANICA GMINY (GEMEINDEGRAENZE)
- GRANICA OBSZARU, GRANICE PODOBSZARÓW

UŻYTKOWANIE TERENU
- TERENY ZABUDOWANE
- LASY
- TERENY ROLNICZE I NIEUŻYTKI
- WODY
- TERENY PODMOKŁE

STRUKTURA PODSTAWOWEJ SIECI OSADNICZEJ
- MITTELZENTRUM / REGIONALNY OŚRODEK RÓWNOWAŻENIA ROZWOJU
- MITTELZENTRUM mit Teilfunktion
- UNTERZENTRUM / OŚRODEK SUBREGIONALNY
- LANDLICHER ZENTRALORT / MIEJSKIE I WIEJSKIE OŚRODKI ZNACZENIA LOKALNEGO

WIELKOŚCI JEDNOSTEK OSADNICZYCH
- > 30 000 MIESZKAŃCÓW
- 5 000 - 30 000 MIESZKAŃCÓW
- 1 000 - 5 000 MIESZKAŃCÓW
- 500 - 1 000 MIESZKAŃCÓW
- < 500 MIESZKAŃCÓW

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA
- AUTOSTRADA
- DROGA SZYBKIEGO RUCHU
- DROGA EKSPRESOWA
- DROGA KRAJOWA
- DROGA WOJEWÓDZKA
- DROGA LOKALNA
- DROGI NIEUTWARDZONE
- KOLEJ - LINIE MIĘDZYREGIONALNE
- KOLEJ - LINIE REGIONALNE
- TOR WODNY
- TOR WODNY PROMOWYCH POŁĄCZEŃ LETNICH
- MORSKI TOR WODNY SZCZECIN - ŚWINOUJŚCIE

ELEMENTY STRATEGICZNE
- PRZEJŚCIA GRANICZNE ISTNIEJĄCE: DROGOWE, WODNE, KOLEJOWE, LOTNICZE, PIESZO - ROWEROWE
- PRZEJŚCIA GRANICZNE PROJEKTOWANE: DROGOWE, PIESZO - ROWEROWE

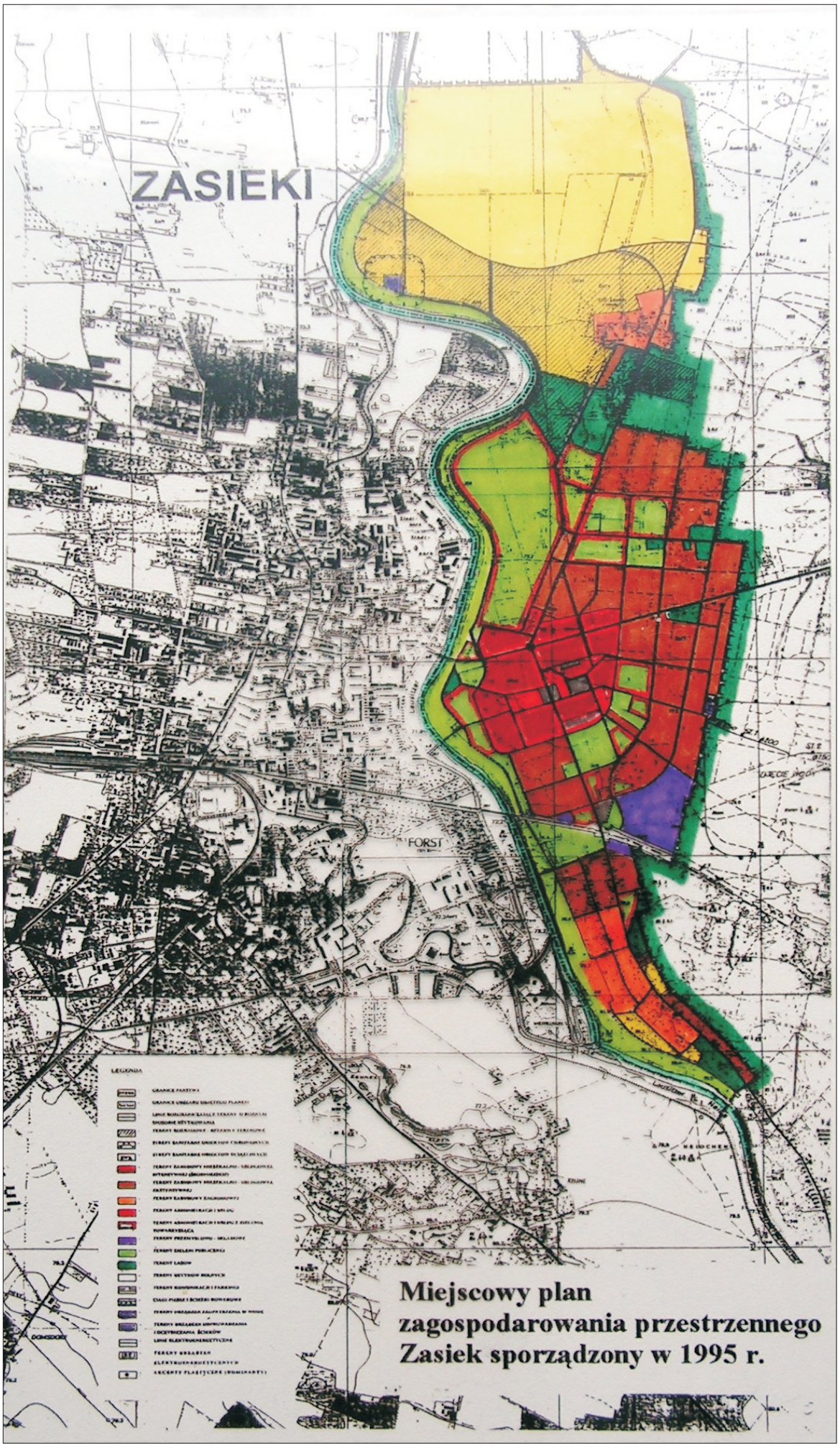
USTALENIE DZIAŁAŃ W RAMACH GŁÓWNYCH STREF ROZWOJOWYCH

SCENARIUSZ ZACHOWAWCZY | SCENARIUSZ EWOLUCYJNY | SCENARIUSZ REWOLUCYJNY

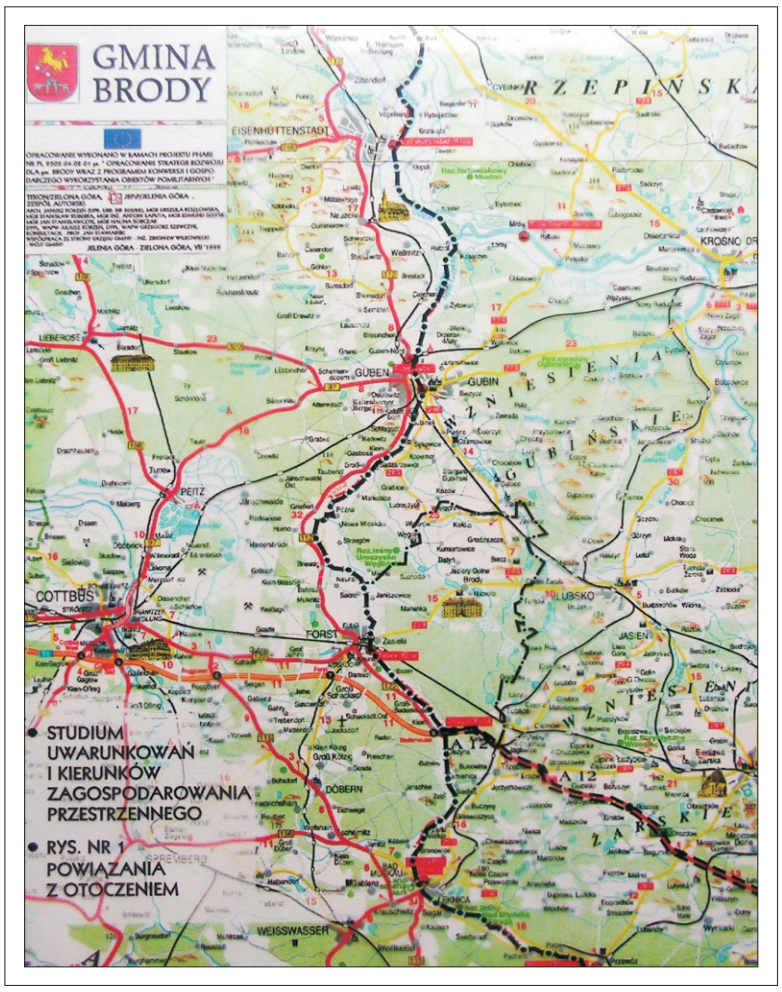
POWIĄZANIA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNE
- POWIĄZANIA SPOŁECZNE, EKONOMICZNE I TRANSPORTOWE POMIĘDZY JEDNOSTKAMI OSADNICZYMI W RAMACH WSPÓŁPRACY WEWNĄTRZKRAJOWEJ
- POWIĄZANIA SPOŁECZNE, EKONOMICZNE I TRANSPORTOWE POMIĘDZY JEDNOSTKAMI OSADNICZYMI W RAMACH WSPÓŁPRACY TRANSGRANICZNEJ
- GŁÓWNE POWIĄZANIA FUNKCJONALNE JUŻ ISTNIEJĄCE
- PODSTAWOWE OŚRODKI W STRUKTURZE POWIĄZAŃ

KONKRETNE ROZWIĄZANIA W RAMACH GŁÓWNYCH STREF POLITYKI PRZESTRZENNEJ
- MODERNIZACJA TRAS KOLEJOWYCH
- MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
- MODERNIZACJA PORTU
- MODERNIZACJA WĘZŁÓW KOLEJOWYCH
- NOWE POŁĄCZENIA PROMOWE
- BUDOWA PRZEPRAWY TUNELOWEJ
- NOWE PRZEJŚCIA GRANICZNE
- MODERNIZACJA ZAKŁADÓW ISTNIEJĄCYCH
- MAŁE ELEKTROWNIE WODNE
- MOŻLIWOŚĆ KORZYSTANIA Z ENERGII SŁONECZNEJ
- ROZBUDOWA SIECI AGROTURYSTYCZNEJ
- ROZBUDOWA BAZY NOCLEGOWEJ I GASTRONOMICZNEJ
- MODERNIZACJA I POWOŁANIE NOWYCH TRAS WYPOCZYNKU KWALIFIKOWANEGO: TURYSTYKA PIESZA, ROWEROWA, KONNA, TRASY KAJAKOWE
- PUNKTY INFORMACJI TURYSTYCZNEJ
- UMOŻLIWIENIE NAUKI JĘZYKA POLSKIEGO I NIEMIECKIEGO W ZAKRESIE SZKOLNYM I W RAMACH SZKOLEŃ I DOSZKOLEŃ
- STACJE BADAWCZE, OBSERWACYJNE, LABORATORIA PRZY ISTNIEJĄCYCH ZAKŁADACH
- SIEĆ PRZYSTANI I MARIN NA WODACH ZALEWU SZCZECIŃSKIEGO I WZDŁUŻ ODRY
- TERENY OBJĘTE OCHRONĄ OCHRONA LINII BRZEGOWYCH
- MODERNIZACJA I ROZBUDOWA MARIN I PRZYSTANI UPORZĄDKOWANIE PLAŻ
- ZABEZPIECZENIE TERENÓW PRZED DEGRADACJĄ ZBIÓRKA SUROWCÓW WTÓRNYCH
- OCZYSZCZALNIE ŚCIEKÓW POPRAWA KLASY CZYSTOŚCI ODRY

POLITECHNIKA SZCZECIŃSKA
WYDZIAŁ BUDOWNICTWA I ARCHITEKTURY
INSTYTUT ARCHITEKTURY I PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO
ZAKŁAD URBANISTYKI, PLANOWANIA REGIONALNEGO I ZARZĄDZANIA
DYPLOMANT: JOANNA MORYLEWSKA
PRMOTOR: DR INŻ. ARCH. LECHOSŁAW CZERNIK


ZASIEKI
FORST
LEGENDA
Miejscowy plan
zagospodarowania przestrzennego
Zasiek sporządzony w 1995 r.

ZASIEKI - GMINA BRODY
MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
Forst (Lausitz)


GMINA BRODY
STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
RYS. NR 1 POWIĄZANIA Z OTOCZENIEM

Marschallamt
der Wojewodschaft Zachodniopomorskie

Grenzübergreifende Raumplanung – Umsetzung und Visionen

Der internationalen Konferenz zum Thema:

Grenzübergreifende Raumplanung – Umsetzung und Visionen

Szczecin, 29. Juni 2009 r.

Veranstalter: Marschall der Wojewodschaft Westpommern

Schirmherrschaft : Minister für Infrastruktur

Teilnehmer: Vertreter aus Schweden, Deutschland und Polen

Konferenzsprachen : Polnisch, Deutsch und Englisch

Inhalt verzeichniss

INHALT VERZEICHNISS....2

GENESIS....4

EINFÜHRUNG....5

„Infrastrukturmaßnahmen und Regionalentwicklung, Möglichkeiten der Vertiefung der Zusammenarbeit“ 5

RECHTLICHE RAHMENSETZUNGEN FÜR DIE RAUMPLANUNG....9

„Änderungen in der polnischen Gesetzgebung im Bereich Raumplanung (Komitee für Raumordnung des Landes, Gesetz über Raumplanung und Raumordnung, neue Regulierungen zur Metropolenfrage)“ 9

„Rechtliche Rahmensetzungen für die Raumordnung - Änderungen in der deutschen Gesetzgebung (Raumordnungsgesetz, HOAI)“ 19

RECHTLICHE REGULIERUNGEN IN DEN LÄNDERN- WEITERE MÖGLICHKEITEN DER ZUSAMMENARBEIT ÜBER DIE GRENZEN....30

„Information über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)unter besonderer Berücksichtigung grenzübergreifender Angelegenheiten Information über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg”....30

„Entwicklung der Region Skåne und Möglichkeiten der Vertiefung der Zusammenarbeit in der Ostseeregion“ 33

„Möglichkeiten der umsetzung von projekten der zusammenarbeit zwischen mecklenburg-vorpommern und der wojewodschaft westpommern „ 37

„Grenzüberschreitende verkehrsverbindungen in den entwicklungsplänen für den grenzraum der wojewodschaft lubuskie (lebuser land)“....43

VERFAHREN ZUR UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM GRENZÜBERSCHREITENDEN RAHMEN 48

„Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden rahmen“....48

STADT- UND REGIONALENTWICKLUNG. RECHTLICHE REGULIERUNGEN AUF DER SCHWEDISCHEN UND DEUTSCHEN SEITE....55

„Städtebauliche Planung und Steuerung in Deutschland”....55

„Städtebau und Raumplanung in schwedischen Gemeinden“....59

WORKSHOP 1 : UMSETZUNG DER INSPIRE-RICHTLINIE 61

„Implementierung der INSPIRE-Richtlinie in Polen in rechtlicher, organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht.“ 61

„Information, raumrelevante Information (Geodaten) und Geodateninfrastruktur“ 64

„Deutsch-Polnisches Raumplanungsinformationssystem”....67

WORKSHOP 2 : ERFAHRUNGEN AUS DEN EU FÖRDERPROGRAMMEN 2000-2006 UND VISIONEN WEITERENTWICKLUNG DER ZUSAMMENARBEIT VON REGIONEN....71

„Die Möglichkeiten und die praktische Nutzung des Interreg-Programms zur Umsetzung von Raumplanungsprojekten in Polen in den Jahren 2004-2006“....71

„Erfahrungen aus der transnationalen Zusammenarbeit zur Raumentwicklung in der Ostseeregion - VASAB und INTERREG”....75

„Oderpartnerschaft – massnahmen im bereich „verkehr und wirtschaft - stadtentwicklung” 79

WORKSHOP 3: SCHWERPUNKTE DER INVESTITIONSTÄTIGKEIT....83

„Die Landkarte der Investitionsvorhaben im polnischen Teil des Grenzraumes“ 83

„CETC- wirkungsvollste Nord-Süd-Verbindung“ 86

„Planentwurf für die Ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Ostsee” 89

„Leiter des Referates Infrastrukturplanung in der Abteilung Regionale Entwicklung der Region Skåne“ 93

„Zur stärkeren Berücksichtigung eines zusammenwachsenden Wirtschaftsraumes an der deutsch-polnischen Staatsgrenze in der europäischen Verkehrspolitik“ 97

Thermomodernisierung von Plattenbauten in Polen am Beispiel der Stanisław-Moniuszko-Siedlung in Lublin 100

WORKSHOP 4: GRENZÜBERSCHREITENDE ANSÄTZE DER REGIONALEN INTEGRATION: BERICHT DER HOCHSCHULEN ZUR LAUFENDEN PROJEKTEN 107

„Grenzüberschreitende Ansätze der regionalen Integration Westpommerns in der Studienarbeit am Institut für Architektur und Raumplanung“ 107

„Rahmenbedingungen und Handlungsbedarf für grenzübergreifende Stadt- und Regionalentwicklung“ 111

„Grenzübergreifende Raumplanung in der Arbeit der Hochschule am Beispiel von Świnoujście“ 114

„Der kommunalen selbstverwaltung in der euroregion spree-neisse-bober“ 118

ZUSAMMENFASSUNG 121

NAMEN INDEX 127

Podczas konferencji końcowej projektu DPERON (Polsko-Niemiecki Obszar Rozwoju Odra-Nysa) 24 czerwca 2008 r. w Schwedt złożona została deklaracja województwa zachodniopomorskiego nt organizacji konferencji „Transgraniczne planowanie przestrzenne – uwarunkowania i możliwości realizacyjne" - jako formy kontynuacji współpracy w obszarze pogranicza. W sierpniu 2008 r. Ministerstwo Infrastruktury wyraziło zgodę na objęcie konferencji swoim patronatem. Termin i zakres tematyczny konferencji były kilkakrotnie zmieniane, m.in. ze względu na zapewnienie udziału odpowiednich uczestników zagranicznych.

Warto w tym miejscu przypomnieć zalecenia Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej z 26 października 2006 r. Wskazano wówczas, że tematami współpracy regionalnej i transgranicznej powinny być:

1. Stworzenie platformy współpracy dla strategii rozwoju obszaru pogranicza polsko-niemieckiego;
2. Przygotowywanie merytoryczne stosownego projektu oraz wykorzystywanie środków UE z udziałem wszystkich zainteresowanych sześciu regionów oraz z włączeniem do nich sąsiadów z północy i południa;
3. Wypracowanie wspólnego projektu, który miałby na celu stworzenie spójnego obszaru funkcjonalnego, położonego między aglomeracjami Berlina, Poznania, Szczecina, Wrocławia, Drezna i ew. Pragi. Projekt ten powinien przyczynić się do wzmocnienia konkurencyjności tego obszaru w Europie.
4. Zbieranie inicjatyw;
5. Budowa programu współpracy przy współudziale władz lokalnych i regionalnych.

Władysław Husejko

Marschall der Wojewodschaft Westpommern

„Infrastrukturmaßnahmen und Regionalentwicklung, Möglichkeiten der Vertiefung der Zusammenarbeit“

Das Ziel der Begegnung ist eine Diskussion und ein Versuch der Erarbeitung erfolgreicher Zusammenarbeit im Bereich Raumplanung in Städten und grenzüberschreitenden Regionen in enger Verknüpfung mit Infrastrukturmaßnahmen gemäß den nationalen Politiken und den Grundsätzen der europäischen Kohäsion und der nachhaltigen Entwicklung. Der Workshop wird Lösungsansätze für grenzüberschreitende Probleme, insbesondere für großflächige Gebiete der Ostsee- und der Oderregion, bringen. Die Konferenz stellt somit einen wichtigen Schritt auf dem Wege der verstärkten europäischen Integration sowohl in räumlichem als auch in wirtschaftlichem Sinne dar.

Umsetzung von Infrastrukturprojekten vor dem Hintergrund der grenzüberschreitenden Entwicklung und der Möglichkeiten, die Kooperation zu vertiefen.
In den letzten Jahren wurden in der Deutsch-Polnischen Entwicklungsregion Oder/Neiße im Rahmen des Projektes DPERON aktive Arbeiten im Bereich Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur geführt. Dank der interdisziplinären Analyse der Pläne auf nationaler und lokaler Ebene wurden wichtige Schlussfolgerungen zu den Entwicklungszielen und Prioritäten ausgearbeitet. Einer entscheidenden Stärkung bedarf der Bahnverkehr. Gegenwärtig sind Straßenverbindungen viel attraktiver als die Bahnangebote. Die attraktivere Ausgestaltung der Bahnbeförderungsangebote sollte daher Maßnahmen zur besseren Organisation und Abstimmung der Fahrpläne, zweisprachige Informationssysteme oder etwa einheitliche Tickets umfassen. Berlin und Szczecin sind nur 140 Kilometer voneinander entfernt. Im Programm der „Oderpartnerschaft” wurde zur Verbesserung der Bahnverbindungen ein attraktives System der Verbundtickets, mit denen sowohl die Bahnfahrt als auch die städtischen Busse und Straßenbahnen genutzt werden können, geschaffen. Die Bahnverbindung zwischen Berlin und Szczecin hat sich bereits qualitativ verbessert, doch werden immer noch rund zwei Stunden für das Zurücklegen dieser Strecke benötigt. Zur Erreichung des erklärten gemeinsamen Zieles, die Fahrzeit in die Zentren der beiden Städte auf 75 Minuten zu verkürzen, ist der Ausbau der Bahnlinie zwischen den beiden Städten notwendig. In Zukunft dürften hochqualitative ICE-Bahnverbindungen neuer Generation im Verkehr zwischen Berlin, Szczecin, Wrocław und Dresden eine große Bedeutung

haben. Wichtig ist auch die Modernisierung und intensive Nutzung der Binnenwasserstraßen zwischen Szczecin und Berlin.

Im integrierten Verkehrskonzept des Grenzraumes wurde eine Reihe von Schwerpunkten in der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur identifiziert, die mit den bereits vorher in der Region unternommenen Maßnahmen ein kohärentes Ganzes bilden.

In die nachhaltige Entwicklung der grenzüberschreitenden Gebiete und das geplante Netzwerk der regionalen Zusammenarbeit in Europa bringt sich der Mitteleuropäische Verkehrskorridor CETC hervorragend ein. Die Achse des Korridors ist die internationale Straße E65, die Skandinavien mit Südeuropa verbindet. Im Einzugsgebiet des Korridors befinden sich der Oder-Wasserweg, die Eisenbahnlinie C-E59 Świnoujście – Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław sowie der internationale Flughafen in Goleniów.

Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor CETC soll in Zukunft aus Kraftfahrstraßen, Autobahnen, Eisenbahnmagistralen und der Binnenschifffahrt bestehen. Er wird neue Möglichkeiten für die Entwicklung von Handel und Tourismus schaffen und als der kürzeste Landweg zwischen Nord- und Südeuropa auch dabei helfen, wirtschafts- und sozialstarke Verbindungen zwischen den Ländern, durch die der Korridor verläuft, und den Ländern in seinem Einwirkungskreis herzustellen. Dank seinen Vorteilen kann der Korridor zur Intensivierung des Handelsaustausches zwischen den Ländern Nordeuropas und den Ländern Kleinasiens einen Beitrag leisten.

Im Ergebnis der Zusammenarbeit der Regionen im Rahmen des CETC werden Verkehrsverbindungen verbessert, gemeinsame Initiativen umgesetzt und wirtschaftliche Beziehungen gefestigt.

Zur Verbesserung der Kapazitäten der Nord-Süd-Verkehrsinfrastruktur ist der Ausbau der internationalen Straße S3/E65 zu einer Kraftfahrstraße von Świnoujście über Szczecin, Gorzów, Zielona Góra in den Süden Europas erforderlich. In der Wojewodschaft Westpommern wurde bereits mit dem Bau dieser Straße im Abschnitt zwischen Szczecin und Gorzów Wlkp begonnen. Im Jahre 2010 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein.

Auch der Abschnitt der Straße S3 von Szczecin bis Świnoujście wird sukzessive modernisiert. In den Jahren 2009-2011 ist der Bau der Umgehungsstraßen um Parłówko, Troszyn, Ostrowice und Miękowo geplant. Im Zeitraum 2010-2012 ist dann der Ausbau dieser Straße im Abschnitt Wolin-Troszyn vorgesehen. Die Umgehung der Ortschaft Brzozowo soll 2011-2013 entstehen.

Für den nördlichen Teil des Grenzraumes ist auch eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung von Bedeutung. Es ist notwendig, verkehrsmäßige Verbesserungen der Strecken Szczecin-Gdańsk sowie Szczecin-Warszawa fortzusetzen, das heißt:

1. Ausbau der Straße S6/ E-28 von Kołbaskowo/Pomellen bis nach Gdańsk zu Parametern einer Kraftfahrstraße. Gegenwärtig wird am Ausbau dieser Straße auch sukzessive gearbeitet: im Jahre 2011 ist die Fertigstellung der Ortsumgehung von Nowogard geplant.
2. Im Rahmen der verkehrstechnischen Verbesserungen ist die Errichtung der westlichen Umgehung der Stadt Szczecin notwendig. Gegenwärtig wird eine Machbarkeitsstudie für diese Umgehungsstraße erarbeitet.

3. Ausbau der Autobahn A6 als natürliche Verlängerung der deutschen A11. Bis 2013 soll der A6-Abschnitt zwischen Kijewo und Rzęśnia erfolgen.
4. Modernisierung der Schnellstraße S10 von Szczecin in Richtung Osten (Landesinnere Polens).

   Umgebaut wurde bereits der Abschnitt dieser Straße zwischen Szczecin und Stargard. Die Fertigstellung der zweiten Fahrbahn im Verlauf der Ortsumgehung von Kobylanka, Morzyczyn und Zieleniowo soll bis 2010 erfolgen. Derzeit wird an der Errichtung der südlichen Umgehung der Stadt Stargard gearbeitet, die dann im Jahre 2010 abgeschlossen sein soll. Für die Jahre 2011-2013 ist der Bau einer ähnlichen Ortsumgehung von Wałcz geplant.

Zur Verbesserung der grenzüberschreitenden regionalen Verbindungen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Modernisierung der Eisenbahnlinien Berlin – Angermunde – Szczecin sowie Szczecin – Stargard – Koszalin – Gdańsk,
- Bau einer festen Straßenverbindung zwischen den Inseln Usedom und Wollin in Świnoujście – geplant für 2011-2013.
- Fertigstellung der Transitstrecke der Straße Nr. 26 (Krajnik Dolny – Renice) durch Myślibórz bis 2010.

Von der Entwicklung der Wirtschaft und des Tourismus kann ohne entsprechende Verkehrsinfrastruktur keine Rede sein. Eine Folge der Erweiterung der Europäischen Union ist das Wachstum des Verkehrsaufkommens und die Notwendigkeit seiner Aufnahme durch Grenzregionen.

Insbesondere müssen wir weiterhin die verkehrsmäßige Erreichbarkeit unserer Region verbessern, und zwar durch einen weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Verbesserung ihres technischen Zustands zur Erreichung der gewünschten Durchsatzfähigkeit.

Um die Freizeitgestaltung und den grenzüberschreitenden Tourismus zu beleben, müssen noch weitere Vermarktungsaktivitäten geführt, zweisprachiges Werbematerial herausgegeben und regionale Verkehrsverbindungen insbesondere im küstennahen Streifen angepasst werden.

Wichtig zur Beseitigung von Verkehrsbarrieren ist ebenfalls die Förderung aus dem Interreg-Programm für Maßnahmen zur Verbesserung grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen, also für Straßen, Eisenbahnlinien, Radwege und Wasserstraßen.

Daher plant die Wojewodschaft Westpommern im Rahmen ihrer Zuständigkeiten, Förderanträge bezüglich von sechs Infrastrukturmaßnahmen auf Wojewodschaftsstraßen im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit Interreg IVa einzureichen. Nach positiver fachlich-inhaltlicher und formaler Begutachtung werden diese Projekte gemeinsam mit den Partnern aus Mecklenburg-Vorpommern sowie Brandenburg umgesetzt (die deutschen Partner werden Straßenbaumaßnahmen parallel auf deutscher Seite durchführen).

1. **Umgestaltung und Ausbau der Ortsdurchfahrt durch Pilchowo im Verlauf der Wojewodschaftsstraße Nr. 115** – Investitionskosten 4,2 Mio. Zloty, Zeitraum der Umsetzung 2010,
2. **Umgestaltung und Ausbau der Ortsdurchfahrt durch Tanowo im Verlauf der Wojewodschaftsstraße Nr. 115** – Investitionskosten 6,0 Mio. Zloty, Zeitraum der Umsetzung 2010/2011,
3. **Umgestaltung und Ausbau der Brücke über die Westoder im Verlauf der Wojewodschaftsstraße Nr. 120 in Gryfino** – Investitionskosten ca. 6,0 Mio. Zloty, Zeitraum der Umsetzung 2010,
4. **Umgestaltung und Ausbau der Ortsdurchfahrt durch Gryfino im Verlauf der Wojewodschaftsstraße Nr. 120** – Investitionskosten 8,0 Mio. Zloty, Zeitraum der Umsetzung 2011/2012,
5. **Umgestaltung und Ausbau der Ortsdurchfahrt durch Krzywin im Verlauf der Wojewodschaftsstraße Nr. 122** – Investitionskosten 6,0 Mio. Zloty, Zeitraum der Umsetzung 2010
6. **Umgestaltung der Ortsdurchfahrt durch Żarczyn im Verlauf der Wojewodschaftsstraße Nr. 122** – Investitionskosten 6,3 Mio. Zloty, Zeitraum der Umsetzung 2010/2011.

Die oben genannten Vorhaben sind im Mehrjährigen Investitionsplan für die Jahre 2007-2013 enthalten und der Anteil der Europäischen Union beträgt bis zu 85% des Investitionsvolumens. Am 24. Juni dieses Jahres wurde der erste Förderantrag über die Investitionsmaßnahme „Umgestaltung und Ausbau der Ortsdurchfahrt durch Pilchowo im Verlaufe der Wojewodschaftsstraße Nr. 115" gestellt.

Ich halte die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für wertvoll und unbedingt notwendig. Es gibt Angelegenheiten und Probleme, die nur gemeinsam zu planen und zu lösen sind, um gutnachbarschaftliche Beziehungen und nachhaltige Entwicklung, insbesondere zum Zeitpunkt der weltweiten Wirtschaftskrise, zu fördern.

Olgierd Dziekoński

Unterstaatssekretär im Infrastrukturministerium

„Änderungen in der polnischen Gesetzgebung im Bereich Raumplanung (Komitee für Raumordnung des Landes, Gesetz über Raumplanung und Raumordnung, neue Regulierungen zur Metropolenfrage)“

Jede Diskussion über die Raumplanung spielt sich im konkreten rechtlichen Rahmen, der aus Gesetzen und Verordnungen besteht, ab. In Polen bestimmt das Gesetz vom 27. März 2003 über die Raumplanung und Raumordnung, was für die Raumordnung und Raumplanung wesentlich ist, indem es feststellt, wer für diese Bereiche, d.h. für die Gestaltung der Raumpolitik, zuständig ist.

Das Gesetz nennt die räumliche Ordnung und die nachhaltige Entwicklung als Grundlage für alle Maßnahmen und legt diesbezüglich Folgendes fest:

- die Grundsätze für die Gestaltung der Raumpolitik durch die Gebietskörperschaften und die Organe der Zentralverwaltung,
- den Umfang und die Verfahren für die Ausweisung von Gebieten für bestimmte Ziele und die Verfahren für das Beschließen von Regeln zu ihrer Bewirtschaftung und Bebauung,
- die Zuständigkeiten und die Arbeitsverfahren der Raumplanungsbehörden,
- die Grundsätze der finanziellen Entschädigung im Falle von raumplanerischen Entscheidungen,
- die Verfahren zur Anfertigung der Planungsdokumente und zur Verabschiedung der Pläne.

Ein Problem bei der Anwendung dieses Gesetzes ist das Fehlen geeigneter Instrumente, die von den Gemeinden bei der Verwaltung angewandt werden könnten. Es fehlen in dem Gesetz städtebauliche Standards oder auch Normen für die Bebauungsstandards in den einzelnen Nutzungskategorien. Es mangelt an städtebaulichen Vorschriften auf unterster Ebene, die als Rechtsvorschriften des örtlichen Rechts den Gemeinden und Wojewodschaften ermöglichen würden, die vorgesehenen bzw. geltenden Raumplanungsentscheidungen wirksam umzusetzen. Zu kurz kommt auch der wirtschaftliche Ansatz, d.h. die *Development Impact Fees*, was im Grunde genommen in den Bedingungen der Marktwirtschaft ein Faktor ist, der die Frage der tatsächlichen Nutzung im Vergleich zu den geplanten Entwicklungsrichtungen stimuliert bzw. einschränkt.

Wenn es über die Raumplanung selbst, d.h. ohne Bezug auf die Raumordnungspolitik, geht, so ist hierbei auf die Frage der Rolle der Gemeinde in diesem Bereich als das grundlegende raumplanerische Subjekt im polnischen System hinzuweisen. Aus dem Gesetz über die gemeindliche Selbstverwaltung, das als die polnische Gemeindeverfassung gilt, ergibt sich, dass nur den Gemeinden in ihrem Katalog der öffentlichen Aufgaben als erstes die Aufgabe und Zuständigkeit zugewiesen wurde, für die räumliche Ordnung und deren Gestaltung zu sorgen, d.h. eine derartige Nutzung des Raumes zu gestalten, die es auf harmonisierte Art und Weise ermöglicht, die wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Fragen miteinander zu verbinden und selbstverständlich auch den Aspekt der traditionellen Bebauung des jeweiligen Gebietes zu berücksichtigen.

Raumplanung – die wichtigsten Aufgaben und Verfahren:

- Bestimmung der Nutzungsrichtungen sowie der städtebaulichen Bedingungen und Standards für die Entwicklung der Gemeinde,
- Festlegung der Flächennutzung:
  - Verteilung der gemeinnützigen Investitionen,
  - Gestaltung der Art und Weise, wie das Eigentumsrecht an Immobilien ausgeübt wird,
  - Schutz der Rechtsinteresse Dritter,
  - Beurteilung der Umweltverträglichkeit der Investitionsvorhaben,
  - Festlegung der Regeln für die Nutzung der Naturressourcen,
  - Gewährleistung der Beteiligung der Öffentlichkeit am Planungsprozess.

Die starke Position der Gemeinde in der Raumordnung wird durch Maßnahmen auf der regionalen und zentralen Planungsebene unterstützt. All diejenigen, die in Polen mit der Raumplanung zu tun haben, wissen praktisch, dass eine solch starke Position der Gemeinden zwangsläufig zu gewissen Problemen der Harmonisierung oder auch Koordinierung der raumplanerischen Vorhaben auf regionaler und nationaler Ebene mit den Vorhaben der lokalen Gebietskörperschaft führen kann. Zu den wesentlichen Fragen in der Raumplanung gehört der Schutz der Interessen Dritter unter Berücksichtigung des verfassungsrechtlichen Prinzips des Schutzes des Eigentums. Die auf dieser Weise im gesetzlichen Gefüge beschriebene Raumplanung ruft gewisse Probleme hervor, weil in einer so verstandenen Planung der wirtschaftliche Aspekt der vorgesehenen Lösungen unberücksichtigt bleibt. Auch ist die Problematik der finanziellen Kosten der städtebaulichen Entwicklung nicht im System der in Polen angewandten System der Raumplanung inbegriffen. Dies ist einer der Mängel, die in der bevorstehenden, vom Ministerium für Infrastruktur geplanten Novellierung der gesetzlichen Vorschriften berücksichtigt werden muss. Gegenwärtig ist dies Gegenstand der Debatte auf der Regierungsebene.

Auf der Gemeindebene, der Basis der Raumplanung, stellt der Flächennutzungsplan (im Polnischen wörtl.: Studie über die Rahmenbedingungen und Richtungen der

Flächennutzung), der für das ganze Gebiet der Gemeinde innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen erstellt wird, gewissermaßen den Ausdruck der Raumpolitik der Gemeinde dar. Dieser Plan sollte natürlich im Sinne des Gesetzes mit den Inhalten und Vorgaben des Raumordnungsplans der Wojewodschaft sowie des Raumordnungskonzeptes des Landes konform sein. Ein gewisses Problem ist dabei die Frage der zeitlichen Abfolge, weil die Planung selbstverständlich und zwangsläufig ein langwieriger Prozess ist. Da die demokratische und zivilgesellschaftlich betonte Planung die Teilnahme aller Sozialpartner und der Bevölkerung sowie die Durchführung raumplanerischer Diskussionen erfordert, kann dieser Prozess weder schnell noch sofort erfolgen. Andererseits sollten die angenommenen Lösungen und die insbesondere in der Zeit der Wirtschaftskrise notwendigen Änderungen des rechtlichen Paradigmas im Bereich der Landes- bzw. Regionalplanung relativ schnell auch auf der lokalen Ebene implementiert werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass das polnische Planungssystem nicht nur die Raumplanung und die Grundsätze der Raumordnung nach dem Gesetz über Raumplanung und Raumordnung und den sektoralen Gesetzen (Energiewirtschaftsgesetz, Gesetz über die kollektive Wasserversorgung und Abwasserentsorgung, Gesetz über die Erhaltung der Sauberkeit und Ordnung) beinhaltet, sondern auch auf mindestens 11 sektorale Pläne auf der kommunalen Ebene verweist, die die Gemeinde beschließen kann (aber nicht muss). Falls die Gemeinde diese Pläne nicht anfertigt, entstehen Probleme in der Koordinierung, der Harmonisierung und der Integration des gesamten Systems der Entwicklung der Raumordnung.

Planungsdokumente – Raumplanung auf der Ebene der Gemeinde:

Studie über die Rahmenbedingungen und Richtungen der Flächennutzung (Flächennutzungsstudie) – die Studie wird für das gesamte Gemeindegebiet innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Gemeinde erstellt; die Festlegungen der Studie sollten den Feststellungen des Raumordnungsplans der Wojewodschaft entsprechen; die Studie ist kein örtlicher Rechtsakt, ist aber für die Gemeindebehörden bei der Erarbeitung der örtlichen Bebauungspläne verbindlich.

Örtlicher Bebauungsplan – der Plan wird für ein Gebiet erstellt, das je nach Bedarf bzw. je nach Anforderungen der besonderen Vorschriften definiert wird; der Plan gilt als örtlicher Rechtsakt und muss mit den Festlegungen der oben genannten Studie in vollem Maße übereinstimmend sein.

Um den aktuellen Bezug der Flächennutzungsstudie und der Bebauungspläne zu gewährleisten, hat der Bürgermeister dem Gemeinderat einmal während der Wahlperiode eine Analyse der Veränderungen in der raumordnerischen Flächennutzung der Gemeinde vorzulegen.

Planungsdokumente – Raumplanung auf der Ebene der Wojewodschaft:

Raumordnungsplan der Wojewodschaft, darunter Raumordnungsplan des Metropolengebietes als dessen Bestandteil – der Plan wird für die Wojewodschaft innerhalb ihrer Verwaltungsgrenzen. Für den Plan sind die Festlegungen im

Landesraumordnungskonzept sowie die Programme, die Regierungsaufgaben enthalten, verbindlich;

- Im Raumordnungsplan der Wojewodschaft werden die Inhalte der Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft berücksichtigt,
- Der Raumordnungsplan der Wojewodschaft unterliegt in zeitlichen Intervallen einer Überarbeitung. Der Vorstand der Wojewodschaft hat einmal während der Wahlperiode des Sejmik einen Bericht über den Stand der Raumordnung in der Wojewodschaft sowie eine Studie zur Beurteilung der Umsetzung der gemeinnützigen Investitionen zu erarbeiten und die beiden Dokumente dem Sejmik vorzulegen,
- Der Raumordnungsplan der Wojewodschaft ist kein örtlicher Rechtsakt.

Eines der festgestellten Probleme ist auch die mangelnde Verknüpfung des Raumordnungssystems mit den gesetzlich bestehenden sektoralen Plänen. Zu den wesentlichen Problemen gehört ebenfalls die Frage der Beurteilung der Folgen von Veränderungen in der Raumordnung auf der Gemeindeebene. Sehr oft berücksichtigt die Beurteilung, die zum gegebenen Zeitpunkt obligatorisch ist, nicht die Art und Weise der Umsetzung der anhand der Kennziffern der Wirtschaftsentwicklung angesetzten Entwicklungsziele. Dies ergibt sich daraus, dass zum Vergleich der Standards der städtebaulichen Entwicklung, ob für die Gemeinde selbst oder auch zwischen den Gemeinden, keine Kennziffern der städtebaulichen Entwicklung als etwaiges Benchmarking-System angewandt werden. Ein wesentlicher Mangel im bestehenden System der Raumplanung und Raumordnung ist die eingeschränkte Rolle der Öffentlichkeit, die am Raumplanungsprozess zwar formell beteiligt ist und zu den zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen ihre Meinung äußern kann. An dieser Stelle sei aber daran erinnert, dass diese Meinungsabgabe erst in der fortgeschrittenen Phase der Planerarbeitung erfolgt, was dazu führt, dass das Einpflegen von Änderungen in die Planunterlagen auf natürlichen Widerstand derer stößt, die diese Pläne erarbeiten (Bürgermeister, aber auch Regional- und Stadtplaner, die den jeweiligen Plan erstellt haben). Diese festgestellten Probleme in der Raumplanung auf lokaler Ebene erfordern bestimmte Änderungen im System.

Ein weiteres Problem ist die Frage des Verhältnisses zwischen der Raumplanung auf der Wojewodschafts- und der Gemeindeebene. Jede Wojewodschaft hat einen Raumordnungsplan aufzustellen, der durch einen Raumordnungsplan des Metropolengebietes ergänzt werden kann. In einigen (wenigen) Fällen kann festgestellt werden, dass es an öffentlichen Aufgaben auf der Wojewodschaftsebene fehlt, die die Gemeinden dazu zwingen würden, diese in ihren Raumordnungssystemen zu berücksichtigen. Auf der Wojewodschaftsebene gibt es im polnischen Rechtssystem keine städtebaulichen Vorschriften, die die Bebauungs- oder Architekturstandards im gemeindeübergreifenden Maßstab bestimmen würden. Es gibt auch keine Verfahren für Verhandlungen in Bezug auf die für die Gemeinden verbindlichen Feststellungen des Raumordnungsplans der Wojewodschaft. Falls sich die Wojewodschaft und die Gemeinde nicht einig werden können, entscheidet nach dem Gesetz das Gericht über

etwaige gegenseitige Entschädigungen oder andere finanzielle Folgen der Raumplanungsmaßnahmen. Es fehlt in diesem Fall an einem vorgegebenen Verfahren, das dazu dienen würde, die natürlichen Interessenkonflikte reibungslos lösen zu können.
Im Raumordnungssystem fehlt auch der Begriff Funktionsgebiete. Es ist zu beachten, dass es auf dem Territorium einer Wojewodschaft nicht nur Metropolengebiete als besondere Problemgebiete des raumplanerischen infrastrukturellen Verhältnisses zwischen dem Oberzentrum und den umliegenden Gemeinden gibt, sondern auch viele andere Gebiete mit gemeinsamen Entwicklungsproblemen in den einzelnen Wojewodschaften vorkommen. Dazu zählen beispielsweise grenznahe Gemeinden, Gemeinden im Küstenstreifen oder auch Gruppen von Gemeinden in touristischen, landwirtschaftlichen oder Kurortregionen. Es scheint, dass ein derartiger Begriff von Funktionsgebieten eine gemeinsame Raumordnungspolitik in dieser Hinsicht begünstigen würde.

Wenn es um die Raumplanung auf der nationalen Ebene geht, dann ist das Landesraumordnungskonzept der einzige Plan, der auf der zentralen Ebene erstellt wird und die Entwicklungsrichtungen des Landes, die Rahmenbedingungen, Ziele und Richtungen der nachhaltigen Entwicklung des Landes sowie die notwendigen Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele definiert, insbesondere bestimmt das Konzept:

- die grundlegenden Elemente des Siedlungsnetzes, darunter Metropolengebiete,
- die Anforderungen für den Umwelt- und den Denkmalschutz, darunter auch Schutzgebiete,
- die Verteilung der sozialen, technischen und Verkehrsinfrastruktur und der strategischen Wasservorräte mit internationaler und nationaler Bedeutung,
- die Problemgebiete.

Das Landesraumordnungskonzept bestimmt die Ziele und Richtungen der Landesentwicklung sowie die Maßnahmen, um diese zu erreichen. Das Konzept wird vom Ministerrat angenommen und dann vom Vorsitzenden des Ministerrates dem Sejm der Republik Polen vorgelegt.
Um die Veränderungen in der nationalen Raumordnung wahrnehmen zu können, hat der für Bauen, Raumordnung und Wohnen zuständige Minister regelmäßige Berichte über den Stand der Raumordnung des Landes zu erstellen. Diese Berichte werden vom Ministerrat beschlossen und dann vom Vorsitzenden des Ministerrates dem Sejm der Republik Polen vorgelegt.
Zu den Problemen gehören es auch, dass tatsächlich verbindliche Aufgaben der Zentralverwaltung, Verknüpfungen mit der Entwicklungsplanung und Instrumente zur Umsetzung der Raumordnungspolitik fehlen; problematisch sind ebenfalls die Beziehungen zu der sektoralen Planung in den Fachressorts.

Das Landesraumordnungskonzept wird unter Berücksichtigung der Festlegungen der lang- und mittelfristigen Landesentwicklungsstrategie, anderer Entwicklungsstrategien sowie Programme mit Regierungsaufgaben erstellt.

Das Konzept enthält Bestimmungen über die Standorte für strategische Vorhaben, gemeinnützige Investitionen sowie Schutzgebiete von internationaler, nationaler und überregionaler Bedeutung. Diese haben bei der Erstellung der Raumordnungspläne der Wojewodschaft sowie bei der Anfertigung der Flächennutzungsstudie, der Bebauungspläne und der städtebaulichen Vorschriften einen bindenden Charakter.
Das Landesraumordnungskonzept wird vom Ministerrat angenommen und dann dem Sejm der Republik Polen mindestens einmal in der jeweiligen Wahlperiode zur Kenntnis vorgelegt.

Regierungsaufgaben (beabsichtigter Zielzustand in Zukunft):

- die Minister und die Behörden der zentralen Regierungsverwaltung werden im Rahmen ihrer Zuständigkeit Programme mit Regierungsaufgaben aufstellen, die der Umsetzung von gemeinnützigen Vorhaben mit internatonaler, nationaler und überregionaler Bedeutung dienen und dabei die Ziele und Richtungen, die in den geltenden strategischen Dokumenten festgelegt sind, berücksichtigen,
- zu den Programmen werden von den Sejmiks der Wojewodschaften Stellungnahmen erarbeitet,
- die Programme werden vom Ministerrat auf dem Wege von Verordnungen angenommen,
- für gemeinnützige Investitionen, die in den Programmen der Regierungsaufgaben enthalten sind, wird von der Gemeinde oder ersatzweise vom Wojewoden obligatorisch der Bebauungsplan erstellt,
- um ein Gebiet, das weder durch einen Bebauungsplan noch durch städtebauliche Vorschriften erfasst ist, als Reserve für strategische Vorhaben bzw. gemeinnützige Investitionen von internationaler, nationaler und überregionaler Bedeutung, die sich aus dem Landesraumordnungsplan ergeben, über einen bestimmten Zeitraum vorzuhalten, wird der Ministerrat eine entsprechende Verordnung erlassen können; eine solche Verordnung wird über einen Zeitraum von maximal 4 Jahre gelten können.

In der Verordnung wird Folgendes bezeichnet:

- die Grenzen des Gebietes, das als Reserve vorgehalten wird,
- die zulässigen Funktionen, für die das Gebiet während der Geltungsdauer der Verordnung ausgewiesen werden darf.

Auf etwaige Ansprüche, die sich aus der Begründung eines solchen Reservegebietes ergeben, werden die entschädigungsrelevanten Vorschriften über die Raumplanung und Raumordnung Anwendung finden.

Landesraumordnungskonzept – Stand der Arbeiten:

- die Arbeiten werden von dem für die Angelegenheiten der regionalen Entwicklung zuständigen Minister geleitet,
- am 15.12.2008 hat das wissenschaftliche Expertenteam die Arbeiten an einem Expertenentwurf des Landesraumordnungskonzeptes bis zum Jahre 2033 abgeschlossen,

- der Entwurf diente anschließend als Ausgangspunkt für eine breite öffentliche Debatte über die Vision der Raumentwicklung des Landes; im Rahmen der Debatte fanden in den polnischen Wojewodschaften 16 Konferenzen statt,
- das Projekt wurde dann dem Nationalen Rat für Raumordnung zur Begutachtung vorgelegt,
- gegenwärtig laufen weitere Arbeiten an der Ausarbeitung des letztlich verbindlichen Wortlauts dieses Regierungsdokumentes, das anschließend gemäß den geltenden Gesetzen einem Prozess der Konsultationen mit Sozialpartnern zugeführt wird.

Die wichtigsten Herausforderungen für die Raumordnungspolitik im grenzüberschreitenden Kontext:

- die Kohärenz des Gebietes nach außen gestalten (nationaler und europäischer Kontext),
- die Kohärenz des Gebietes nach innen gestalten (Kontext der dezentralisierten Zusammenarbeit der Regionen und Gemeinden),
- die Werte der Natur- und Kulturressourcen schützen und wiederherstellen,
- die Landschaftsübereinkommen implementieren.

Ziele und Rahmenbedingungen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bereich Raumplanung – Raumordnungsplan der Wojewodschaft *(*beabsichtigter Zielzustand):

- der Plan wird von den Organen der Wojewodschaftsselbstverwaltung erstellt,
- im Plan werden die Entwicklungsziele und -richtungen, die in der lang- und der mittelfristigen Landesentwicklungsstrategie, im Landesraumordnungsplan, in Programmen mit Regierungsaufgaben sowie in der Entwicklungsstrategie der Wojewodschaft festgehalten sind, berücksichtigt,
- der Plan wird Bestimmungen zu folgenden Angelegenheiten enthalten:
  - Ziele der Raumordnung der Wojewodschaft,
  - die organisatorischen Grundsätze der Raumstruktur der Wojewodschaft,
  - ökologische Struktur der Wojewodschaft,
  - Struktur der grundlegenden Bestandteile des Siedlungsnetzes inklusive der Verbindungen zwischen ihnen,
  - Grundsätze für die Gestaltung und die Standortbestimmung der Bestandteile der sozialen Infrastruktur,
  - Problem- und Funktionsgebiete,
- darüber hinaus werden im Plan Inhalte zu folgenden Vorhaben bzw. Gebieten festgelegt und deren Standorte bestimmt:
  - gemeinnützige Investitionen von nationaler Relevanz, die sich aus dem Landesraumordnungsplan, der mittelfristigen Entwicklungsstrategie des Landes und den Programmen mit Regierungsaufgaben, ergeben
  - gemeinnützige Investitionen mit Wojewodschaftsrelevanz, die sich aus den operationellen Programmen und den Entwicklungsprogrammen der Wojewodschaften ergeben,
  - gemeinnützige Investitionen mit Landkreisrelevanz,

- o sonstige gemeinnützige Investitionen mit Wojewodschafts- bze. Landkreisrelevanz, darunter diejenigen, die sich aus den operationellen Programmen und den Entwicklungsprogrammen der Wojewodschaft ergeben,
- o geschlossene Gebiete mit nationaler und Wojewodschaftsrelevanz,
- o Gebiete in Schutzräumen mit nationaler und Wojewodschaftsrelevanz.

Diese Vorgaben werden für die Bürgermeister bei der Ausarbeitung von Flächennutzungsstudien, Bebauungsplänen und städtebaulichen Vorschriften verbindlich sein.

Auch der Raumordnungsplan für die Funktionsgebiete in den einzelnen Teilen der Wojewodschaft wird bei der der Ausarbeitung von Flächennutzungsstudien, Bebauungsplänen und städtebaulichen Vorschriften verbindlich sein.

Die Selbstverwaltung der Wojewodschaft wird ein Programm der Wojewodschaftsaufgaben aufstellen, für die (nach deren Berücksichtigung im Raumordnungsplan der Wojewodschaft) örtliche Bebauungspläne obligatorisch zu erstellen sein werden. Wenn die zuständige Gemeinde die Erstellung eines solchen Plans für die jeweilige Hoheitsaufgabe der Wojewodschaft versäumt, wird dieser ersatzweise vom Wojewoden erstellt.

Um ein Gebiet, das weder durch einen Bebauungsplan noch durch städtebauliche Vorschriften erfasst ist, als Reserve für gemeinnützige Investitionen von Wojewodschafts- oder Landkreisrelevanz, die sich aus dem Raumordnungsplan der Wojewodschaft ergeben, über einen bestimmten Zeitraum vorzuhalten, wird der Sejmik einen maximal über den Zeitraum von 4 Jahren geltenden Beschluss fassen können, der das Gebiet über diesen Zeitraum für dieses Vorhaben reserviert und zudem der Status eines örtlichen Rechtsaktes genießt. Der Vorstand der Wojewodschaft hat mindestens einmal während der jeweiligen Wahlperiode des Sejmik den aktuellen Bezug des Raumordnungsplans der Wojewodschaft zu beurteilen und dessen Inhalte entsprechend zu überarbeiten.

<u>Änderungen auf der lokalen Planungsebene:</u>

- Definieren der Ziele der Planerstellung,
- Verbindung des Raumplanungssystems mit der Umweltverträglichkeitsprüfung verbinden,
- Stärkung der Rolle der Flächennutzungsstudie der Gemeinde,
- Abschaffung des Bauvorbescheides und des Standortbescheides für gemeinnützige Investitionen,
- Sicherstellung effizienterer Raumplanungsinstrumente,
- Möglichkeit der aktiven Teilnahme der Investoren am Entwicklungsprozess (städtebaulicher Vertrag),
- Vereinfachung der Standortprinzipien durch die Festlegung von Bebauungsblocks,
- Vorbeugung dem Auseinanderfließen der Städte durch die Formel des Urbanisierungsgebietes,
- Prüfung der Folgen des Planungsprozesse vor dem Hintergrund der Änderungen in den Planungsdokumenten und der Entwicklungsfaktoren,

- aktive Teilnahme der Bevölkerung (Möglichkeit der Anfechtung der Pläne).

Stärkung der Rolle der Flächennutzungsstudie der Gemeinde:

- Ausweisung der Urbanisierungsgebiete (darunter: Gebiete für die Bebauungsentwicklung; Gebiete für die Bebauungsfortsetzung) und der Schutzgebiete,
- Umwidmung der landwirtschaftlichen Gebiete auf nicht landwirtschaftliche Ziele (Verkürzung der Verfahren zur Erstellung von örtlichen Bebauungsplänen),
- Entgegenwirken dem Auseinanderfließen der Städte (Verknüpfung mit sektoralen Plänen),
- Verknüpfung der Flächennutzungsstudie mit strategischen Plänen (Entwicklungsindikatoren),
- Verbindung der Arbeit am Entwurf der Flächennutzungsstudie mit den Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (Verkürzung der Verfahren zur Erstellung der Studie),
- Aufstellung mehrerer Standortvarianten auf der Etappe der Anfertigung von Plänen.

Effizientere Planungsinstrumente auf lokaler Ebene – örtliche Städtebauvorschriften:

- Möglichkeit der Umsetzung – in beschränktem Maße – der raumordnungspolitischen Ziele, die in der Flächennutzungsstudie der Gemeinde bezüglich der für die Bebauung bestimmten, aber nicht durch örtliche Bebauungspläne erfasste Gebiete formuliert sind,
- örtliche städtebauliche Vorschriften würden beispielsweise Folgendes bestimmen: Ausweisung der Funktion des Gebietes, Intensität der Bebauung, Anteil der biologisch aktiven Fläche, maximale Bebauungshöhe, Mindestzahl der Stellplätze, Lage der Gebäude in Relation zu den Straßen und dem öffentlichen Raum, die Farbgebung der Gebäude, das Anbringen der Werbung; die Anzahl der Plätze, die im Rahmen der Sozialleistungen in Schulen und Kindergärten usw. vorgehalten werden.

Städtebauvorschriften auf nationaler Ebene:

- Bescheid über den städtebaulichen Umsetzungsplan (UPR),
- exakt definierte Fristen für die Erteilung des Bescheides,
    - Bescheide über die Ablehnung der Genehmigung des städtebaulichen Umsetzungsplans werden spätestens innerhalb von 30 Tagen nach dem Tag der Antragstellung auf Einleitung des Verfahrens erteilt,
    - Bei investiven Vorhaben, die kleine Wohnhäuser und kleine Gebäude als Fortsetzung der Bebauung bzw. kleine Wohnhäuser als Bebauungsentwicklung betreffen: vereinfachtes Verfahren falls die zuständige Behörde den Bescheid über den UPR in vorgegebener Frist nicht erteilen würde, verhängt die erste Berufungsinstanz (das Berufungskollegium auf der Selbstverwaltungsebene) gegen diese Behörde auf dem Weg eines Bescheides, gegen den ein Widerspruch eingelegt werden kann, eine Strafe in Höhe von 500 Zloty für jeden Verzugstag,

- das UPR-Verfahren und das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren können im Verbund gleichzeitig durchgeführt werden,
- stärkere Einbeziehung der Investoren – städtebaulicher Vertrag; Infrastrukturvertrag,
- öffentliche Beurteilung der Lösungsansätze; verwaltungsrechtliche Verhandlung.

Programm der Maßnahmen:

- Implementierung des integrierten Planungs- und Managementsystems im Bereich Städtebauentwicklung;
- Verbindung der Raumplanung mit den Grundsätzen der Führung der Entwicklungspolitik und der sektoralen Politiken;
- Vereinheitlichung des Umfangs und der Verfahren bei sektoralen Plänen mit der Flächennutzungsstudie;
- Umgestaltung der rechtlichen Struktur und des Inhalts der sektoralen Pläne, um die integrierte Stadtentwicklungspolitik betreiben zu können;
- praktische Implementierung des Grundsatzes der territorialen Kohäsion (Lissabonner Vertrag) durch die Sicherstellung der effizienten Instrumente des nachhaltigen Stadtentwicklungsmanagements – der territorialen Kohäsion im Sinne der Territorialen Agenda und der Leipziger Charta;
- Ausarbeitung der Grundsätze für die Stadtpolitik in Polen (Piltoprojekte);
- Ausgleich der sozial-gesellschaftlichen Entwicklung im Raum, integriertes Planen und Management der Stadtentwicklung gemäß der Territorialen Agenda der EU und den Empfehlungen im Rahmen der Leipziger Charta;
- Gewährleistung der öffentlichen Räume von höchster Qualität.

von Dr. Wolfgang Preibisch

Ministerialdirigent, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

„Rechtliche Rahmensetzungen für die Raumordnung - Änderungen in der deutschen Gesetzgebung (Raumordnungsgesetz, HOAI)“

Zu den wichtigsten gesetzgeberischen Vorhaben, welche die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag in dieser – mit der Bundestagswahl im September – zu Ende gehenden Legislaturperiode begonnen und zum Abschluss gebracht haben, gehört das neue Raumordnungsgesetz. Das neue Gesetz wird morgen, am 30. Juni 2009, in Kraft treten. Ich darf Ihnen also über ein ganz aktuelles Gesetzesvorhaben berichten.

1. Zur Neufassung des Raumordnungsgesetzes

Für das neue Gesetz gibt es zwei Gründe. Der eine ist der regelmäßige Aktualisierungsbedarf. Raumentwicklung ist ein fortwährender Prozess, der sich vielfältigen demographischen, wirtschaftlichen, sozialen sowie anderen strukturverändernden Herausforderungen stellen muss. Zu diesen Herausforderungen gehören heute insbesondere der Rückgang der Bevölkerung, der wirtschaftliche Strukturwandel, aber auch der Klimawandel.

Der andere Grund für das neue Gesetz war die *Föderalismusreform*, die am 01. September 2006 in Kraft getreten war. Sie hat die Gesetzgebungskompetenzen des Bundes entscheidend geändert. Das neue Raumordnungsgesetz (ROG) ist das erste Gesetz, das die Neuregelung umsetzt. Es ist deshalb nicht übertrieben, wenn man das neue ROG als *Pilotprojekt* zur Umsetzung der Föderalismusreform bewertet. Am neuen Raumordnungsrecht lässt sich zu einem guten Stück ablesen, wie der Föderalismus heute in Deutschland funktioniert, d.h. wie der Bund und die Länder zusammenwirken.

1.1. Neue verfassungsrechtliche Kompetenzregelung

Zu den wichtigsten Änderungen der Föderalismusreform gehört, dass eine der drei Gesetzgebungskompetenzen des Bundes entfallen ist, nämlich die Rahmengesetzgebungskompetenz. Die Raumordnung gehörte bislang zu den Materien, für die der Bund den gesetzlichen Rahmen setzt. Das bedeutete: Der Bund durfte allgemeine Rahmenbestimmungen erlassen. Die Einzelheiten, das Ausfüllen des vom Bund gesetzten Rahmens, blieben den Bundesländern überlassen. Die Länder füllten den Rahmen mit ihren Landesgesetzen aus.

Die *Abschaffung* der Rahmengesetzgebungskompetenz hat vor allem zwei Gründe. Zum einen bestand ein allgemeines Unbehagen am Institut der Rahmengesetzgebung, weil sie zu zwei nacheinander geschalteten Gesetzgebungsverfahren auf der Ebene des Bundes und in den Ländern führte. Das hat sich insbesondere bei der Umsetzung von

europäischem Recht als ineffektiv erwiesen, weil die Umsetzung dadurch viel Zeit in Anspruch nahm.

Zum anderen wurde die Rahmengesetzgebungskompetenz zunehmend kritisch betrachtet, weil sie sich in der Staatspraxis vielfach zu einer Vollkompetenz des Bundes entwickelt hatte. Der Bund regelte die Materie nämlich häufig bis in die Einzelheiten. Das Bundesverfassungsgericht war dem entgegen getreten, indem es die *Anforderungen an die Erforderlichkeit eines Bundesgesetzes* verschärfte. Diese Rechtsprechung führte 1994 zu einer Grundgesetzreform. Die Vorgabe wurde verschärft, dass der Bund ein Gesetz nur erlassen darf, wenn die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse oder die Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit das erfordern. Die Beachtung dieser Vorgabe wurde darüber hinaus der vollen gerichtlichen Nachprüfung unterworfen. Die Folge war, dass viele die Rahmengesetzgebungskompetenz als kaum noch praktikabel ansahen.

Nach dem Wegfall der Rahmengesetzgebungskompetenz gehört die Raumordnung *jetzt zur konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz*. (Das sieht der neue Artikel 74 Absatz 1 Nr. 31 des Grundgesetzes - GG - vor). Die Verfassung bestimmt ergänzend, dass die konkurrierende Gesetzgebung des Bundes für die Raumordnung *nicht mehr dem Gebot der Erforderlichkeit* unterliegt (Artikel 72 Absatz 2 GG neu). Diese wird vielmehr vom Verfassungsgeber unterstellt. Inwieweit der Bund von seiner konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz für die Raumordnung Gebrauch macht, ist also nicht verfassungsrechtlich determiniert, sondern orientiert sich an den fachlichen Erfordernissen und ist gerichtlich nicht überprüfbar.

Dafür haben die Länder jetzt das *Abweichungsrecht* (Artikel 72 Absatz 3 GG). Sie können, sobald der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht hat, durch Gesetz hiervon abweichende Regelungen treffen. Dabei legt das Grundgesetz für die Raumordnung keinen Bereich fest, in dem die Abweichung ausgeschlossen wäre. Es gibt grundsätzlich keinen „abweichungsresistenten“ Bereich. Das Abweichungsrecht steht jedem Land für sein Gebiet zu. Es muss auch nicht im Sinne einer vollständigen Neuregelung wahrgenommen werden. Die Abweichung kann sich auf Teilbereiche oder Teile von Vorschriften beschränken.
Man bezeichnet diese neue Gesetzgebung des Bundes mit Abweichungsmöglichkeit der Länder vielfach als „*Modellgesetzgebung*“.
Erlassen die Länder abweichendes Recht, so gilt nicht mehr der Grundsatz „Bundesrecht bricht Landesrecht“ (Artikels 31 GG). Vielmehr geht das jeweils spätere Gesetz vor. Dabei tritt das Bundesrecht in dem jeweiligen Land nicht außer Kraft, sondern wird durch das abweichende Landesrecht quasi suspendiert. Hebt der Landesgesetzgeber sein abweichendes Landesrecht später auf, kommt das Bundesrecht unmittelbar wieder zur Anwendung, ohne dass es eines erneuten Rechtsaktes des Bundes bedürfte.

1.2. Stehen wir vor einer Rechtszersplitterung?

Das neue Abweichungsrecht der Länder kann leicht dazu führen, dass die bisherige Rechtseinheit auf dem Gebiet des Raumordnungsrechts verlorengeht. Die Raumordnungsminister von Bund und Ländern haben sich darauf verständigt, dass eine solche Entwicklung vermieden werden sollte. Gemeinsames Ziel ist, die Rechtseinheit möglichst weitgehend zu wahren. Deshalb bemühen sich der Bund und die Länder um ein neues Raumordnungsgesetz, das von den Ländern mitgetragen wird und ihnen wenig Anlass zur Abweichung gibt.

Um das zu erreichen, wurde eine Kommission mit Ländervertretern gebildet, die einen ersten Entwurf für das künftige Raumordnungsgesetz erarbeitet hat. Dieser Entwurf war die Grundlage für den Gesetzentwurf, den das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstellt hat. Diesem Gesetzentwurf gingen Vorentwürfe voraus, die Gegenstand intensiver Verhandlungen in den Gremien der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) waren. Auch diese Verhandlungen waren durch das Bemühen geprägt, zu konsensualen Lösungen zu gelangen.
Deshalb ist es nicht verwunderlich, dass in der förmlichen Anhörung der Länder, die der Bund nach Vorlage des Referentenentwurfs durchführte, ein breiter Konsens erreicht werden konnte.

Das Bemühen des Bundes, eine Rechtszersplitterung zu vermeiden, beschränkt sich jedoch nicht auf die - formale - Abstimmung mit den Ländern. Es wirkt sich auch auf die inhaltlichen Regelungen des neuen Gesetzes aus.
Das zeigt sich vor allem darin, dass der Bund sein Recht zur Vollregelung nicht umfassend ausschöpft. Vielmehr trifft er in einigen Bereichen nur Teilregelungen und überlässt den Ländern von vornherein Bereiche zur eigenständigen Regelung. Um die Rechtseinheit zu wahren, ist das Gesetz auf eine Balance angelegt, nämlich zwischen der Normierung weitgehender bundeseinheitlicher Standards einerseits und der Zurückhaltung des Bundes hinsichtlich landesspezifischer Besonderheiten andererseits. So lässt das Gesetz zu bestimmten Fragen ergänzendes Landesrecht zu (vgl. § 28 Absatz 3 des neuen Gesetzes). Insoweit besteht ein Hauch von „Rahmengesetzgebung“ weiter. Neben dem bundesweit geltenden Raumordnungsgesetz wird es deshalb weiterhin Landesplanungsgesetze geben - und zwar unabhängig von der Abweichungsproblematik.

Zurückhaltung übt der Bund vor allem bei verfahrensrechtlichen Regelungen. So versucht der Bund nicht, unterschiedliche Bestimmungen, welche die Länder zum Zielabweichungsverfahren erlassen haben, durch eine einheitliche Regelung zu ersetzen. Vielmehr akzeptiert er die in Nuancen unterschiedlichen Regelungen der Länder und lässt sie fortbestehen. Ergänzendes Landesrecht ist darüber hinaus hinsichtlich der Zuständigkeitsregelungen, der Gebührenregelungen und im Hinblick auf die Regelungen zur Planerhaltung vorgesehen. Letzteres bedeutet, dass der Bund über die von ihm

vorgesehenen, schon sehr weitreichenden Regelungen zur Planerhaltung hinaus noch zusätzliche Landesregelungen zulässt.

Zur Wahrung der Rechtseinheit dient auch, dass sich das neue Gesetz weitgehend am bisherigen Recht orientiert und damit an den Regelungen festhält, die allgemeine Zustimmung gefunden haben.

Damit der erreichte Konsens zwischen Bund und Ländern auch im Gesetzgebungsverfahren nicht verlorenging, führte der Bund ein Planspiel durch. Dort wurden die angestrebten neuen Regelungen gemeinsam mit einzelnen Trägern der Raumplanung auf ihre Praxistauglichkeit geprüft, insbesondere in Bezug auf die Verzahnung mit dem bestehenden Verfahrensrecht der Länder. Über diese Träger und Akteure der Raumplanung waren mittelbar auch die Länder beteiligt, so dass der Bund und die Länder - über die Beteiligung des Verfassungsorgans Bundesrat hinaus - auch während des Gesetzgebungsverfahrens im Dialog blieben. Die Ergebnisse des Planspiels wurden eingespeist in die parlamentarischen Beratungen des Deutschen Bundestages, so dass das Parlament aufgrund des Planspiels letzte Hand an das künftige Gesetz anlegen konnte.

1.3. Was ist neu im Raumordnungsgesetz?

Wenn auch die bewährten, von Bund und Ländern gemeinsam getragenen bisherigen Regelungen möglichst weitgehend in das neue geltende Bundesrecht übernommen wurden, bedeutet das jedoch nicht, dass das Gesetz keine Neuerungen enthält. Vielmehr wird das Raumordnungsrecht auf der Grundlage der praktischen Erfahrungen mit dem bisherigen Raumordnungsgesetz fortentwickelt. Dazu gehört auch, dass die zwischenzeitlich ergangene Rechtsprechung berücksichtigt wird. Vor allem aber will das neue Gesetz auf *neue Herausforderungen* reagieren. Dazu zählt insbesondere, dass der wirtschaftliche Strukturwandel und die demografische Entwicklung den Siedlungsdruck bereits in vielen Regionen erheblich zurückgehen ließen. In solchen Regionen sind Brachen und Leerstand entstanden. Deshalb verfolgt das neue Gesetz noch stärker die Wiedernutzung nicht mehr genutzter Siedlungsflächen und die Minderung der Flächeninanspruchnahme.

Bei den Regelungen über *Aufgabe und Leitvorstellung* der Raumordnung gibt es wenig Änderungen. Bund und Länder sind sich darin einig, dass die Raumordnung eine flächendeckende Aufgabe bleibt, die sich sowohl für den Gesamtraum als auch für *alle* Teilräume stellt. Gründlich diskutiert wurde, ob die *Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse* auch künftig zur Leitvorstellung gehört. Dabei ging es um die Frage, ob der wirtschaftliche Strukturwandel und die demografische Entwicklung künftig noch gleichwertige Lebensverhältnisse zulassen. Am Ende war man sich darin einig, dass an der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse festzuhalten, dabei aber künftig vielleicht stärker als bisher darauf zu achten ist, dass „gleichwertig“ nicht „gleich“ bedeutet. Das Festhalten an der Leitvorstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse

entspricht im Übrigen auch der Wertung des Verfassungsgebers. Denn er bestimmt (in Artikel 72 Absatz 2 GG), dass der Bund auf einzelnen Gebieten der konkurrierenden Gesetzgebung nur dann Gesetze erlassen darf, wenn und soweit das die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse erfordert.

Gründlich überarbeitet wurden dagegen die *Grundsätze der Raumordnung*. Die Grundsätze wurden an die heutigen Herausforderungen angepasst. Maßstab waren dabei die „Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumordnung in Deutschland", die der Bund und die Länder in den letzten Jahren gemeinsam erarbeitet haben. Dabei kommt den gesetzlichen Grundsätzen die gleiche Wirkung wie bisher zu: Sie sind bei Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Auch regelt das Raumordnungsgesetz weiterhin die Grundsätze nicht abschließend. Deshalb wird dem Katalog das Wort „insbesondere" vorangestellt. Das erlaubt den Ländern, weitere Grundsätze festzulegen, sowohl durch Gesetz als auch in Raumordnungsplänen (vgl. § 3 Absatz 3 ROG).

Was sind *die neuen Akzente* bei den Grundsätzen?
Das neue Gesetz betont den demografischen Wandel in besonderer Weise. Es weist darauf hin, dass der zu erwartende teilweise *Rückgang der Bevölkerung* bei der Raumplanung zu berücksichtigen ist und deshalb stärker als bislang längerfristige Bedarfsprognosen zu erstellen sind. Eine Folge des demografischen Wandels ist auch, dass der Wohnbedarf nicht mehr ausdrücklich in den Grundsätzen, sondern nur noch in der Gesetzesbegründung angesprochen wird.
Dagegen wird die Konzentration der Siedlungstätigkeit auf vorhandene Siedlungen mit guter Infrastruktur postuliert. Gemäß der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wird die Innenstadtentwicklung als Mittel zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme besonders betont. Im neuen Gesetz heißt es dazu wörtlich:
„Die erstmalige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke ist zu vermindern, insbesondere durch die vorrangige Ausschöpfung der Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andre Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen."
Stärker als bisher stellen die Grundsätze die *Erhaltung und Revitalisierung der Innenstädte* als wichtigen Belang heraus.

Längere Diskussionen gab es darüber, ob die *Teilung Deutschlands* auch heute noch in den Grundsätzen zu behandeln ist. Man verständigte sich darauf, dass die Teilung eine wichtige Ursache für die Herausforderungen ist, die sich heute zum Beispiel hinsichtlich des wirtschaftlichen Strukturwandels oder der demografischen Entwicklung stellen.
Ein ganz neuer Belang ist der *Schutz kritischer Infrastrukturen*. Dabei geht es darum, Infrastruktureinrichtungen wie Schienenwege, Bundesautobahnen oder Gasleitungen so zu planen, dass sie bei Terroranschlägen oder Naturkatastrophen möglichst wenig Schaden erleiden. Nicht zu verkennen ist dabei jedoch, dass der neue Belang in einem

Spannungsverhältnis zum Bestreben steht, die Inanspruchnahme von Flächen zu minimieren. Deshalb schließt der neue Grundsatz nicht von vornherein aus, dass auch künftig Schienenwege und Autobahnen parallel verlaufen, wie das zum Beispiel bei der neuen Schnellbahn-Strecke zwischen Frankfurt am Main und Köln der Fall ist.
Es gibt keinen besonderen Grundsatz für den *ländlichen Raum* mehr. Vielmehr wird der ländliche Raum bei den einzelnen Belangen wie Wirtschaft, Kulturlandschaften oder Umwelt/Klimaschutz angesprochen. Dafür hat sich das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz eingesetzt, damit der ländliche Raum jeweils bei diesen wichtigen Aufgabenbereichen beachtet wird.
Einen besonderen Akzent setzen die neuen Grundsätze beim *Klimaschutz*. Dort werden die verschiedenen Aspekte des Klimaschutzes angesprochen: Zum einem die Maßnahmen gegen den Klimawandel. Dazu gehören der Einsatz erneuerbarer Energien, der sparsame Umgang mit Energie, die Bindung klimaschädlicher Stoffe in den sogenannten Senken. Aber auch die Anpassung an den Klimawandel gehört zu den raumordnerischen Grundsätzen. Dazu gehören zum Beispiel das Erhalten oder Schaffen von Frischluftschneisen, die Ausweisung von Retentionsräumen zur Vermeidung von Überschwemmungen an den Flüssen, das Freihalten von Flächen, die durch herabstürzende Felsbrocken bedroht sind. Die sichere und umweltverträgliche Energieversorgung gehört dabei nicht zum Klimaschutz, sondern zum Grundsatz Wirtschaft.

Die neuen Grundsätze heben die Bedeutung von *Stadt-Land-Partnerschaften* und von Verantwortungsgemeinschaften hervor. Es gibt auch einen besonderen Grundsatz zur *europäischen Zusammenarbeit*. Dadurch soll die EU jedoch keine zusätzlichen Kompetenzen erhalten.

Bei den *Zielen der Raumordnung* bringt das neue Gesetz folgende Änderungen:
Es bleibt bei der bisherigen Definition der Ziele und bei den Regelungen zu ihrer Bindungswirkung. Neu ist jedoch, dass das Gesetz ausdrücklich Ausnahmen von den Zielen zulässt (§ 6 Absatz 1 des Gesetzes). Das soll mehr Flexibilität ermöglichen und greift die Rechtsprechung auf. Die Ausnahmen müssen sehr konkret formuliert werden, so dass im Einzelfall klar ist, ob eine Ausnahme greift.
Neue Regelungen gibt es auch zur Zielabweichung (§ 6 Absatz 2 des Gesetzes). Die Voraussetzungen für die Zielabweichungen bleiben dabei unverändert. Es bleibt auch dabei, dass die Zielabweichung Gegenstand eines Verfahrens zu sein hat. Nicht länger vorgeschrieben wird dabei jedoch ein besonderes Verfahren, so dass die Zielabweichung nach Bundesrecht auch im Genehmigungsverfahren behandelt werden könnte. Jedoch gilt in besonderer Weise für das Zielabweichungsverfahren, dass der Bund ergänzendes Landesrecht zulässt.

Das klassische Instrument der Raumordnung ist der *Raumordnungsplan*. Es sind in erster Linie die Festlegungen in den Raumordnungsplänen, mit denen die der Raumordnung steuert. Denn die in einem Raumordnungsplan festgelegten Ziele der

Raumordnung sind in der Regel für nachfolgende raumbedeutsame Projekte strikt bindend, und die festgelegten Grundsätze der Raumordnung sind bei nachfolgenden Projektzulassungsverfahren als abwägungsrelevanter Belang zu berücksichtigen. Im Bereich der räumlichen Planung in den Ländern folgt daraus eine Planhierarchie: Landesweiter Raumordnungsplan – Regionalplan – Flächennutzungsplan – Bebauungsplan. Die Inhalte des jeweils nachfolgenden Plans sind aus den übergeordneten Plänen zu entwickeln, so dass auch die Festlegungen des landesweiten Raumordnungsplans letztendlich auf der Projektebene umgesetzt werden. Die neuen gesetzlichen *Regelungen über die Raumordnungspläne* halten an diesen Regelungen fest. Neu ist lediglich die Klarstellung, dass die Vorschriften über die Aufstellung von Raumordnungsplänen auch für deren Änderung, Ergänzung und Aufhebung gelten.

Besondere Aufmerksamkeit widmet das Gesetz der *Umweltprüfung*. Sie wird vollständig im neuen Gesetz geregelt. Damit setzt das Raumordnungsgesetz künftig die Richtlinie zur strategischen Umweltprüfung unmittelbar und vollständig um (vgl. § 9 des Gesetzes). Ziel ist, dass das Raumordnungsgesetz auch hinsichtlich der Umweltprüfung aus sich selbst heraus verständlich ist und dass allein der Raumordnungsgesetzgeber über die Fortentwicklung der Umweltprüfung entscheidet.

Nicht nur in den Grundsätzen, sondern auch in den Vorschriften über die Raumordnung in den Ländern betont das neue Gesetz die *raumordnerische Zusammenarbeit*. Die „Koordinierung durch Kooperation“ soll größere Bedeutung erlangen. Deshalb präzisiert das Gesetz (in § 13 Absatz 1) die Verpflichtung zur Zusammenarbeit mit anderen öffentlichen Stellen und mit Privatpersonen. Dabei nennt das Gesetz beispielhaft wichtige Formen der raumordnerischen Zusammenarbeit. Das sind vertragliche Vereinbarungen (auch über Kosten), regionale Entwicklungskonzepte, Netzwerke, Aktionsprogramme sowie die Raumbeobachtung und die Beratung der Fachplanung.

Neu am künftigen Gesetz ist auch, dass es die *Planerhaltung* ausbaut (§ 12 des Gesetzes). Das Aufstellen von Plänen wird immer schwieriger, weil immer mehr Belange zu beachten und miteinander abzuwägen sind. Deshalb wächst die Gefahr, dass Pläne vor Gericht mit Erfolg angefochten werden können. Dem will das neue Gesetz entgegenwirken. Die Bestandskraft der Pläne soll erhöht werden, damit die Bürger sich auf sie verlassen können, zum Beispiel wenn sie bauen. Dabei geht es aber nicht darum, die Beachtung aller Rechtsvorschriften während des Aufstellungsverfahrens einzuschränken. Vielmehr stellt die Begründung ausdrücklich klar, dass das Recht der Aufsichtsbehörden unberührt bleibt, Fehler während des Aufstellungsverfahrens zu rügen und auf ein korrektes Vorgehen hinzuwirken. Eingeschränkt wird jedoch die nachträgliche Rüge von Fehlern. Das ist wichtig, weil zum Beispiel die immer stärkeren Anforderungen an die Umweltprüfung die Gefahr von Fehlern erhöhen. Die Rügefrist wird auf ein Jahr begrenzt. Einige Fehler können von vornherein unbeachtlich sein:

- die Verletzung von vielen Verfahrens- und Formvorschriften,

- die Verletzung des Entwicklungsgebots (wonach der Regionalplan aus dem Raumordnungsplan zu entwickeln ist),
- die Unvollständigkeit des Umweltberichts, dessen Lücken noch bis zum Ende des Aufstellungsverfahrens durch eine Ergänzung in der Zusammenfassenden Erklärung geheilt werden können.

Zugleich ermöglicht das Gesetz, Fehler in einem ergänzenden Verfahren zu beheben, dessen Ergebnisse rückwirkend in Kraft gesetzt werden können.

Wie das geltende Recht lässt auch das neue Gesetz die *Untersagung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen* zu. Die Untersagung ist unbefristet, wenn Ziele der Raumordnung entgegenstehen. Sie ist befristet, wenn ein Raumordnungsplan aufgestellt wird und verhindert werden soll, dass die Planung oder Maßnahme den Zielen des kommenden Raumordnungsplans widersprechen. Bei der befristeten Untersagung soll künftig der Tatsache Rechnung getragen werden können, dass die Aufstellung des Raumordnungsplans teilweise länger dauert. Deshalb bleibt es zwar bei der grundsätzlichen Dauer der Untersagung von zwei Jahren. Jedoch kann die Untersagung um ein Jahr verlängert werden.

Neue Bestimmungen soll auch der dritte Abschnitt des künftigen Raumordnungsgesetzes über die *Raumordnung im Bund* enthalten.
Festgehalten wird daran, dass der Bund Raumordnungspläne für die deutsche ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) aufstellt. Denn dieses Meeresgebiet gehört zu keinem Bundesland. Neu hingekommen ist, dass der Bund die Grundsätze der Raumordnung konkretisieren kann (§ 17 Absatz 1 des Gesetzes). Gedacht ist an die Konkretisierung *einzelner* Grundsätze. Kriterium für das Tätigwerden des Bundes ist, dass es um „die räumliche Entwicklung des Bundesgebietes“ geht, nicht um Teilräume. Die neue Regelung soll auch dazu beitragen, dass Deutschland auf europäischer Ebene handlungsfähiger wird. Damit soll abgewehrt werden, dass die EU neue Kompetenzen anstrebt, weil sie in Deutschland Handlungsdefizite sieht. Hintergrund für die neue Regelung sind auch die guten Erfahrungen mit der Territorialen Agenda in Leipzig, in der vor allem der Bund konkrete Aussagen zur Raumordnung formulierte, die allenthalben begrüßt wurden.
Die Form, in der der Bund einzelne Grundsätze konkretisiert, soll ein Raumordnungsplan sein.

Die andere neue Regelung zur Raumordnung im Bund betrifft länderübergreifende Standortkonzepte für See-, Binnen- und Flughäfen. Der Bund soll solche Standortkonzepte als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung aufstellen können (§ 17 Absatz 2 des Gesetzes).
Ein Beispiel dafür, wann ein solches länderübergreifendes Standortkonzept nach Auffassung des Bundes sinnvoll ist, stellt das Streben vieler Länder dar, Regionalflughäfen auszubauen und vom Bund deren Erschließung mit Bundesverkehrswegen zu fordern. In solchen Fällen zeigt sich hin und wieder, dass die

geforderte Erschließung eng beieinander liegender Regionalflughäfen mit Bundesverkehrswegen über das wirtschaftlich vertretbare Maß hinausgeht. In solchen Fällen ist es sinnvoll, dass in einem transparenten und geordneten Verfahren entschieden wird, welche einzelnen Flughäfen in absehbarer Zeit an die Schienenwege des Bundes oder an die Bundesautobahnen angeschlossen werden.
Die Länder haben die angestrebte neue Regelung anfangs sehr kritisch betrachtet. Sie fürchteten insbesondere eine Bindung durch die Zielvorgaben des Bundes. Der Bund hat dem Rechnung getragen, indem er eine Bindung der Standortkonzepte für die Länder ausschließt und die Bindung auf die Bundesverkehrswegeplanung begrenzt.

1.4. Ablauf des Gesetzgebungsverfahren

Zur neuen verfassungsrechtlichen Grundlage des Gesetzes gehört, dass es nicht sofort nach Verabschiedung in Kraft treten kann. Vielmehr schreibt das Grundgesetz vor, dass zwischen Verkündung des Gesetzes im Gesetzblatt und seinem Inkrafttreten sechs Monate liegen müssen.
Dieser Zeitraum soll den Ländern zur Verfügung stehen, damit sie abweichendes Recht setzen können. Auf diese Weise soll vermieden werden, dass in dem Land, welches von vornherein beabsichtigt, abweichendes Recht zu erlassen, das Bundesgesetz für nur wenige Monate gilt und dann durch das abweichende Landesrecht abgelöst wird. Dieser schnelle Wechsel würde die Bürger verwirren. Deshalb muss der Bundesgesetzgeber den Ländern sechs Monate Zeit lassen, abweichende Landesgesetze zu verabschieden.

So ist es zu erklären, dass das neue Bundesraumordnungsgesetz zwar noch im Jahr 2008 vom Parlament verabschiedet, vom Bundespräsidenten ausgefertigt und im Bundesgesetzblatt verkündet wurde, aber erst morgen, am 30. Juni 2009, in Kraft tritt. Davon gibt es nur eine Ausnahme. Die Vorschriften, bei denen kein abweichendes Landesrecht möglich ist, traten sofort einen Tag nach der Verkündung, nämlich am 30. Dezember 2008, in Kraft. Dabei handelt es sich insbesondere um die Vorschrift, die dem Bund erlaubt, einen Raumordnungsplan für die ausschließliche Wirtschaftszone zu erlassen. Die anderen Vorschriften treten erst morgen in Kraft.
Dabei können wir feststellen, dass das Bundesgesetz in allen 16 Länder in Kraft treten wird. Denn kein Land hat ein vollständiges eigenen Gesetz erlassen. Das ist der Lohn dafür, dass wir das Gesetz im engem Zusammenwirken mit den Ländern geschaffen haben. Und es ist ein gutes Zeichen für die Rechtseinheit in Deutschland.

2. Neue Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)

Frau Dr. Kopietz-Unger hat mich gebeten, auch auf die neue Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) einzugehen. Ich will das gern tun.

Auch bei dieser Verordnung handelt es sich um eine Rechtsvorschrift, die noch ganz frisch ist. Denn der Bundesrat hat der neuen Verordnung erst am 12. Juni 2009 zugestimmt. Sie kann deshalb jetzt verkündet werden und in Kraft treten.

Wie der Name der Verordnung sagt, regelt sie die Honorare, welche Architekten und Ingenieure für ihre Leistungen erhalten. Die Verordnung knüpft an eine Tradition an, die 2000 Jahre alt ist. Sie knüpft an die Traditionen im alten Rom an. Damals war man der Auffassung, dass ein gebildeter Mensch nicht für ein Entgelt arbeitet, sondern für eine Anerkennung, das Honorar.
Es gehörte auch zur Tradition, dass man über Geld nicht spricht. Deshalb wollte man vermeiden, dass das Honorar Gegenstand von Verhandlungen oder gar Auseinandersetzungen ist. Die Höhe des Honorars wurde deshalb in Regeln festgelegt, die automatisch zur Anwendung kamen.

Diese Tradition gilt noch heute in Deutschland für die freien Berufe. Das heißt für die Ärzte, die Rechtsanwälte sowie die Architekten und Ingenieure.

Die Verordnung, welche die Honorare der Architekten und Ingenieure festlegt, wurde zum letzten Mal im Jahr 1996 geändert. Seitdem sind die Honorarsätze nicht mehr angepasst worden. Aufgabe der neuen Verordnung ist es deshalb, die Honorarsätze anzuheben. Die Erhöhung soll durchgängig 10 Prozent betragen.

Neu an der jetzt beschlossenen Verordnung ist, dass sie nur noch für Planerbüros mit Sitz in Deutschland gilt. Das ist eine Folge der europäischen Dienstleistungsrichtlinie. Danach dürfen die EU-Mitgliedstaaten keine Regelungen erlassen, welche ausländischen Dienstleistern den Zugang zum deutschen Markt erschweren.
Das betrifft zum einen die Niederlassungsfreiheit, also das Recht ausländischer Architekten und Ingenieure, in Deutschland ein Büro zu eröffnen. Für solche Niederlassungen sind
Regelungen jetzt - nach Artikel 15 der Richtlinie - nur noch aus zwingenden Gründen des Allgemeinwohls zulässig. Dazu gehören auch der Verbraucherschutz, der Schutz der Umwelt und der städtischen Umwelt einschließlich der Stadt- und Raumplanung sowie die Wahrung des nationalen, historischen und künstlerischen Erbes.

Die HOAI soll die Verbraucher schützen. Sie soll einen ruinösen Preiswettbewerb unter den Architekten und Ingenieuren vermeiden, der die Qualität der Planungstätigkeit beeinträchtigen könnte. Deshalb kam man zu dem Ergebnis, dass die Vorschriften der neuen HOAI für alle Büros mit Sitz in Deutschland gelten können, auch für die Büros ausländischer Architekten und Ingenieure.
Zu einem anderen Ergebnis kam man jedoch bei Prüfung der Frage, ob die Verordnung auch für Büros mit Sitz im Ausland Anwendung finden kann. Hier geht es um den freien Dienstleistungsverkehr. Dafür gilt eine andere Vorschrift der Dienstleistungsrichtlinie, nämlich deren § 16. Er sieht ein weitgehendes Behinderungsverbot vor. Einschränkungen sind nur aus Gründen der öffentlichen Ordnung, Sicherheit, Gesundheit oder des Schutzes der Umwelt gerechtfertigt. Der Verbraucherschutz gehört nicht dazu. Deshalb kam die gründliche Prüfung zu dem Ergebnis, dass die HOAI nicht für Büros mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten gelten darf.

Was bedeutet das für polnische Architekten und Ingenieure?
Falls sie ein Büro in Deutschland haben, gilt die neue HOAI für diese Büros.
Haben sie kein Büro in Deutschland, sondern werden aus ihren polnischen Büros heraus in Deutschland heraus tätig, sind sie nicht an die HOAI gebunden. Sie können deshalb das Honorar frei aushandeln.

Lassen Sie mich zum Schluss noch auf eine wichtige neue Regelung der neuen HOAI hinweisen. Ziel der neuen HOAI war es zu verhindern, dass der Architekt ein Interesse hat, besonders teuer zu bauen. Bisher richtet sich nämlich das Honorar des Architekten nach den Baukosten. Je höher die Baukosten sind, desto höher war bisher auch das Honorar. Das soll sich künftig ändern. Für das Honorar kommt es künftig nicht mehr auf die endgültigen Baukosten an, sondern auf die Schätzung der Baukosten, die am Ende der Planung nach allgemeinen Erfahrungswerten vorgenommen wird, bevor das Bauen beginnt. Der Fachbegriff dafür lautet „Baukostenberechnungsmodell“.Gelingt es dem Architekten zu erreichen, dass die tatsächlichen Baukosten unter diesen geschätzten Baukosten liegen, so soll er künftig bis zu 20 % der Differenz als Erfolgsbonus erhalten. Überschreiten dagegen die tatsächlichen Baukosten die Berechnungen, so verringert sich das Architektenhonorar um maximal 5 %.
Nach einem Jahr soll geprüft werden, wie sich diese neue Regelung bewährt.

Detlef Herz

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg

„Information über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)unter besonderer Berücksichtigung grenzübergreifender Angelegenheiten Information über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg"

Da die Bundesländer Berlin und Brandenburg räumlich sehr eng miteinander verflochten sind, kamen sie bereits 1995 überein, eine gemeinsame Landesplanung zu betreiben. Die Länder schlossen dazu den Vertrag über die Aufgaben und die Trägerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der gemeinsamen Landesplanung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg (Landesplanungsvertrag - aktuelle Fassung vom Februar 2008).
Neben dieser rechtlichen Vereinbarung legten die beiden Länder im Landesentwicklungsprogramm 2007 Grundsätze der Raumordnung für die europäische Metropolregion Berlin-Brandenburg fest und begründeten sie. Diese Metropolregion umfasst dabei als Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg das Gesamtgebiet beider Länder. Basierend auf diesen Grundsätzen wurde in den vergangenen Jahren der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) aufgestellt und ist am 15. Mai 2009 als Rechtsverordnung der jeweiligen Landesregierung in Kraft getreten.
Mit dem LEP B-B werben:

- der Landesentwicklungsplan Brandenburg LEP I - Zentralörtliche Gliederung -,
- der gemeinsame Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV) und
- der Landesentwicklungsplan für den Gesamtraum Berlin-Brandenburg (LEP GR) - ergänzende raumordnerische Festlegungen für den äußeren Entwicklungsraum - abgelöst.

Gültige Raumordnungspläne auf der Landesebene Berlin und Brandenburg sind nun nur noch der hier vorgestellte „Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg" und der „Gemeinsame Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)".
Der LEP B-B konzentriert sich insbesondere auf:

- die Einbindung der Hauptstadtregion in nationale und internationale Verflechtungen,
- das Zentrale-Orte-System,
- die Siedlungsentwicklung und auf
- die Verkehrsinfrastrukturentwicklung.

Der Plan regelt grundsätzlich, dass die Kommunikations- und Verkehrsnetze sowie die infrastrukturellen Verbindungen und Knotenpunkte in der Hauptstadtregion so entwickelt

werden sollen, dass die Verbindungen zwischen den europäischen und nationalen Metropolregionen und Städten sowie die Einbindung in die großräumigen, europäischen Raumentwicklungskorridore gestärkt werden. Priorität soll hier die Einbindung in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung haben. Ziel dieser Entwicklung soll die Verbesserung der Erreichbarkeit zwischen den Metropolregionen als Wachstumsmotoren und zu den dynamischen Wachstumsmärkten sein, um die Hauptstadtregion besser im Zentrum Europas zu positionieren und wirtschaftliche Impulse zu generieren. Die herausragende Aneignung, Produktion und wirtschaftliche Verwertung von Wissen ist ein wesentlicher Standortfaktor von Metropolregionen. Heutzutage ist diese Wissensentwicklung ohne Wissensaustausch nicht auf hohem Niveau möglich. Insofern dient die Verbesserung der Erreichbarkeit der Metropolen und Wachstumsmärkte dem gegenseitigen Vorteil.

Der LEP BB regelt, dass über die transnationalen Verkehrskorridore die großräumige Vernetzung der Hauptstadtregion innerhalb Europas zu sichern und zu entwickeln ist. In der Festlegungskarte sind bedeutende Zentren in Polen und Osteuropa, wie Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Warszawa (Warschau), Wrocław (Breslau), Moskwa (Moskau) und Kyjiw (Kiew) konkret benannt.

Die internationale Verflechtung der Hauptstadtregion wird auch durch den Flugverkehr besonders deutlich. Um hierbei die Lärmbetroffenheit zu verringern, um eine enge räumliche Beziehung des Flughafens zum Aufkommensschwerpunkt Berlin mit kurzen Zugangswegen und unter Einbindung in das vorhandene Verkehrssystem zu erreichen, bestimmt der Plan, dass Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr in Berlin und Brandenburg nur auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) zulässig ist. Davon ausgenommen ist Flugverkehr durch Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14 Tonnen.

Mit diesem Plan werden die Metropole Berlin, Oberzentren (Landeshauptstadt Potsdam, sowie Cottbus, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder)) und Mittelzentren, darunter Mittelzentren in Funktionsteilung, abschließend als Zentrale Orte festgelegt. Auf die Festlegung von Zentren in der Nahbereichsebene verzichtet, da im Zuge der Gemeindegebietsreform leistungsfähige Gemeinden und Ämter entstanden sind, in denen die Grundversorgung der Bevölkerung abgesichert wird.

Die Siedlungsentwicklung soll grundsätzlich unter Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotenziale innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete, unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur und funktionaler Zuordnungen und Ausgewogenheit erfolgen. Bei der Planung neuer Siedlungsflächen kommt dem Gestaltungsraum Siedlung eine besondere Rolle zu. Der Gestaltungsraum Siedlung umfasst definierte Gebiete der Bundeshauptstadt und der Landeshauptstadt sowie deren unmittelbaren Umlandes. In diesen Gebieten ist Siedlungsentwicklung ohne landesplanerische Einschränkung möglich. Das ist eine der bedeutendsten Neuerung dieses Plans. Außerhalb dieses Gestaltungsraums sind neue Siedlungsflächen grundsätzlich an vorhandene Siedlungsgebiete anzuschließen. Eine andere bedeutende Neuerung dieses Planes ist die so genannte zusätzliche Entwicklungsoption außerhalb des Gestaltungsraums Siedlung. Sie besagt, dass in Nicht-Zentralen Orten zusätzliche Wohnsiedlungsfläche in Größe von 0,5 Hektar pro 1000 Einwohner für einen Zeitraum

von zehn Jahren entwickelt werden kann. Diese Siedlungsentwicklungen sind ohne Bedarfsnachweis planbar.

Die Planungskategorie Vorsorgestandorte für gewerblich-industrielle Vorhaben eröffnen im überregionalen Standortwettbewerb Ansiedlungswilligen zeitnah ein differenziertes Angebot von großen geeigneten Flächen. Raumstrukturell ähneln diese Standorte den Wirtschaftsonderzonen in Polen.

Ein weiterer bedeutsamer Aspekt der Siedlungsentwicklung ist der großflächige Einzelhandel. Als beachtenspflichtige Ziele sind das Konzentrationsgebot auf zentrale Orte, das raumordnerisches Beeinträchtigungsverbot benachbarter Zentraler Orte sowie der verbrauchernahen Versorgung und das Gebot der Kongruenz zum zentralörtlichen Versorgungsbereich und zur zentralörtlichen Funktion formuliert. Hersteller-Direktverkaufszentren mit einer Verkaufsfläche von mehr als 5 000 Quadratmeter sind nur in der Metropole Berlin und in Oberzentren zulässig.

Da die brandenburgisch-polnische Grenze fast durchgängig durch die Oder und die Neiße repräsentiert wird, wird hervorgehoben, dass im Risikobereich Hochwasser den Belangen des vorbeugenden Hochwasserschutzes und der Schadensminimierung besonderes Gewicht beizumessen ist.

Zusammenfassend eröffnet der LEP B-B eine Vielzahl Gestaltungsmöglichkeiten, überträgt aber gleichzeitig nachfolgenden Akteursebenen eine hohe Verantwortung zur Gestaltung in ihren Zuständigkeitsbereichen.

Anhang 1

Per-Olof Persson

Leiter des Referates Interregionale Zusammenarbeit, Region Skåne, Abteilung Regionale Entwicklung

„Entwicklung der Region Skåne und Möglichkeiten der Vertiefung der Zusammenarbeit in der Ostseeregion“

Einleitung

Skåne ist die südlichste Region Schwedens, zählt 33 Städte und wird von knapp 1,2 Mio. Menschen bewohnt. Das Gebiet mit einer Fläche von 11.000 km^2 ist mit 110 Einwohnern pro km^2 eine am dichtesten besiedelten Regionen Schwedens.

Region Skåne und ihre Aufgaben

Die Region Skåne ist eine eher junge Struktur. Sie wurde 1999 infolge der Zusammenlegung von zwei früheren regionalen Verwaltungsbezirken bzw. von – im Bereich des Gesundheitswesens – drei Organisationseinheiten gegründet.

Wir haben einen direkt gewählten Regionalrat, das 149 Mitglieder zählt. Die Wahlen finden alle vier Jahre statt. Die kommenden Wahlen sind im September 2010.

Zu den wichtigsten Aufgaben und Pflichten der Region Skåne gehören folgende Bereiche:

- Gesundheit, medizinische und zahnärztliche Versorgung.
- öffentlicher Verkehr – Planung, Koordinierung und Finanzierung.
- Raumplanung, Planung der Infrastruktur und Umweltschutzstrategien.
- Kultur – Entwicklung und Strategien, Zuwendungen für Einrichtungen sowie Trägerschaft der regionalen Oper und der Tanztheater.
- strategische Wirtschaftsentwicklung, die von drei regionalen Firmen realisiert wird: Invest, Events und Tourismus.
- Vertretung der Region auf nationaler Ebene gegenüber der Landesregierung und in internationalen Beziehungen.

Dynamische Grenzregion

Unserer Meinung nach ist Skåne eine dynamische Grenzregion mit 1,2 Millionen Einwohnern, die im Zentrum der Ostseeregion liegt. Zusammen mit den anderen benachbarten Regionen Südschwedens haben wir 2,3 Millionen Einwohner. Wenn man den dänischen Teil der Region Öresund hinzurechnet, kommen wir auf 3,6 Millionen Einwohner. In der Perspektive der gesamten Ostseeregion sind das dann nahezu 20 Millionen Einwohner.

Wir liegen nicht nur im Zentrum des südlichen Teils der Ostseeregion, sondern sind auch geografisch nahe dem „Fünfeck“, dem wirtschaftlichen Kern Europas.

In unserem regionalen Entwicklungsprogramm haben wir vier übergeordnete Ziele definiert:

- Entwicklung – um weiterhin an der Spitze der schwedischen Wirtschaftsentwicklung und des Bevölkerungswachstums zu bleiben.
- Attraktivität – vor dem Hintergrund der Ansiedlung von Investitionen, des Tourismus und der Infrastruktur.
- Nachhaltigkeit – im dreiseitigen Spannungsfeld zwischen Umwelt, sozialer Entwicklung und Wirtschaft.
- Gleichgewicht – betreffend den inneren sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt in der Region in den Bereichen Verkehr, Arbeitsmarkt und Wirtschaftsentwicklung.

Um dieses Ziele erreichen zu können, müssen wir mit unseren Nachbarn zusammenarbeiten: in Südschweden, in Dänemark und auch rund um die Ostssee. Dadurch werden wir einen Mehrwert und auch eine bessere Entwicklung für uns Alle erzielen können.

Die wichtigsten Herausforderungen für die Entwicklung

In der letzten Überarbeitung des Entwicklungsprogramms, die vom Regionalrat am 23. Juni 2009 verabschiedet wurde, haben wir fünf grundlegende Herausforderungen identifiziert, auf die besondere Aufmerksamkeit in den kommenden Jahren gelenkt werden sollte:

- Wissen – Gründung und Weiterentwicklung innovativer Unternehmen in der Region sowie Verstärkung der Forschungsaktivitäten. Eines der Beispiele hierfür ist die Schaffung des „Science Corridor”, der von Oslo, weiter entlang der Westküste Schwedens und über Dänemark nach Norddeutschland führt. Eines der Schlüsselelemente ist das Vorhaben „ESS Scandinavia”. Wir sind nun fast so gut wie sicher, dass der Standort dafür in unserer Region gewählt wird. In dieser Anfangsphase konzentrieren wir uns auf Materialien und Forschungsarbeiten.
- Engagement – am wichtigsten ist hier die soziale Integration. Die Schlüsselbegriffe dazu lauten: Offenheit und Toleranz.
- Umwelt und Klimawandel – welche Möglichkeiten haben wir, um die wachsenden Probleme, die die Umwelt gefährden, und die globale Erwärmung in Griff zu bekommen.
- Zugänglichkeit – sowohl im inneren Aspekt als auch zur Förderung der Kontakte mit den Nachbarregionen ist es wichtig, dass alles umweltfreundlich gestaltet wird.
- Integration mit der Öresund-Region – obwohl wir alles Mögliche unternehmen, um die Arbeitsmärkte und die Wirtschaft in der Region Öresund zu integrieren, bleibt es weiterhin viel zu tun, insbesondere im Bereich der Gesetzgebung und der Sozialversicherungssysteme, die in Dänemark und Schweden doch Unterschiede aufweisen.

Interregionale Projekte

Die Region Skåne ist an der Umsetzung interregionaler Projekte in der Ostseeregion beteiligt. Zu den wichtigsten gehören:

- Südschweden – Zusammenarbeit zwischen sechs südschwedischen Regionen.
- Öresund-Komitee – Zusammenarbeit zwischen den Regionen Skåne, Seeland und zwischen den Großstädten der Regionen.
- The Scandinavian Arena – Zusammenarbeit zwischen der Region Öresund und der Region Göteborg/Oslo.
- South West Baltic – Zusammenarbeit zwischen der Öresund-Region, Schleswig-Holstein und Hamburg.
- Mitteleuropäischer Verkehrskorridor (The Central European Transport Corridor - CETC) – Korridor von Skåne in Richtung Adria.
- Forum der südlichen Ostsee (Baltic Development Forum).
- Konferenz der Subregionen des Ostseeraumes (Baltic Sea States Sub-regional Cooperation - BSSSC).
- Konferenz der maritimen Randregionen/ Ostsee-Ausschuss (Conference of Peripheral Maritime Regions /Baltic Sea Commission - CPMR/BSC).
- Parlamentsforum der Südlichen Ostsee (Beobachterstatus).

Internationale Zusammenarbeit im Rahmen der Interreg-Programme

In der letzten Interreg-Förderperiode (2002-2006) waren wir im grenzüberschreitenden Programm für die Öresund-Region am aktivsten, doch ist das Ostseeprogramm auch nicht zu vergessen. Hier einige Beispiele für das Letztere: STRING I - II, TransLogis, Baltic Bridge, BALTIC+, Baltic Gateway, East West Transport Corridor, CoInCo and Baltic Master.
In den Projekten geht es in erster Linie um Verkehrskorridore und Infrastrukturplanung.

In der gegenwärtigen Förderperiode haben wir die Möglichkeit, uns an fünf territorialen Programmen teilzunehmen: zwei davon grenzüberschreitend (Öresund-Kattegatt-Skagerrak und South Baltic), zwei transnational (Nordsee und Ostsee) und das fünfte ist das Europäische Interregionale Programm.

Im laufenden Interreg IVB-Programm für die Ostsee sind wir bisher in vier Projekten als Partner engagiert, die allesamt in gewisser Weise mit Verkehr und Infrastruktur verbunden sind:

- Baltic Master II – maritime Sicherheit und Alarmbereitschaft im Falle von Havarien auf See.
- TransBaltic – Erarbeitung einer gemeinsamen Ostseestrategie im Bereich Infrastruktur und Verkehr, wo wir auch federführender Partner sind.
- SCANDRIA – Schaffung eines Korridors von der Ostsee bis zur Adria – ähnlich wie im Falle des Projektes SoNorA.
- East West Transport Corridor II – ein Ost-West-Verkehrskorridor von Dänemark, über Russland nach Fernost.

In Verbindung mit dem letzt genannten Projekt steht ebenfalls das Projekt CoInCo North im grenzüberschreitenden Programm Öresund-Kattegatt-Skagerrak.

Schwerpunkte der interregionalen Zusammenarbeit

Zu unseren Prioritätsfeldern der Zusammenarbeit in der Ostseeregion gehören folgende Bereiche:

- Infrastruktur / Verkehr und Raumplanung
- Innovationen und Wissenschaft
- Wirtschaftsförderung
- Kultur
- Umwelt
- soziale Integration – bestes Beispiel ist hier die CPMR und eine Arbeitsgruppe, die vom Vorsitzenden unseres Regionalrates initiiert wurde
- Zivilschutz – für den Fall von Großhavarien und Naturkatastrophen.

Anhang 2

Waldemar Okon

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

„Möglichkeiten der umsetzung von projekten der zusammenarbeit zwischen mecklenburg-vorpommern und der wojewodschaft west-pommern „

Dieser Beitrag skizziert in einer sehr kurzen Übersicht die rechtlichen Voraussetzungen für die Zusammenarbeit zwischen den Nachbarn Mecklenburg-Vorpommern und Wojewodschaft Westpommern sowie die materiellen Umsetzungsmöglichkeiten von gemeinsamen Projekten.

1. Rechtliche, finanzielle und institutionelle Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen:

Bei der EU beginnend ist festzustellen, dass sie selbst nicht über Vollzugskompetenzen für Raumordnung und Raumplanung verfügt. Diese Belange gehören in die Zuständigkeit der einzelnen Mitgliedstaaten und werden bei grenzüberschreitend bedeutsamen Vorhaben bilateral oder multilateral vertreten.

1.1.1 ‚Soft-law':

Dabei handelt es sich um freiwillige Vereinbarungen. Als Beispiel dient im Bereich der Raumordnung v.a. das EUREK: Europäisches Raumentwicklungskonzept (ESDP). Es wurde Im Mai 1999 in Potsdam als ‚uneigentlicher Ratsbeschluss' (somit kein Akt der EG oder EU) beschlossen. Es verfolgt drei Ziele:

- Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt
- Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes
- Ausgeglichenere Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes.

Es weist drei Handlungsfelder auf:

- Polyzentrische Raumentwicklung und neue Beziehungen zwischen Stadt und Land
- Gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen sowie
- Umsichtiger Umgang mit Natur und Kulturerbe.

Andere bekannte Planwerke sind das ‚CEMAT 2000': ‚Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Amenagement du Territoire' oder ‚VASAB 2010': ‚Visions and Strategies around the Baltic Sea 2010'. Mit der Erweiterung der EU auf inzwischen 27 Staaten wird sicherlich die Fortschreibung des EUREK notwendig.

1.1.2 Raumwirksames Ordnungs- und Planungsrecht

Hierunter fallen verbindliche Rechtsakte der EG wie z.B. die EU-Vogelschutzrichtlinie, FFH-Richtlinie, Wasserrahmenrichtlinie, INSPIRE-Richtlinie oder die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze. Sie stehen mit den Raumordnungspolitiken der Mitgliedstaaten in unmittelbarer Wechselbeziehung.

1.1.3 Verbindliche rechtliche Regelungen

Der § 16 des Raumordnungsgesetzes der BRD schreibt die Abstimmung von raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen, welche erhebliche Auswirkungen auf den Nachbarstaat haben können, vor. Das Gesetz über den Zugang zu Informationen über die Umwelt[1] […]der Republik Polen vom Oktober 2008 regelt den grenzüberschreitenden Zugang und die Mitwirkung hier: der deutschen Seite bei potentiell grenzüberschreitend erheblich wirksamen Vorhaben. Im Raumbewirtschaftungsgesetz fehlt dieser Passus bislang.

In der gemeindlichen Bauleitplanung in der BRD müssen bei Bauleitplänen, welche eine erhebliche Auswirkungen auf den Nachbarstaat haben könnten, die dortigen Gemeinden und Behörden unterrichtet werden, vgl. § 4a, Abs. 5 Baugesetzbuch.

1.1.4 Bilaterale zwischenstaatliche und interregionale Vereinbarungen und Dokumente

Bereits in den Jahren 1992 und 1993 wurden von der damaligen Deutsch-Polnischen Raumordnungskommission drei Empfehlungen über die Zusammenarbeit bei grenzüberschreitenden Planungen sowie den Informationsaustausch bei potentiell grenzüberschreitend wirksamen Vorhaben verabschiedet.

Die ‚Raumordnerischen Leitbilder für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze' aus dem Jahr 1995 sowie deren ‚Aktualisierung' (2002) beinhalten Entwicklungsleitlinien und Maßnahmenvorschläge für den deutsch-polnischen Grenzraum. Ergänzt werden können sie durch Entwicklungskonzepte für Teilräume des Grenzraumes wie z.B. für die Inseln Usedom und Wollin oder die Städte Frankfurt/Oder-Slubice. Diese Konzepte können als Beispiele für ‚soft-law' gelten, auf ein Konzept wird unter Punkt 2 eingegangen.

2.2 Institutionelle Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit

Auf zwischenstaatlicher Ebene arbeitet die Deutsch-Polnische Kommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit. Ein Arbeitsgremium darin ist der Ausschuss für Raumordnung, welcher über einzelne Planungen und Maßnahmen berät. Ebenfalls eingebettet in die Kommission ist der Ausschuss für grenznahe Zusammenarbeit. Beide Ausschüsse tagen in der Regel zweimal jährlich.

Auf Landes- bzw. Wojewodschaftsebene arbeitet Mecklenburg-Vorpommern seit März 1991 auf Grundlage der "Gemeinsame Erklärung" mit den damaligen Wojewodschaften Stettin (Szczecin), Köslin (Koszalin) und Schneidemühl (Piła). Nach der Verwaltungsreform in der Republik Polen im Jahr 1999 wurde die Zusammenarbeit bekräftigt und auf eine neue Grundlage gestellt: Mecklenburg-Vorpommern und die neu gebildete Wojewodschaft Westpommern (Zachodniopomorskie) unterzeichneten hierzu im Juni 2000 eine "Gemeinsame Erklärung über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit".

[1] Das Gesetz vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung der Information über die Umwelt und den Umweltschutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfungen

Auf fachlicher Ebene gibt es hierzu u.a. folgende Abkommen/Erklärungen

- Gemeinsame Raumordnungs- und Arbeitsmarktkommission Mecklenburg-Vorpommern – Wojewodschaft Westpommern (GRAK)
- Gemeinsame Umweltkommission Mecklenburg-Vorpommern – Wojewodschaft Westpommern (GUK)
- Zusammenarbeit im Rahmen von Euroregionen – hier: der Euroregion Pomerania.

Den Gemeinden im deutsch-polnischen Grenzraum stand bis auf die Zusammenarbeit innerhalb der Euroregionen kein formales Instrument für eine grenzüberschreitende Kooperation zur Verfügung. Erst auf der Grundlage der EG-Verordnung 1082/2006 können Gemeinden und Kreise so genannte EVTZ gründen: Europäischer Verbund für Territoriale Zusammenarbeit (engl.: EGCC: European cross-border cooperation groupings; schwedisch: EGTS: Europeisk gruppering för territoriellt samarbete). Ziel ist die Überwindung der Hindernisse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit als Instrument der Zusammenarbeit auf gemeinschaftlicher Ebene. Die EVTZ können Projekte durchführen, die von der EG ko-finanziert werden.
Ein EVTZ besteht aus Mitgliedern aus dem Hoheitsgebiet von mind. zwei Mitgliedstaaten. Die Mitglieder regeln den Rechtsstatus, die Aufgaben, die Funktionsweise, die Entscheidungsverfahren etc. und nicht zuletzt die Arbeitssprache.
Damit gibt es ein Novum: Jetzt gibt es die Möglichkeit für einen Verbund zwischen Gebietskörperschaften verschiedener Mitgliedstaaten, ohne dass zuvor ein nationales Parlament eine internationales Abkommen ratifizieren muss.

3.3 Finanzielle Rahmenbedingungen:

Hierbei handelt es sich um Finanzierungsinstrumente der EU die als raumwirksames Leistungsrecht bezeichnet werden können, hier seien vor allem die Strukturfonds genannt. In der Förderperiode 2007 - 2013 wird es drei Strukturfonds im engeren Sinne geben: den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), den Europäischen Sozialfonds (ESF) und den Kohäsionsfond. Der Europäische Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGL), ländliche Entwicklung (ELER) und der Europäische Fischereifonds (EFF) zählen nicht mehr zu den Strukturfonds im engeren Sinne.
Zur Finanzierung von Projekte und Untersuchungen, die eine grenzüberschreitende Raumbedeutsamkeit aufweisen können, können weitere EU-Finanzierungsquellen herangezogen werden wie:

- Forschungsrahmenrahmenprogramm der EU
- INTERACT
- URBACT
- LEADER+: Hier Titel 2: Förderung der gebietsübergreifenden und transnationalen Zusammenarbeit.

Direkte Raumplanung und Raumentwicklung kann durch die Interreg-Programme finanziert werden. Mit diesen Interreg-Programmen bietet die EU eine an das Optimum

reichende Finanzierungsstruktur für eine direkte, EU-weite, raumordnerische Kooperation bis hin zur regionalen und lokalen Zusammenarbeit an:
Von Erfahrungsaustausch im Rahmen von Interreg IV C - über gemeinsame, investitionsvorbereitende Projekte im Rahmen von Interreg IV B bis zur Umsetzung der Projekte im Rahmen von Interreg IV A.
Bereits an dieser Stelle sei darauf hingewiesen: Interreg IV A ist eines der wichtigsten Finanzinstrumente – wenn nicht gar das wichtigste, um grenzüberschreitende Projekte zweier benachbarter Gebietskörperschaften zu realisieren. Dabei handelt es sich um die grenzübergreifende Zusammenarbeit im Rahmen des Ziels 3 der EU: "Europäische territoriale Zusammenarbeit" Mecklenburg-Vorpommern / Brandenburg - Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Westpommern). Das Ziel beinhaltet:

- Förderung der unternehmerischen Initiative, KMU, des Fremdenverkehrs, der Kultur oder des grenzüberschreitenden Handels
- Förderung und Verbesserung der natürlichen Ressourcen
- Stärkung der Verbindung zwischen städtischen und ländlichen Gebieten
- Besserer Zugang zu Verkehrs-, Informations- und Kommunikationsnetzen (Verringerung der Isolation!)
- Gemeinsame Nutzung von Infrastrukturen insb. in Gesundheit, Kultur, Bildung, Tourismus.

Neben den klassischen, grenzüberschreitenden Finanzierungsmöglichkeiten wird seitens der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern eine breite Palette von Förderprogrammen bereitgestellt, die direkt oder indirekt für den deutsch-polnischen Grenzraum gelten, z.B.:

- Maßnahmen der Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege
- Förderung der internationalen Jugendarbeit
- Förderung der allgemeinen und politischen Weiterbildung
- Förderung und Entwicklung der Kinder- und Jugendarbeit
- Aufrechterhaltung, Vertiefung und Weiterentwicklung der wissenschaftlichen und künstlerischen Kontakte
- Förderung der städtebaulichen Denkmalpflege
- Erhaltung und Restaurierung von Denkmalen
- Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen
- Zuwendungen zur Projektförderung im kulturellen Bereich

und viele andere mehr.

2. Umsetzungsmöglichkeiten von Projekten

Als ein Beispiel für ein grenzüberschreitendes raumordnerisches Projekt wird hier das Strukturkonzept Usedom-Wollin beschrieben. Über die Antragstellung und Zuwendung der Förderung im Rahmen von Interreg II A (im Jahr 1997) wurde empirisch-diskursiv ein Planwerk erarbeitet, das eine Reihe von raumwirksamen und anderen Maßnahmen beinhaltet. Diese Maßnahmen wurden und werden anschließend von den einzelnen Akteuren/Trägern realisiert:

- Polnisch in Kindergärten
- Europagymnasium Heringsdorf
- Mobiler Polnischlehrer in den Schulen
- Bilinguale Berufsausbildung in Zinnowitz und Wolgast
- Eisstadion Heringsdorf
- Aquapark Misdroy
- Verbindung der Promenaden zwischen Bansin-Heringsdorf-Ahlbeck und Swinemünde
- Öffnungsregime für die Grenzübergänge auf Usedom
- 'Baltic Golf Cup' in Benz-Balm und Miedzyzdroje/Misdroy

Um eine nachhaltige Mitwirkung der Projektpartner zu gewährleisten, wird unbedingt die Einhaltung des Prinzips der Eigenbeiteiligung/des Eigenanteils angeraten.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass raumordnerische Projekte in Deutschland/ und Mecklenburg-Vorpommern meist nicht direkt durch die Raumordnungsbehörden umgesetzt werden. D.h., der Vorschlag zur Verlängerung der Schienenstrecke der Usedomer BäderBahn (UBB) von Ahlbeck-Grenze bis in das Stadtzentrum von Swinemünde wurde von der UBB selbst (Tochter der Deutschen Bahn AG) mit Unterstützung des Verkehrsministeriums MV und der EU (Interreg A) realisiert.
Die Umsetzung grenzüberschreitend wirksamer Projekte geschieht demnach durch die Akteure vor Ort: Die Gemeinden und Landkreise, welche eine Neuausrichtung ihrer Schule planen oder einen Radweg bis zur Grenze bauen wollen. Aufgrund der knappen Mittelausstattung der Gemeinden – häufig aufgrund ihrer geringen Größe und ehrenamtlicher Führung – können sie sowie die Landkreise nicht ihren Eigenanteil zur Finanzierung der Maßnahmen aufbringen.
Vorhaben in Zuständigkeit des Landes oder des Bundes werden natürlich entsprechend durch die Bundesländer bzw. den Bund realisiert.

Raumordnung kann in Deutschland in einigen Fällen auch direkt wirksam sein, verwiesen sei hier auf die Festsetzung von Eignungsräumen für Windenergieanlagen (WEA) in den Regionalen Raumordnungsprogrammen in Mecklenburg-Vorpommern. Diese Festsetzungen haben in Mecklenburg-Vorpommern zwingend bindenden Charakter, sind abschließend abgewogen und in der Folge direkt wirksam – dies gilt allgemein für Ziele der Raumordnung in Deutschland gemäß § 3 Raumordnungsgesetz.

3. <u>Möglichkeiten künftiger Zusammenarbeit</u>

Ausgehend von den o.g. Rahmenbedingungen ist die Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen und in unterschiedlichen Arbeitstiefen denkbar.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern arbeitet zur Zeit am Raumordnungsprogramm für das Küstenmeer in seiner Zuständigkeit in der 12-Seemeilenzone. Es wird der erste Plan dieser Art in Deutschland und einer der ersten in Europa sein. Das Land wird die Woj.

Westpommern dazu informieren und beteiligen und würde sich freuen, mit Westpommern und Pommern hierbei künftig zu kooperieren.
Grundlage für die unmittelbare Zusammenarbeit mit der Wojewodschaft Westpommern in diesem Bereich ist die Mitteilung der EU-Kommission über einen „Fahrplan für die maritime Raumordnung: Ausarbeitung gemeinsamer Grundsätze in der EU“ vom 25. November 2008 (da angenommen). Sie enthält Informationen über die zurzeit in den EU-Mitgliedstaaten praktizierten maritimen Raumordnungsmethoden, Erläuterungen der Instrumente, die sich darauf auswirken, und die ihnen zugrunde liegenden Grundsätze.
Mit der Mitteilung soll eine umfassende Debatte darüber angeregt werden, wie in der EU ein gemeinsamer Ansatz für eine maritime Raumordnung erzielt werden kann. Der Fahrplan ist ein wichtiges Ergebnis der neuen integrierten Meerespolitik der EU, die im Oktober 2007 von der Kommission eingeleitet wurde.

Für benachbarte Gebiete ist der häufige und regelmäßige Erfahrungsaustausch essentiell. Hierzu bietet sich vor allem die Frage der demographischen Entwicklung und der Sicherung der Infrastrukturen in dünnbesiedelten ländlichen Räumen an. Die Region Vorpommern führt gegenwärtig ein Projekt zum ‚Demographischen Wandel Stettiner Haff’ durch.
Des weiteren ist es bei thematischer Übereinstimmung stets sinnvoll, Projekte im Rahmen von Interreg IV B gemeinsam durchzuführen bzw. sich an entsprechende Vorhaben eines Partners anzuschließen. Dies könnte z.B. Projekte zum Integrierten Küstenzonenmanagement, zum Klimaschutz, Verkehr oder Tourismus umfassen.

Eine andere Kooperationsmöglichkeit ist die Erarbeitung weiterer teilräumlicher Entwicklungskonzepte, analog zum Strukturkonzept Usedom-Wollin. Seit längerem tragen sich die Verantwortlichen des Raumes Altwarp-Nowe Warpno/Neuwarp mit diesem Gedanken. Zur Einwerbung von Mitteln für die Erarbeitung eines solchen Konzeptes können die Landes- bzw. Wojewodschaftsverwaltung/Marschallamt nachhaltige Hilfe leisten.

Anhang 3

Maciej Król

Leiter des Departements für Wirtschaft und Infrastruktur des Marschallamtes \ Wojewodschaft Lebuser Land

„Grenzüberschreitende verkehrsverbindungen in den entwicklungsplänen für den grenzraum der wojewodschaft lubuskie (lebuser land)“

Die Wojewodschaft Lubuskie liegt im Westen Polens, am mittleren Abschnitt der polnischen Staatsgrenze zu Deutschland, östlich der Oder und der Lausitzer Neiße.
Die zwei Hauptstädte der Wojewodschaft – Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra – sind von der deutschen Hauptstadt Berlin 134 bzw. 182 Kilometer entfernt. Die Hauptstadt Polens, Warschau, liegt in einer Entfernung von rund 450 Kilometern. Die Ost-West-Achse ist für die Entwicklung und Zukunft der Wojewodschaft von enormer Bedeutung, weil sich entlang dieser Route Ströme von Fahrzeugen von einem Ende Europas zum anderen bewegen.
In der heutigen Form besteht die Wojewodschaft seit Beginn des Jahres 1999, als im Ergebnis einer Verwaltungsreform des Landes 16 Wojewodschaften gegründet wurden. Die Wojewodschaft Lubuskie wurde aus zwei früheren Wojewodschaften, Gorzów und Zielona Góra, gebildet, wobei kleinere territoriale Korrekturen an den Grenzen zu den benachbarten Wojewodschaften Westpommern, Großpolen und Niederschlesien vorgenommen wurden. Die Wojewodschaft Lubuskie besteht aus 83 Gemeinden (darunter auch aus Stadtgemeinden), die insgesamt 12 Landkreise und zwei kreisfreie Städte bilden. Die legislative Gewalt der Wojewodschaft ist der 30-köpfige Sejmik mit Sitz in Zielona Góra. Seine Beschlüsse werden vom 5-köpfigen Vorstand der Wojewodschaft als Exekutive mit dem Marschall an der Spitze ausgeführt. Die zentrale Staatsverwaltung in der Wojewodschaft vertritt der Wojewode, dessen Sitz Gorzów Wielkopolski ist.

<u>Wojewodschaft Lubuskie - die wichtigsten Daten</u>

- Fläche: 13 989 km^2
- Einwohnerzahl: 1 008 461
- Bevölkerungsdichte: 72 Personen/km^2
- Urbanisierungsgrad: 65%

<u>Menschliches Potential</u>

- Die Wojewodschaft Lubuskie wird von über 1 Million Menschen bewohnt.
- Lubuskie gehört zu Regionen mit einer eher geringen Bevölkerungsdichte.
- Der Anteil der Stadtbevölkerung ist höher als im Landesdurchschnitt.
- In den Landkreisen Zielona Góra und Gorzów ist ein positiver Trend der Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen.
- Die sog. Dreistadt in der Region Lubuskie wird von ca. einem Viertel der Population der gesamten Wojewodschaft bewohnt.

Struktur der Unternehmen in der Wojewodschaft Lubuskie nach Sektoren

- 71,6% - Dienstleistungen
- 17,8% - Industrie
- 6,8% - Transport
- 3,8% - Land- und Forstwirtschaft

Die Verkehrsinfrastruktur der Wojewodschaft und deren moderne Ausstattung ist eines der wichtigsten Kriterien für die hohe Lebensqualität der Einwohner und für die Standortattraktivität und Wettbewerbsfähigkeit der Region Lubuskie. Merkmale, die die Wojewodschaft Lubuskie auszeichnen, sind:

- ein dichtes und gleichmäßig verteiltes Straßennetz,
- Umgehungsstraßen von Ortschaften entlang der wichtigen Straßen (bereits erbaut: Sulechów, Gorzów Wielkopolski, Międzyrzecz, im Bau befindlich: Nowa Sól, Lubsko und andere),
- ein gut entwickeltes Netz von Eisenbahnverbindungen,
- regionaler Flugplatz (Babimost) in der Nachbarschaft des Luftverkehrsknotens Berlin.

Wesentliche Elemente der grenzüberschreitenden Verbindungen

Durch die Wojewodschaft Lubuskie verlaufen die wichtigsten Verkehrskorridore Polens, die kontinuierlich ausgebaut werden. Dazu gehören:

- **paneuropäischer Korridor Nr. II** Berlin – Warschau – Moskau, als Autobahn **A-2** (Investitionsvorhaben im Gange, die Trasse bis Łódź-Stryków herangeführt) sowie als **Nationalstraße Nr.** 2, von Berlin kommend, weiter über Poznań – Kutno – Warschau bis zur südlichen Staatsgrenze).
- **Nord-Süd** als Nationalstraße Nr. 3, langfristig als Kraftfahrstraße **S-3** und weiter als Autobahn A-3 geplant (Skandinavien – Szczecin – Gorzów – Zielona Góra – Legnica – Jakuszyce – Prag; Anbindung nach Wrocław). Die zweite Nord-Süd-Achse beinhaltet den Verkehrskorridor im Verlaufe des Oder- und Neißetals.
- Straße **Nr. 22** Berlin – Kostrzyn – Gorzów – Gdańsk – Kaliningrad und die Eisenbahnlinie entlang derselben Strecke.
- Autobahn A-18 d.h. **paneuropäischer Korridor Nr. III** (Berlin – Olszyna – Krzywa – Schnittstelle mit der A-4 – Wrocław – Lwów.

Zu den wichtigsten Eisenbahnlinien gehören:

- Magistrale **E20** Berlin – Poznań – Warszawa – Terespol;
- Korridorlinie **CE59** Szczecin – Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław (modernisierungsbedürftig);
- Eisenbahnlinie Tczew – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn – Berlin (ehemalige deutsche **Ostbahn**).
- Eisenbahnlinie Forst – Żary – Żagań und weiter in Richtung Legnica, wo sie an die Bahnmagistrale **E30** Dresden – Görlitz – Legnica – Wrocław – Schlesien – Kraków – Medyka den Anschluss findet.

- Magistrale **E59** Wrocław – Poznań – Szczecin.

Regionaler **Flugplatz Babimost**, der den höchsten Rang und die größte Bedeutung hat und auch internationale Flüge bedienen kann. Nach der Übernahme durch die Selbstverwaltung der Wojewodschaft wird er in der ersten Etappe die Funktionen eines Cargo-Flugplatzes mit den dazugehörigen flugplatzbegleitenden Aktivitäten erfüllen. Gegenwärtig werden reguläre Flugverbindungen nach Warschau bedient, geplant ist die Aufnahme der Flüge von und nach Dresden.

Die Wojewodschaft Lubuskie hat grenzüberschreitend mit Brandenburg und Sachsen eine ganze Reihe von Straßenverbindungen, deren Bedeutung durch die Errichtung einer neuen Oderbrücke in Milsko beträchtlich aufgewertet werden kann.

Bedeutung der Oderbrücke in Milsko:

- Weiterleitung des Straßenverkehrs von den Grenzübergängen in Gubinek/Guben und Świecko/Frankfurt weiter nach Polen
- zusätzliche Oderquerung für den Fall von Hochwasserlagen
- Bedeutung für die Verteidigung
- Entwicklung der Region
- touristische Entwicklung
- Entwicklung des örtlichen Transports/ Erleichterung für die Einwohner
- Entlastung der Brücke in Cigacice im Verlauf der Straße S3

Internationale Eisenbahnverbindungen

Die Wojewodschaft verfügt über eine Vielzahl von internationalen Verbindungen, die vom Betreiber *PKP Intercity* realisiert werden, d.h. auf den Strecken:

- Warschau – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Berlin
- Warschau – Poznań – Świebodzin – Berlin
- Kraków – Wrocław – Żagań – Forst – Berlin

Das Netz der internationalen Verbindungen ergänzen die Züge im grenznahen Bahnverkehr des Betreibers *PKP Przewozy Regionalne*:

- Kostrzyn – Berlin
- Zbąszynek – Frankfurt/Oder
- Poznań – Frankfurt/Oder
- Zielona Góra – Frankfurt/Oder
- Żagań – Forst
- Żagań – Cottbus

Bahninfrastruktur

Da die Eisenbahnlinien eine strategische Bedeutung für die Wojewodschaft haben, sind wir entschlossen, alle möglichen Maßnahmen zu ergreifen, die auf die schnellst mögliche Verbesserung des bestehenden Zustands abzielen. Der letzte Engpass im Verlaufe der Korridorlinie E20, d.h. die Oderbrücke, wurde im Dezember 2008 ausgebaut. Die

Modernisierung des Rückgrats des Eisenbahnnetzes unserer Wojewodschaft, d.h. der Magistrale CE-59, ist unter Verwendung der Mittel aus dem Operationellen Programm Infrastruktur und Umwelt geplant. Darüber hinaus beabsichtigen wir auch die Sanierung von drei für unsere Wojewodschaft wesentlichen Gleisabschnitten im Rahmen des Regionalen Operationellen Programms der Wojewodschaft Lubuskie. Einer davon ist der Abschnitt Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, auf dem in Zukunft direkte Züge nach Berlin rollen sollen.

Zu den strategischen Zielen der Selbstverwaltung der Wojewodschaft gehört die Nutzung der durch unsere Wojewodschaft verlaufenden Trasse Wrocław – Berlin, in Verbindung mit der Nutzung der über Zielona Góra führenden Linie CE-59, die die bereits modernisierte Magistrale E-20 kreuzt. Aufgrund dessen, dass sich der polnische Abschnitt dieser Strecke in einem immer schlechteren technischen Zustand befindet, ist eine jede Maßnahme zur Beschleunigung seiner Sanierung von Bedeutung. Neben der Modernisierung der für die Wojewodschaft strategischen Linien unternehmen wir auch andere Aktivitäten zur Sanierung anderer Bahnstrecken in der Wojewodschaft mit grenzüberschreitender Bedeutung, darunter der Strecke Wrocław – Berlin über Żary und Żagań.

Flughäfen

Gemäß den Plänen der Wojewodschaft wird der Flugplatz in Babimost die Funktion eines europäischen Cargo-Flughafens erfüllen und sich als Standort für flughafenbegleitende Dienstleistungen anbieten. Das **Gebiet des Flughafens** hat gegenwärtig eine Fläche von 450 ha und umfasst ein Passagierterminal mit einer Abfertigungskapazität von 150.000 Passagieren jährlich, ein Cargoterminal, Gebäude der technischen Ausrüstung und 16 ehemalige Flugzeughallen mit einer Fläche von je 320 m², die in Cargoterminals umgewidmet werden können.

Binnenschifffahrt

Auf dem Gebiet der Wojewodschaft Lubuskie erstreckt sich das System der Oderwasserstraße mit seinen folgenden Bestandteilen:

- der Abschnitt des Oderstroms von Brzeg Dolny bis zur Mündung der Lausitzer Neiße,
- der Abschnitt des Oderstroms von der Mündung der Lausitzer Neiße bis zur Warthemündung,
- Besonders wichtig ist der letztere Abschnitt aufgrund des Oder-Spree-Kanals, der eine Verbindung zwischen Schlesien und Berlin darstellt.

Die Oder-Weichsel-Wasserstraße als Bestandteil der Internationalen Wasserstraße E70, entlang der Oder, der Warthe und der Netze.

Die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ergeben potentielle Möglichkeiten der Schaffung von Logistikknotenpunkten.

Logistik-knotenpunkt	Verkehrsschnittstelle
Nowa Sól	Oderwasserstraße Eisenbahnlinie CE59 Straße S3
Słubice/Rzepin	Oderwasserstraße Schnittstelle mit der Eisenbahnlinie E20 Autobahn A2 / Straße Nr. 2
Świebodzin	Eisenbahnlinie E20 Schnittstelle mit den Wojewodschaftsstraßen S3 und A2 Flugplatz in Babimost

CETC Route 66

Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor umfasst eine Fläche von rund 230.000 km^2. Dessen Trasse führt von Skåne (Südschweden), über die Ostsee (Projekt der Meeresautobahn Świnoujście-Ystad), Mitteleuropa bis nach Südeuropa zum Adriatischen Meer. Im Bereich des Korridors befinden sich wichtige Wirtschaftszentren, Verkehrsknotenpunkte und Transportrouten von Europa in die Länder des Nahost und Zentralasiens.

Die Hauptachse des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors bildet die internationale Straße E65, die in Malmö (Schweden) ihren Anfang nimmt und in Chaniá auf Kreta endet. Durch den Korridor verlaufen die führenden Nord-Süd-Eisenbahnstrecken E59 und C-E59 sowie die Oderwasserstraße. Im Charakteristikum des Korridors sind ebenfalls internationale und lokale Flugverbindungen berücksichtigt.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Eine große Bedeutung für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Kontakte haben die Aktivitäten der Euroregionen Spree-Neiße-Bober und Pro Europa-Viadrina mit ihren Konzeptstudien, die mit zu den ersten in Polen gehören, die unter Berücksichtigung der Raumordnungs- und Transportproblematik ausgearbeitet wurden.

Es werden gemeinsame grenzüberschreitende raumplanerische Studien in Angriff genommen sowie gegenseitige Konsultationen geführt, die das Ziel verfolgen, die wichtigsten raumordnerischen Probleme dieses Gebietes und die Raumordnungsprogramme zu koordinieren (insbesondere im Bereich der wirtschaftlichen, verkehrs- und umweltrelevanten Infrastruktur, darunter beim Zusammenwirken im Bereich Hochwasserschutz, sowie bei Raumordnungsplänen u.a. in Słubice und Gubin).

Anhang 4

Paulina Filipiak, Maja Kosieradzka

Generaldirektion Umweltschutz, Departement für Umweltverträglichkeitsprüfungen

„Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden rahmen“

Einer der wichtigsten allgemeinen Grundsätze des Umweltschutzes mit globaler Bedeutung, der in der Erklärung von Rio de Janeiro seinen Niederschlag fand und gleichzeitig auf die wesentlichen Entwicklungsrichtungen im Umweltschutzrecht hinweist, ist das Prinzip der Vorbeugung. Das Wesen des hier angeführten Prinzips ist die Pflicht, die potentiellen negativen Folgen für die Umwelt aus der Umsetzung von geplanten planerischen wie auch investiven Vorhaben einzuschätzen. Durch den Ansatz, die beeinträchtigende Wirkung der Vorhaben auf die einzelnen Komponenten der natürlichen Umwelt, darunter auf die Gesundheit und die Sicherheit der Menschen, in der möglichst frühen Phase der Investition abzuschätzen, können die Risiken erfolgreich beseitigt bzw. deren Folgen durch u.a. den Einsatz der neuesten technologischen Umweltschutzlösungen optimal reduziert werden.

Besonders betont sollte dabei die Tatsache, dass die Umwelt, die aus der Gesamtheit der Naturkomponenten, darunter aus den auf Grund von menschlichem Handeln veränderten Elementen (Erdoberfläche, Bodenschätze, Gewässer, Luft, Tiere, Pflanzen, Landschaft und Klima) besteht, keine administrativen Grenzen kennt. Die wirtschaftliche Tätigkeit und das Leben des heutigen Menschen verursachen Immissionen verschiedener Substanzen und Energien (z.B. Wärme, Lärm, Vibrationen) in die Umwelt, die sich auf weite Distanzen frei fortpflanzen und dadurch zur Verschlechterung der einzelnen Komponenten der natürlichen Umwelt auch außerhalb der Grenzen des Staates, auf Gebiet dessen das Vorhaben umgesetzt wird, beitragen.

Der beste Ausdruck der Umsetzung des Vorbeugungsprinzips im Investitionsprozess scheint das Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit der geplanten Vorhaben zu sein. Dafür spricht u.a. der Ansatz, dass in diesem Verfahren voraussichtliche nachteilige Auswirkungen der beabsichtigten Maßnahme auf die Umwelt abgeschätzt und gleichzeitig entsprechende Schlussfolgerungen gezogen werden müssen, die als Grundlage für präventive Maßnahmen dienen, die diese Folgen für die Umwelt minimieren bzw. kompensieren sollen.

Eine Schlüsselrolle für den Schutz der Umwelt in grenzüberschreitenden Regionen, in denen investive Vorhaben umgesetzt werden sollen, spielt auf Grund der obigen Ausführungen das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen. Die Grundlage dazu bilden *das Übereinkommen von Espoo vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen (allgemein Espoo-Übereinkommen genannt)* sowie bilaterale Abkommen, die die Delegationen aus dem oben genannten Übereinkommen präzisieren. Der polnische Rechtsakt, der die einzelnen Etappen des UVP-Verfahrens im

grenzüberschreitenden Rahmen direkt regelt, ist wiederum das *Gesetz vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung der Information über die Umwelt und den Umweltschutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfungen (poln. GesBl. Nr. 199, Pos. 1227 mit Änderungen).*

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP):

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplanten Vorhaben (UVP) ist eines der wichtigsten rechtlichen Instrumente des Umweltschutzes und der beste Ausdruck der Umsetzung des Vorbeugungs- und Vorsorgeprinzips im Investitionsprozess (Jendrośka, Bar 2005). Aus den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung in der Erklärung von Rio de Janeiro ergibt sich in erster Linie die Pflicht, die potentiellen negativen Folgen der Umsetzung der geplanten planerischen und investiven Vorhaben für die Umwelt zu prüfen und des Weiteren möglichst viele Lösungen zur Minimierung, Reduzierung und erfolgreichen Vorbeugung dieser Beeinträchtigungen zu ergreifen.

Ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, darunter auch im grenzüberschreitenden Rahmen, ist für jegliche Vorhaben mit potentiell erheblicher Auswirkung für die Umwelt durchzuführen, deren Umsetzung mit einem baulichen Vorhaben oder einem anderen Eingriff in die Umwelt verbunden ist und darin besteht, die Art der Nutzung des Geländes zu verändern, darunter auch Bodenschätze zu fördern (poln. GesBl. Nr. 199, Pos. 1227 mit Änderungen). Die UVP stellt einen obligatorischen Bestandteil des Entscheidungsprozesses in der Genehmigungsplanung des geplanten Vorhabens dar und ist gleichzeitig ein Hilfsinstrument zur Gewährleistung der gleichwertigen Behandlung der Umweltschutzaspekte mit sozialen, wirtschaftlichen und anderen Gegebenheiten sowohl bei der Umsetzung und dem Betreiben als auch bei einer eventuellen Rückwicklung des Vorhabens, die ein Entscheidungsorgan erwägen muss (Wiszniewska et al. 2002).

Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen:

Das Espoo-Übereinkommen schafft den völkerrechtlichen Rahmen für die Umweltverträglichkeitsprüfung in Fällen, wo ein in einem Land (Urspungspartei) zur Umsetzung geplantes Vorhaben mit seinen Folgen das Gebiet eines anderen Landes (betroffene Partei) berührt und erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, und erlegt den Parteien die Pflicht auf, nach allen möglichen Maßnahmen zur Kontrolle, Vorbeugung bzw. Einschränkung der erheblichen grenzüberschreitenden schädlichen Umweltauswirkung zu suchen (Schrage, Bonvoisin 2008).
Kawicki (2003) verdeutlicht, dass das Espoo-Übereinkommen vor allem versucht, Instrumente zur Verringerung negativer Folgen der Umsetzung neuer Vorhaben für die Umwelt zu kreieren, die erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen verursachen könnten.
Der grundlegende Rechtsakt im Kontext der deutsch-polnischen Zusammenarbeit, der die zu allgemein gehaltenen Delegationen des Espoo-Übereinkommens präzisiert, ist wiederum die am 6. Juli 2007 in Kraft getretene *Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die*

Durchführung des Übereinkommens vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen, im Folgenden UVP-Vereinbarung genannt, die am 11. April 2006 in Neuhardenberg unterzeichnet wurde. An dieser Stelle ist anzumerken, dass der Abschluss und die Anwendung von bilateralen Verträgen zwischen Nachbarstaaten eine hervorragende Möglichkeit zur Ausarbeitung klarer Kooperationsrahmen für die grenzüberschreitenden Verfahren zwischen diesen Staaten schafft, um Missverständnisse auf Grund u.a. abweichender Auslegung der Bestimmungen des Espoo-Übereinkommens, die eine potentielle Ursache eines Streits sein könnten, zu vermeiden.

Die oben angeführten Rechtsakte im Bereich der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bieten, wie Kawicki (2003) unterstreicht, den Verwaltungsbehörden und der Bevölkerung der betroffenen Partei die Möglichkeit, am Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung teilzunehmen und demzufolge auch auf die Art und Weise der Umsetzung des geplanten Vorhabens, das erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Gebiet der betroffenen Partei haben könnte, Einfluss zu nehmen. Aus diesen Rechtsvorschriften ergeben sich für die Ursprungspartei in einer Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen unter anderem folgende Pflichten:

- die betroffenen Staaten, auf deren Gebiet in Folge der Umsetzung des geplanten Vorhabens eine erhebliche nachteilige Auswirkung grenzüberschreitend zum Vorschein kommen kann, über die geplanten Vorhaben zu benachrichtigen;
- die UVP-Dokumentation zu erarbeiten und sie den betroffenen Nachbarstaaten zu übermitteln;
- der betroffenen Partei unverzüglich nach Fertigstellung der UVP-Dokumentation grenzüberschreitende Konsultationen vorzuschlagen, die u.a. das Ziel verfolgen, die potentielle grenzüberschreitende Auswirkung des geplanten Projektes und die Maßnahmen zur Verringerung oder Beseitigung dieser Auswirkungen zu erörtern;
- die Beteiligung der Öffentlichkeit aus den betroffenen Ländern am Verfahren nach denselben Grundsätzen sicherzustellen, die für die Öffentlichkeit des Staates, in dem das Projekt umgesetzt werden soll, gelten;
- der betroffenen Partei die abschließende Entscheidung zu übermitteln, um die Entscheidung auf deren Übereinstimmung mit den Festlegungen prüfen zu können, die während des grenzüberschreitenden Verfahrens, d.h. sowohl in der Phase der Aufnahme von Einwänden der Öffentlichkeit der betroffenen Partei nach Analyse der UVP-Dokumentation, als auch in der Phase der grenzüberschreitenden Konsultation, vereinbart wurden;
- fakultativ eine Analyse nach Durchführung des Projektes durchzuführen, um den Grad der Übereinstimmung der auf der Etappe der UVP vorgenommenen Untersuchungen und Analysen und die Wirksamkeit der unternommenen Maßnahmen zur Verringerung und Minimierung der Auswirkungen des Vorhabens bei dessen Betrieb zu prüfen.

Die Voraussetzung für eine richtige Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen ist, wie Kawicki (2003) betont, die Berücksichtigung aller

oben genannten Etappen des Verfahrens, die sich aus den Anforderungen des Espoo-Übereinkommens, der bilateralen Verträge sowie den nationalen Vorschriften der betroffenen Parteien ergeben.

Das *Gesetz vom 3. Oktober 2008 über die Bereitstellung der Information über die Umwelt und den Umweltschutz, die Beteiligung der Öffentlichkeit am Umweltschutz und die Umweltverträglichkeitsprüfungen (poln. GesBl. Nr. 199, Pos. 1227 mit Änderungen* regelt im Kapitel IV die Fragen der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung und im Kapitel VI die Angelegenheiten der der Umweltverträglichkeitsprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen.

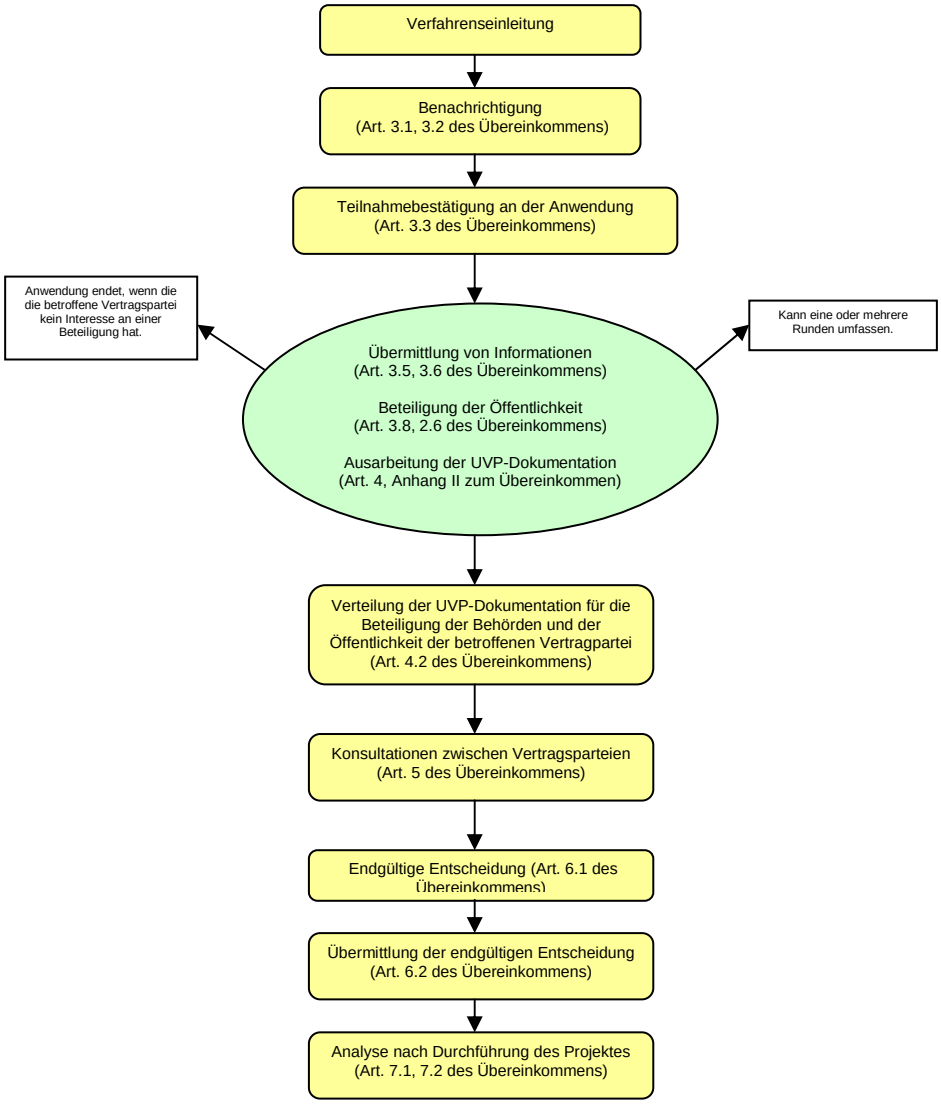


Abbildung 1 Flussdiagramm mit den einzelnen Schritten einer Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen gemäß dem Espoo-Übereinkommen.

Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung:

Die Vorschriften über das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung vor der Umsetzung von Plänen und Programmen sind ebenfalls Ergebnis der Implementierung der Richtlinie 2001/42/EG und der Habitat-Richtlinie – und zwar in Bezug auf die Auswirkung auf die Natura 2000-Gebiete.

Die Frage der strategischen UVPs ist im Kapital IV des oben genannten Gesetzes geregelt. Nach Art. 46 des *Gesetzes über die Bereitstellung der Information über die*

Umwelt… ist eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung bei folgenden Projekten durchzuführen:

1. raumordnerische Konzepte auf nationaler Ebene, Flächennutzungspläne der Gemeinden, Raumordnungspläne und Strategien der regionalen Entwicklung;
2. Politiken, Strategien, Pläne und Programme in den Bereichen Industrie, Energiewirtschaft, Verkehr, Telekommunikation, Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Forst- und Landwirtschaft, Fischerei, Tourismus und Nutzung des Raumes, die von Verwaltungsbehörden erarbeitet bzw. angenommen werden und den Rahmen für die spätere Umsetzung von Vorhaben, die sich erheblich nachteilig auf die Umwelt auswirken können, darstellen;
3. Politiken, Strategien, Pläne und Programme, die nicht unter die Ziffern 1 und 2 weiter oben fallen, deren Umsetzung eine erhebliche Auswirkung auf ein Natura 2000-Gebiet auslösen kann, soweit sie nicht direkt dem Schutz eines Natura 2000-Gebietes dienen bzw. nicht aus dem Schutzziel resultieren.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass der Katalog der Dokumente, die einem UVP-Verfahren unterliegen, gegenüber dem vorher geltenden *Umweltschutzgesetz* (poln. GesBl. Von 2008 Nr. 25, Pos. 150 mit Änderungen) um Entwürfe der Flächennutzungspläne der Gemeinden erweitert wurde. Dieser Schritt geht auf eine Folge des formellen Vorwurfs der Europäischen Kommission zurück, dass die Implementierung der Richtlinie 2001/42/EG nicht vollständig erfolgt war.

Darüber hinaus wurde im *Gesetz über die Bereitstellung der Information über die Umwelt…* ein Artikel im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG eingeführt, der besagt, dass auch für Entwürfe anderer Politiken, Strategien, Pläne und Programme, die nicht unter die Ziffern 1, 2 und 3 weiter oben fallen, die Notwendigkeit der Durchführung einer strategischen UVP in Frage kommen kann, wenn die den Entwurf eines solchen Dokumentes erarbeitende Behörde in Abstimmung mit der zuständigen Umweltschutzbehörde feststellt, dass dieses Dokument den Rahmen für die spätere Umsetzung von Vorhaben, die sich erheblich auf die Umwelt auswirken können, darstellt bzw. dass die Umsetzung der Bestimmungen dieses Dokumentes eine erhebliche Umweltauswirkung auslösen könnte. Die mitbestimmende Umweltschutzbehörde ist im Falle von Dokumenten, die von zentralen Behörden der Staatsverwaltung erarbeitet werden, der Generaldirektor für Umweltschutz, im Falle von sonstigen Dokumenten – der territorial zuständige regionale Direktor für Umweltschutz.

Die Durchführung einer strategischen UVP ist ebenfalls erforderlich bei Änderungen zu einem bereits verabschiedeten Dokument.

Nennenswert ist ebenfalls, dass der Gesetzgeber auch die Möglichkeit vorgesehen hat, für „sektorale" Dokumente (Pkt. 2) von der Pflicht der Durchführung einer strategischen UVP abzusehen, soweit deren Umsetzung keine erhebliche Umweltauswirkung verursacht, wenn nur geringfügige Änderungen in bereits verabschiedeten Dokumenten vorgenommen werden sollen bzw. wenn das Dokument Gebiete nur einer Gemeinde betrifft.

Die Angelegenheiten der strategischen UVP im grenzüberschreitenden Rahmen im polnischen Recht regeln der Abschnitt 3 (wenn die Republik Polen „Urprungspartei ist")

und der Abschnitt 4 (wenn die Republik Polen „betroffene Partei" ist) des Kapitels VI des *Gesetzes über die Bereitstellung der Information über die Umwelt*…. Die nationalen Regelungen stellen diesbezüglich eine Implementierung der Richtlinie 2001/42/EG und der Richtlinie 85/337/EWG dar und implementieren die Bestimmungen des *Übereinkommens von Espoo vom 25. Februar 1991 über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen*. Sie entsprechen auch dem am 12. November 2008 von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichneten *Protokoll über die strategische Umweltverträglichkeitsprüfung zum Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen,* das nunmehr zu den geltenden sekundären Akten des Gemeinschaftsrechts gehört.

Bezüglich des Verfahrens der grenzüberschreitenden UVP bei Plänen und Programmen ist anzumerken, dass bis zum 15. November 2008 nur Entwürfe der „sektoralen" Pläne darunter fielen. Im *Gesetz über die Bereitstellung der Information über die Umwelt...* wurde der Umfang der Dokumente, für die das besagte Verfahren durchzuführen ist, um Entwürfe aller Dokumente erweitert, die einer strategischen UVP gemäß den nationalen Vorschriften unterliegen. Diese Änderung verfolgte das Ziel, die polnische Gesetzgebung an die Richtlinie 2001/42/EG anzupassen, die die Pflicht eingeführt hatte, grenzüberschreitende UVP-Verfahren auf Dokumente jeglicher Art anzuwenden, für die auf nationaler Ebene UVP-Verfahren durchgeführt werden, soweit sie sich erheblich auf die Umwelt auf dem Gebiet anderer Staaten auswirken können.

<u>Völkerrechtliche Verträge und Vereinbarungen über die Durchführung der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen:</u>

Gegenwärtig fehlt es an detaillierten rechtlichen Regulierungen zwischen der Regierung der Republik Polen und anderen Staaten zu den Grundsätzen der Durchführung einer strategischen UVP im grenzüberschreitenden Rahmen. Den Ansatz für derartige Vereinbarungen bilden die deutsch-polnischen Leitlinien für regionale und lokale Raumplanungsverfahren aus den Jahren 1992 und 1993 sowie die Willensbekundung der beiden Seiten, die Bestimmungen der am 11. April 2006 in Neuhardenberg unterzeichneten Vereinbarung zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland auf die Verfahren der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung zu übertragen.

Auf die Notwendigkeit, geeignete rechtliche Vorschriften, insbesondere im Sinne der Raumplanung, auszuarbeiten, wurde in den Sitzungen der deutsch-polnischen Kommissionen mehrmals hingewiesen. Während der Sitzung der deutsch-polnischen Arbeitsgruppe zur Umsetzung des Espoo-Übereinkommens, die von der deutsch-polnischen Kommission für nachbarschaftliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Umweltschutzes eingesetzt wurde, am 2. September 2008 in Berlin wurde über die Notwendigkeit der Benennung zuständiger Kontaktstellen (auf deutschen und polnischer Seite) gesprochen, um eine eventuelle Teilnahme am Verfahren der strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen bezüglich der Raumordnungspläne zu ermöglichen. Der Kern dieser Angelegenheit findet auch in den Empfehlungen der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und

grenznahe Zusammenarbeit seinen Ausdruck, die auf der Sitzung am 20. November 2008 in Berlin formuliert wurden; im Sinne von Pkt. 6 wird empfohlen, gemeinsame Prozeduren für grenzüberschreitende Raumordnungsverfahren auszuarbeiten.

Die Schlüsselrolle bei der Erfüllung dieser Empfehlung wird der Generaldirektor für Umweltschutz als das für die Vertretung der Republik Polen in UVP-Verfahren im grenzüberschreitenden Rahmen zuständige Organ spielen.

PD. Dr. - Ing. Janina Kopietz-Unger

Leiterin des Forums für grenznahe Zusammenarbeit in Europa

Universität Karlsruhe

„Städtebauliche Planung und Steuerung in Deutschland"

Die städtebauliche Ordnung wird auf der Gemeindeebene durch die Bauleitplanung gesteuert.
Bauleitpläne sind der (das ganze Gemeindegebiet umfassende) vorbereitende Flächennutzungsplan und der aus dem Flächennutzungsplan entwickelte und einzelne Baugebiete regelnde Bebauungsplan. Planungsträger ist für beide Pläne die Gemeinde.

Die Gemeinde ist im Rahmen ihrer durch das Grundgesetz gesicherten Planungshoheit für ihre städtebauliche Entwicklung selbst verantwortlich. Ihr stehen zur Verfügung:
formelle Planungsinstrumente:

- **Flächennutzungsplan** (FNP), der die von der planenden Gemeinde gewollten und für die einzelnen Flächen differenzierten, städtebaulichen Nutzungen enthält und
- **Bebauungsplan** (B-Plan), der Festsetzungen, die die Art und das Maß der baulichen Nutzung, des überbaubaren Bereiches und der Verkehrsflächen enthält.

informelle Planungsinstrumente wie beispielsweise Masterplan, Konzeptpläne, Rahmenplan, Stadtentwicklungsplan STEP, städtebaulicher Entwurf, landschaftsplanerischer Entwurf, Spielplatzentwicklungsplan. Hinzu kommen noch die Umweltprüfung und Ausarbeitungen aufgrund von Ressortrechtsgrundlagen, projektbezogene erforderliche Gutachten und Umweltberichte.

Gesetzliche Grundlagen der Bauleitplanung sind vor allem:

- **Baugesetzbuch** (BauGB)
- **Baunutzungsverordnung** BauNVO
- **Planzeichenverordnung** (PlanZVO)

und

- Gesetze der Bundesländer: die Bauordnungen der Länder (z.B. BauOB-W) auch als Grundlagen für Gestaltungsvorschriften von Städten und Gemeinden.

Die Gemeinden haben gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Einen Anspruch auf Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Aufhebung eines Bauleitplans haben die Bürger aufgrund der Planungshoheit der Gemeinden nicht.

Der Flächennutzungsplan ist für das gesamte Gemeindegebiet aufzustellen. Er soll sich auf die Grundzüge der beabsichtigten Bodennutzung beschränken.
Nach § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne grundsätzlich aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Die Bebauungspläne werden von der Gemeinde als Satzung beschlossen.
Einfache Bebauungspläne, die nicht die Voraussetzungen eines qualifizierten Bebauungsplanes erfüllen, enthalten nur einzelne Festsetzungen als verbindliche Regelungen und werden durch die Regelungen der subsidiär anzuwendenden §§ 34 und 35 BauGB ergänzt.
Der qualifizierte Bebauungsplan setzt rechtsverbindlich fest, welche baulichen und sonstigen Anlagen auf einem Grundstück zulässig sind. Der gesamte mögliche Inhalt eines Bebauungsplanes ist durch §9 des Baugesetzbuches (BauGB) bestimmt.
Die Gemeinde kann nach § 12 BauGB einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan (Vorhaben- und Erschließungsplan) aufstellen, wenn der Vorhabenträger (Investor) feststeht und dieser sich verpflichtet, das Vorhaben und die Erschließung auf Grundlage dieses mit der Gemeinde abgestimmten Plans zu erstellen. Im Grundsatz gelten für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan die gleichen Vorschriften wie für den qualifizierten Bebauungsplan.

Städtebauliche Ordnung

Ohne Bauleitplanung, für bebaute Ortsteile werden Festlegungen nach § 34 BauGB getroffen, die umfassen: endgültige Grund- und Geschoßflächen analog zur BauNVO, Fixierung der Gebäudegeometrie und –konstruktion, exakte Gelände-, Trauf- und Gebäudehöhe, genaue Stellplatz- und Zufahrtsausbildung, Dachgestalt mit Form, Neigung und Material,
Ausgestaltung der Frei- und Spielflächen, Gauben, Dachüberstände, Dachflächenfenster.

Die städtebauliche Ordnung wird zudem mit Hilfe von Konzeptplänen diskutiert und gesteuert. Sie stellen die angestrebte gestalterische und funktionale Struktur der Stadt/Stadteile/Stadtquartiere dar. Ausgearbeitet werden vor allem folgende Pläne:
Das Gestaltungskonzept zeigt die geplante städtebauliche und landschaftsräumliche Struktur des Planbereiches mit den wesentlichen Gestaltungszielen.
Im Nutzungskonzept ist die angestrebte Flächennutzung im Gebiet dargestellt.
Im Grün- und Freiflächenkonzept werden die zukünftige Gestaltung und die Funktion der öffentlichen und privaten Grünflächen im Plangebiet aufgezeigt.
Das Verkehrskonzept stellt die erforderliche Infrastruktur für die unterschiedlichen Verkehrsbedürfnisse dar.

Im Maßnahmenkonzept werden die wichtigsten geplanten Maßnahmen sektorübergreifend aufgezeigt.

Sollten diese für die Rechtssicherung unzureichend sein, sind gem. §1 Abs.3. Baugesetzbuch Bebauungspläne aufzustellen, "sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist."
Der Bebauungsplan nach § 30 BauGB legt fest:

- Art und Maß der Nutzung, inklusive Ausnahmen;
- Baufeld und Grundfläche als Limit sowie maximale Geschoßfläche (Maß der baulichen Nutzung);
- Maximale Bauhöhe;
- Erlaubte Dachform und Dachneigung;
- Übergeordnete Verkehrs- und Grünflächen;
- Typologie von Stell- und Sonderflächen;
- Spielplätze und Nebenanlagen.

Gem. Vorschriften der jeweiligen Landesbauordnung können **gestalterische Festsetzungen** im Bebauungsplan (oder als eigener Plan) festgelegt werden, die städtebaulich begründet werden müssen. Sie umfassen:

- Fixierung der städtebaulichen Raumkanten
- Bestimmung der Dachform (Satteldach/Flachdach u.a.)
- Zulässige Materialien und Farben für Dach, Fassaden, Fenster und Türen;
- Das Verhältnis von Fassaden und Öffnungen (Fenster, Türen) als Limit;
- Maximale Höhe und zulässige Materialien sowie Art der Einfriedungen;
- Die Gestaltung von Vorgärten, dabei zulässige Art der Bepflanzung mit Sträuchern und Bäumen;
- Ausführungsbestimmungen für Außenanlagen, Terrassen, Balkone und Loggien;
- Zulässigkeit und Art der Ausführung von Reklamen, Antennen usw.

Kaum eine Gemeinde stellt heute einen Bebauungsplan auf ohne städtebaulichen Vertrag gem. § 11 BauGB. Den Umfang regelt § 11 Abs.1 Nr.1-4 BauGB.

Die Steuerung der Entwicklung in den Kommunen erfolgt durch Integrierte Stadtentwicklungskonzepte. In Deutschland geht es dabei vor allem um:

- Klima- und Umweltschutz,
- sozialgerechte und nachhaltige Bodennutzung,
- ein friedvolles Zusammenleben der Bewohner,
- Bewahrung und Entwicklung des urbanen und kulturellen Reichtums,
- leistungsfähige Infrastruktur und wirtschaftliche Prosperität,
- den Umgang mit dem demografischen Wandel,
- Stadtumbau (Wachstum oder Rückbau)
- ein qualitätvolles Wohnungswesen,

- weitsichtige, kommunalpolitisch geprägte und flächensparende Stadtentwicklung,
- Berücksichtigung europäischer Aspekte und Einbeziehung einer nationalen Stadtentwicklungspolitik.

Für das Gelingen dieser prozessorientierten Planungsarbeit sind die Beherrschung der informellen Planungsinstrumente und der Prozessorganisation wie auch die Anwendung von Kommunikationstechniken entscheidend.

Finanzhilfen des Bundes sind u.a. die Städtebauförderung nach dem besonderen Städtebaurecht des Baugesetzbuchs (BauGB). Die Einzelheiten ergeben sich für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen aus §§ 136 bis 164b BauGB und für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen aus §§ 165 bis 171 BauGB. Fördergegenstand ist jeweils die städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahme i. S. des Baugesetzbuchs als Einheit (Gesamtmaßnahme).
Hilfen des Bundes und der Bundesländer sind vor allem bundesweite Wettbewerbe, Modellvorhaben, Initiativen und Programme z.B. Stadtumbau, Soziale Stadt, Konjunkturprogramm, Bundes- oder Landsgartenschau, Internationale Bauausstellung.

Die Gemeinden erheben in eigener Verantwortung Sanierungsabgaben.
Durch die Planausweisung wird gleichzeitig eine Besteuerung der Grundstücke ausgelöst.
Die Einnahmen aus dieser Besteuerung kommen den Gemeinden zu.

Thomas Lantz

Bürgermeister der Stadt Ystad.

„Städtebau und Raumplanung in schwedischen Gemeinden“

Die schwedischen Gemeinden haben ausschließliche Zuständigkeit im Bereich Städtebau und Raumplanung innerhalb der Grenzen des Gemeindegebietes. Sie entscheiden selbst über die Nutzung der Grundstücke und der Gewässer. Bei der Planung hat die Gemeinde jedoch viele Interessen zu berücksichtigen. Die kommunalen Verwaltungsgremien und verschiedene öffentliche Behörden tragen dazu ihren Beitrag im Rahmen ihrer Kompetenzen.

Masterplan

Alle Gemeinden müssen einen sog. Masterplan für das gesamte Gemeindegebiet erarbeiten. Der Zweck dieses Plans ist es, Richtlinien zu erstellen, den Prozess der Entscheidungsfindung hinsichtlich des Grunds und der Gewässer zu unterstützen und Anweisungen für die Gestaltung der Bebauung zu geben. Der Plan stellt auch eine Vision und ein strategisches Instrument der künftigen Entwicklung dar. Im Masterplan wird auch bestimmt, wann die Gemeinde die detaillierten Pläne und die örtlichen Bestimmungen zu verabschieden hat. Der Plan verweist ebenfalls auf andere Behörden, die bei der Ausweisung des Grunds und der Gewässer mitbestimmend sind.

Der Gemeinderat hat mindestens einmal während seiner Wahlperiode einen Masterplan zu verabschieden. Der kommunale Verwaltungsrat erteilt dabei eine Erklärung über die Interessen der Regierung in dieser Hinsicht. Diese Interessen können beispielsweise Gebiete mit besonders wertvollem natürlichem oder kulturellem Potential betreffen. Die Erklärung stützt sich auch auf wirtschaftliche Interessen.

Der Erarbeitung des Plans muss ein breit angelegter sozialer Dialog zugrunde liegen. Nach Abschluss des Planungsprozesses finden Konsultationen mit allen zuständigen Behörden statt. Dazu gehören der kommunale Verwaltungsrat, die regionalen Planungsbehörden und andere Gemeinden. Anschließend wird der Planvorschlag veröffentlicht und jeder kann dazu seine Anmerkungen äußern. Am Ende wird der Plan durch den Gemeinderat verabschiedet. Der ganze Prozess nimmt 2 bis 3 Jahre in Anspruch.

Erweiterter zusätzlicher Masterplan

Bei manchen Gebieten ist ein erweiterter Masterplan erforderlich. Dies betrifft zum Beispiel Hafengebiete oder Stadtteile mit komplizierter Kulturlandschaft. Für derartige Gebiete werden detaillierte Masterpläne erarbeitet. Ein detaillierter, erweiterter

Masterplan muss dieselben Planungsentscheidungen befolgen wie der grundlegende Masterplan.

Detaillierter Plan

Der detaillierte Plan ist ein Änderungsinstrument. Die Erarbeitung der Pläne für den Grund und die Gewässer obliegt der Gemeinde. Der detaillierte Plan ist ein Instrument, mit Hilfe dessen die Lokalpolitik ihre Vorstellungen hinsichtlich der erwünschten Nutzungsart des Grunds und der Gewässer und sowie der Planung von Gebäuden formuliert. Der detaillierte Plan soll einen allgemeinen Grundriss dessen zeigen, was die Gemeinde auf dem betroffenen Gebiet zu ändern beabsichtigt oder in nicht geänderter Form belassen will. Der detaillierte Plan ist zu erstellen, wenn auf dem Gebiet der Stadt oder in deren Nähe ein neues Gebäude gebaut werden soll. Selbst wenn nur ein einzelnes, aber großes Gebäude errichtet werden soll, das auf die Umwelt Auswirkungen hätte, ist ein detaillierter Plan erforderlich.

Der detaillierte Plan wird auf einer Karte abgebildet; er enthält rechtlich verbindliche Festlegungen. Der Plan bestimmt, was und wo auf dem durch den Plan erfassten Gebiet erbaut werden kann. Der Plan beschreibt auch Straßen und Grünanlagen.

Wenn zu erwarten ist, dass der Plan wesentliche Auswirkungen auf die Umwelt haben würde, ist dazu auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung anzufertigen.

Örtliche Bestimmungen

Mit Hilfe der örtlichen Bestimmungen soll gewährleistet werden, dass die Vorgaben des Materplans realisiert und dabei die Gemeinwohlinteressen auf den durch die detaillierten Pläne erfassten Gebieten nicht verletzt werden. Die Bestimmungen auf der örtlichen Ebene werden durch allgemeine Pläne unterstützt. Durch örtliche Bestimmungen kann die Gemeinde die grundlegenden Parameter der Nutzung des Grunds und der Gewässer festlegen. Sie kann darüber hinaus die maximal zulässigen Flächen der Gebäude bzw. der dazugehörigen Grundstücke einführen oder auch den Schutz wichtiger Objekte und Gebiete und dgl. anordnen.

Jerzy Zieliński

Amt für Geodäsie und Kartographie, Warschau, Leiter des Departaments für Geodäsie, Kartographie und Informationssysteme Geographisch, Polen

„Implementierung der INSPIRE-Richtlinie in Polen in rechtlicher, organisatorischer und inhaltlicher Hinsicht."

Umfang der Aufgaben zur Anpassung der polnischen Rechtsvorschriften an die INSPIRE-Richtlinie.

Am 15. Mai 2007 ist die Richtlinie 2007/2/WE des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE) in Kraft getreten.
Für Polen bedeutet die Implementierung der INSPIRE-Richtlinie die Verpflichtung zur rechtzeitigen Schaffung der Polnischen Geodateninfrastruktur (PIIP) als Bestandteil der Infrastruktur der Europäischen Gemeinschaft, die ein System von rechtlichen, organisatorischen und technischen Mitteln darstellt, die eine allgemeine Zugänglichkeit der Geodaten mit Hilfe von Netzdiensten gewährleisten.
Gemäß Art. 24 Abs. 1 der Richtlinie ist Polen verpflichtet, bis zum 15. Mai 2009 nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, um dieser Richtlinie nachzukommen.

Die erstrangige und dringende Angelegenheit ist nun die Ausarbeitung der Rechtsgrundlagen für die Polnische Geodateninfrastruktur. Die Umsetzung der INSPIRE-Richtlinie in der polnischen Rechtsordnung erfolgt mit dem Gesetzesentwurf *über die Geodateninfrastruktur*, über den zur Zeit im Ministerrat beraten wird.
Gegenstand des Gesetzesentwurfes ist die Festlegung der Grundlagen für die Schaffung und Nutzung der Geodateninfrastruktur in Polen sowie die Benennung der federführenden Behörden, die für die Fragen der Schaffung und Nutzung dieser Infrastruktur zuständig sein sollen.

Die Polnische Geodateninfrastruktur:

- wird alle Ebenen der öffentlichen Verwaltung umfassen und allen Nutzern der Geodaten im Inland und in der Gemeinschaft dienen,
- einen interdisziplinären, fachübergreifenden, umfassenden und vielseitigen Charakter haben, was die Schaffung regionaler, lokaler und thematischer Infrastrukturen unter

der Bedingung der Gewährleistung ihrer Interoperabilität und Konformität mit den Durchführungsvorschriften zur INSPIRE-Richtlinie ermöglicht.

Das Ziel des neuen Gesetzes ist auch die Einführung von Rechtsmechanismen zur Gewährleistung der Interoperabilität und der Zusammenarbeit im Bereich der Daten, Metadaten, elektronischen Dienste und der Koordinierung des Aufbaus und der Entwicklung der Infrastruktur. Zur Erreichung dieser Ergebnisse ist es notwendig:

- Verwaltungsorganen verschiedener Ebenen, die auf Grund gesonderter Vorschriften für die Datenerfassung und öffentliche Nachweisführung im Bereich der Geodaten zuständig sind, neue Aufgaben aufzuerlegen und Grundsätze und Verfahren zur Umsetzung der bisherigen Aufgaben festzulegen, um den Pflichten der Schaffung und Implementierung der nationalen Geodateninfrastruktur nachzukommen,
- federführende Behörden zu benennen, die für die Koordinierung der Arbeiten zur Schaffung der Infrastrukturelemente in den einzelnen thematischen Bereichen der Geodaten zuständig sein werden.

Das Wesentliche der Geodateninfrastruktur ist die Interoperabilität, d.h. ein Zusammenwirken in folgenden Feldern:

- organisatorisch – zwischen den Partnern, die die Infrastruktur schaffen, d.h. all den Organen, Behörden, Institutionen, Organisationen und Firmen, die an der Nutzung der Geodaten und der damit verbundenen Dienste Interesse haben,
- technisch – bezüglich der Implementierung moderner Technologien und technischer Standards, um das Zusammenwirken verschiedener Teleinformatiksysteme zu gewährleisten,
- semantisch – bezüglich der Vereinheitlichung der Begriffe, die hinsichtlich der Geodaten in verschiedenen Bereichen des Wissen und der Wirtschaft verwendet werden, um die Geodaten richtig verstehen und sie effektiv nutzen zu können.

Die Polnische Geodateninfrastruktur umfasst Geodatenbestände, die:

- das Territorium der Republik Polen betreffen bzw. damit verbunden sind,
- in elektronischer Form bestehen,
- von einer Verwaltungsbehörde bzw. von Dritten aufbewahrt werden,
- mindestens zu einem der Themen der Geodaten gehören.

Im Gesetzesentwurf gibt es auch Vorschriften zur Regelung der interaktiven Zugänglichkeit der Geodaten mit Hilfe der Geodatendienste.

Die für die öffentliche Datenerfassung zuständigen Verwaltungsbehörden schaffen und betreiben, je nach ihrer Zuständigkeit, ein Netz, um ihre Geodatensätze und Geodatendienste zur Verfügung zu stellen. Der Zugang zu den Diensten für die Abrufung von Geodatensätzen ist allgemein und kostenlos.

Die durch die Infrastruktur erfassten Geodatensätze und Geodatendienste, die von einer Verwaltungsbehörde betrieben werden, sind anderen Verwaltungsbehörden in dem für die entsprechende Wahrnehmung der öffentlichen Aufgaben notwendigen Umfang kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Die für die Schaffung, Aufrechterhaltung und Entwicklung der Geodateninfrastruktur verantwortliche Behörde in Polen ist der für die öffentliche Verwaltung zuständige

Minister, der seine Aufgaben mit Hilfe des Hauptgeodäten des Landes wahrnimmt. Der Letztere ist u.a. verpflichtet:

- die Implementierung der nationalen Geodateninfrastruktur zu koordinieren,
- mit der Europäischen Kommission in den Angelegenheiten der Infrastruktur zusammenzuarbeiten,
- mit den Wojewoden und den Gebietskörperschaften auf jeder Selbstverwaltungsebene bei deren Maßnahmen zur Schaffung und Nutzung der Infrastruktur zusammenzuarbeiten.

Beim für die öffentliche Verwaltung zuständigen Minister wird ein Beirat für die Geodateninfrastruktur tätig sein – ein beratendes und begutachtendes Organ mit fachübergreifendem und interdisziplinärem Charakter unter Teilnahme von Vertretern der territorialen Selbstverwaltung, der Wissenschaft und der Wirtschaft.

Im Rahmen der Gesetzesvorlage erfolgt auch eine Novellierung des Gesetzes über Geodäsie und Kartografie, des Gesetzes über die öffentliche Statistik sowie einer Reihe von anderen Gesetzen, die in der Zuständigkeit des Umweltministers liegen.

Die Novellierung des Gesetzes über Geodäsie und Kartografie verfolgt das Ziel:

- die Bestimmungen des Gesetzes an die Bedürfnisse der Schaffung der polnischen Geodateninfrastruktur und an die Voraussetzungen der Implementierung neuer Teleinformatiktechnologien anzupassen,
- die Zuständigkeiten und Pflichten der Behörden der Geodäsie- und Kartografiedienste an die Aufgaben, die sich aus den Vorschriften des Gesetzes ergeben, anzupassen.

Zu den neuen Aufgaben des Hauptgeodäten des Landes, die sich aus der Novellierung des Gesetzes über Geodäsie und Kartografie ergeben, gehört es:

- Entwürfe der Regierungsprogramme für die Umsetzung der Aufgaben im Bereich der Geodäsie und Kartografie zu erarbeiten und sie über das Ministerium für Inneres und Verwaltung dem Ministerrat vorzulegen,
- ein System und ein Programm für Schulungen im Bereich der Geodäsie und Kartografie aufzustellen sowie mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Forschungs- und Entwicklungszentren und fachlichen Organisationen bei der Umsetzung dieser Schulungen zusammenzuarbeiten.

Mateusz Badowski

Rechtliche Aspekte der Implementierung der INSPIRE-Richtlinie in der Bundesrepublik Deutschland

„Information, raumrelevante Information (Geodaten) und Geodateninfrastruktur“

Information[1] stellt ein Gut mit einem bedeutenden und oft noch verkannten wirtschaftlichen Potential dar, dessen Wert mit der Entwicklung der Informationstechniken kontinuierlich wächst.[2] Nach Schätzungen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie beträgt der Wert der öffentlichen Information in der ganzen Europäischen Union fast 70 Mrd. €. Einer ihrer wesentlichen Bestandteile ist die raumrelevante Information. Der Wert dieser wird in Deutschland auf rund 2 Mrd. € geschätzt und es wird die Meinung vertreten, dass deren vollständige Bereitstellung die Schaffung von 14.000 neuen Arbeitsplätzen bedeuten würde.[3] Aus diesem Grunde steht sie im Mittelpunkt des Interesses nicht nur der öffentlichen Verwaltung, sondern auch des Privatsektors.

Die Nutzung der räumlichen Information (der Geodaten), d.h. der Information, die sich direkt oder indirekt auf eine bestimmte Lage oder ein geografisches Gebiet bezieht, fällt am günstigsten aus, wenn die Daten interoperabel sind. Die Menge der zugänglichen Daten einer bestimmten Art ist direkt proportional zu den Vorteilen, die man aus ihrer Zugänglichkeit erzielt. Die Möglichkeit eines schnelleren und billigeren Zugangs einer breiten Masse von Nutzern zu den Raumdaten mit hohem Standard (über das Internet) kann die Entscheidungsprozesse sowohl von Privatpersonen, Unternehmen als auch Verwaltungsorganen beträchtlich verbessern und deren Kosten reduzieren. All diese Ziele sollen für das Gebiet der gesamten Europäischen Union mit Hilfe der aufzubauenden Geodateninfrastruktur der Europäischen Gemeinschaft – INSPIRE erreicht werden.[4] Die bisher durchgeführten Analysen weisen darauf hin, dass sich das Vorhaben lohnt, weil das Verhältnis der Vorteile zu den Kosten den Wert von selbst 200:1 betragen könnte, wie es sich am Beispiel eines Programms zur Beurteilung der Hochwassergefahren, das seit dem Jahre 2001 durch die American Federal Emergency Management Agency (FEMA) umgesetzt wurde, zeigte.[5]

---

1 Den Begriff der Information im deutschen Rechtssystem einheitlich zu definieren, ist nach Meinung der meisten Autoren offensichtlich unmöglich, obwohl natürlich derartige Versuche unternommen wurden (vgl. z.B. Jan Ole Püschelschel, Informationen des Staates als Wirtschaftsgut, Duncker & Humbolt, Berlin 2006, S. 39ff)

2 Der Wert des Rauminformationsmarktes in Deutschland in den Jahren 2002-2007 wuchs um 24 %, nach: Martin Fornefeld, Gaby Boele-Keimer, Marc Gasper, Chancen für Geschäftsmodelle deutscher Unternehmen im europäischen und globalen Geoinformationsmarkt, Düsseldorf/ Berlin 2008, S. 1

3 http://www.bmwi.de

4 Auf Grund der Bestimmungen der Richtlinie 2007/2/WE des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft. Der Name des Projektes ist Abkürzung des engl. Namens der Infrastruktur: **IN**frastructure for **SP**atial **I**nfo**R**mation in **E**urope

5 Vgl. *COM_SEC(2004)0980*

Implementierung der INSPIRE-Richtlinie in der Bundesrepublik Deutschland

Die Ziele, die die INSIPRE-Richtlinie den Mitgliedstaaten setzt, können ganz grob in zwei Aspekte unterteilt werden: erstens die Schaffung von INSPIRE selbst, d.h. der eigentlichen Geodateninfrastruktur in der Gemeinschaft, und zweitens die Gewährleistung einer breiten Zugänglichkeit der (in 34 Themen in den Anhängen I-III zur Richtlinie gruppierten) Geodaten zu verhältnismäßig kleinen Preisen. Der erklärte Grund der Verabschiedung dieses Rechtsaktes war die Unterstützung der Politikgestaltung hinsichtlich von Politiken und Maßnahmen, die sich direkt oder indirekt auf die Umwelt auswirken können.[6] Zahlreiche Studien belegen, dass dies beispielsweise bei der Realisierung von Berichtspflichten nützlich sein kann.[7]

In der Bundesrepublik Deutschland, die ja ein föderaler Staat ist, müssen zur Implementierung der Richtlinie 17 Gesetze erlassen werden: ein Bundesgesetz und 16 Landesgesetze in den einzelnen Bundesländern. Bisher konnten drei Gesetze in Kraft treten: auf der Bundesebene das Gesetz über den Zugang zu digitalen Geodaten (Geodatenzugangsgesetz – GeoZG) vom 14.02.2009[8], das Bayerische Geodateninfrastrukturgesetz (BayGDIG) vom 01.08.2008[9] und das Gesetz über den Zugang zu digitalen Geodaten Nordrhein-Westfalen (GeoZG NRW) vom 28.02.09.[10] Das Bundesgesetz und das NRW-Gesetz sind sich sowohl der Form als auch dem Inhalt nach sehr ähnlich. Im BayGDIG dagegen ist die Ähnlichkeit zu den frühen, später noch geänderten Gesetzesvorlagen des GeoZG sichtbar, weil das bayerische Gesetz noch vor der Verabschiedung des Bundesgesetzes erlassen wurde. Es ist zu erwarten, dass die noch ausstehenden Gesetze zur Implementierung der INSPIRE-Richtlinie, nach ihrem Inkrafttreten hinsichtlich der Form und des Inhalts wahrscheinlich größtenteils dem GeoZG in der heutigen Form ähneln werden.

Trotz der erkennbaren Unterschiede ist die Struktur der bereits geltenden Gesetze sehr ähnlich. Die Aufgabe all dieser Gesetze ist auch die Erfüllung der Hauptziele der Richtlinie, das heißt der Beitrag zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in Europa und die Gewährleistung der einfacheren Zugänglichkeit der Geodaten.

In der Bundesrepublik Deutschland werden die Geodaten sowohl auf der Bundes- und Landesebene als auch auf lokaler Ebene gesammelt, gespeichert und verarbeitet. Die Arbeiten zur Schaffung der deutschen Geodateninfrastruktur dauern seit 1998 an, als von der Bundesregierung der Interministerielle Ausschuss für Geoinformationswesen[11] (Abk.: IMAGI) ins Leben gerufen wurde. [12]

---

6 Punkt 4 der Präambel der INSPIRE-Richtlinie. Der Sinn der Vorschrift ergibt sich auch aus der Rechtsgrundlage für ihre Verabschiedung, d.h. Art. 175 Abs. 1 EGV bezüglich des Umweltschutzes.

7 Vgl. z.B. Studien des Bundestages zum Thema der Auswirkung der Rauminformation auf den deutschen Umweltschutz: Deutscher Bundestag Drucksache 16/7082, 07.11.2007;

8 BGBl. I S. 278

9 GVBl. Nr. 15 vom 28.07.2008 S. 453

10 GV. NRW. S. 84

11 Bericht zur Verbesserung der Koordinierung auf dem Gebiet des Geoinformationswesens, Kabinettbeschluss der Bundesregierung vom 17.06.1998

12 Interministerieller Ausschuss für Geoinformationswesen

Ende 2003 entstand die GDI-DE, die aus vier Ebenen besteht: der politischen, politisch-fachlichen, konzeptionellen und technischen Ebene.

Fazit

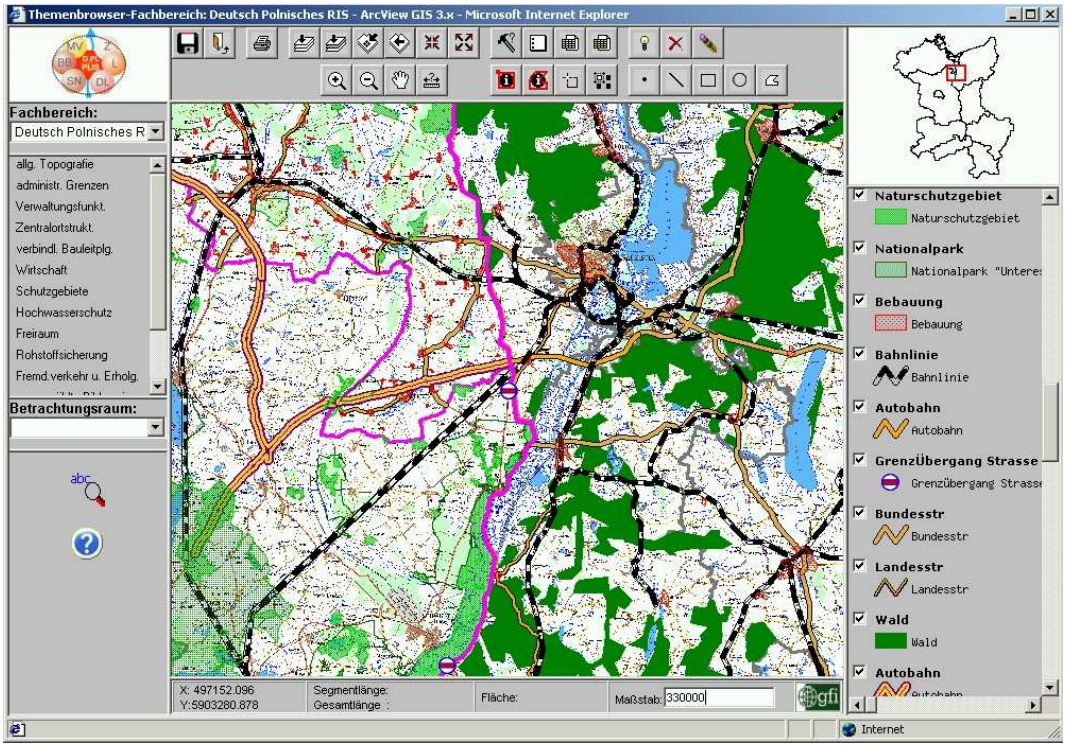
Die Gesetze zur Implementierung der Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE) in das Rechtssystem der Bundesrepublik Deutschland sind einander und ihrem Musterbild, d.h. der Richtlinie, sowohl dem Inhalt als auch der Form nach sehr ähnlich. Sie sind allerdings recht allgemein gehalten (wie auch die Richtlinie selbst). Erst die Durchführungsrechtsakte werden die Einzelheiten und die Folgen der zu implementierenden Regelung ans Tageslicht bringen. In Deutschland werden die Raumdaten sowohl auf der Bundes- und Landesebene als auch auf der lokalen Ebene verarbeitet. Die Bundesstaatlichkeit erschwert zusätzlich den Prozess der Koordinierung und Organisation der Implementierung der Richtlinie, weil die Letztere Fragen des Zugangs zur Information betrifft, was zu den Hoheitsaufgaben der Bundesländer gehört. Die Gesetze zur Implementierung der Richtlinie, die bereits in Kraft getreten sind, scheinen ihren Zweck gut zu erfüllen. Trotzdem kann man schwer von einer vollständigen Implementierung der INSPIRE-Richtlinie in der Bundesrepublik sprechen, weil noch entsprechende Landesgesetze in 14 Bundesländern nicht verabschiedet wurden. Die Anwendungspraxis dieser Gesetze wird uns zeigen, inwieweit sie auch die begründeten Interessen des Individuums schützen.

Robert Kurowiak

Regionales Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern in Szczecin

„Deutsch-Polnisches Raumplanungsinformationssystem”

PN – SIPP (Polsko-Niemiecki System Informacji Planowania Przestrzennego)
D-P PLIS (Deutsch – Polnisches Raumplanungsinformationssystem)



Das deutsch-polnische Raumplanungsinformationssystem dient der Vereinfachung und Effizienzsteigerung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im gemeinsamen Planungs- und Wirtschaftsraum. Die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern sowie Sachsen erarbeiten gemeinsam mit den Wojewodschaften Westpommern, Lebuser Land und Niederschlesien ein System raumordnungsrelevanter Information, in dem räumliche Strukturen der ganzen deutsch-polnischen Grenzregion anhand einer modernen, hardware- und softwaregestützten digitalen Plattform langfristig in drei Sprachen dargestellt werden sollen. Das System soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den Informationsaustausch tatkräftig unterstützen.

Ziele

- Schaffung eines unterstützenden Instrumentes für Entscheidungsprozesse im Bereich Raumentwicklung und Raumplanung;

- Eine GIS-gestützte, flächendeckende und kontinuierlich aktualisierbare Darstellung raumrelevanter Strukturen der Planungsregionen entlang der deutsch-polnischen Grenze in polnischer, deutscher und englischer Sprachversion;
- Schaffung der Grundlagen zur Herstellung gewünschter Gebietsauszügen nach beliebigen Sachdaten-Kombinationen für Anwender aus verschiedenen Branchen,
- Schaffung von Voraussetzungen für die Nutzung der geografischen und Sachdaten durch Dritte.

Ausgangssituation

Um bei den vielfältigen grenzübergreifenden Beziehungen im deutsch-polnischen Grenzraum deren räumliche Auswirkungen für die beteiligten Akteure angemessen berücksichtigen zu können, haben sich die für die Raumordnungsplanungen der Länder und die Raumbewirtschaftungspläne der Wojewodschaften zuständigen Behören entschieden, diese Unterlagen auch über die Staatsgrenze anzupassen sowie (grenzüberschreitend) raumbedeutsame Konzepte und Planungen mit den jeweiligen Nachbarn an Oder und Neiße abzustimmen. Für eine effiziente und nachhaltige Abstimmung ist das Verständnis der raumordnerischen Struktur des Nachbargebietes unerlässlich.

Vor dem Hintergrund der sehr unterschiedlichen Planungsinhalte und Plandarstellungen haben die die für Raumordnung zuständigen obersten Behörden der Wojewodschaften (Westpommern, Lebuser Land und Niederschlesien) und der Bundesländer (Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg, Sachsen) vereinbart, wesentliche raumbeeinflussende Strukturen und die dazugehörigen Sachinformationen flächendeckend auf beiden Seiten der gesamten deutsch-polnischen Grenze in den mittleren Zielmaßstäben 1:100.000 und 1:250.000 auf einheitliche Art und Weise in deutscher und polnischer Sprache darzustellen. Der Zweck des Deutsch-Polnischen interregionalen Raumplanungsinformationssystems (D-P PLIS) besteht somit insbesondere darin, zur Vereinfachung und Effizienzsteigerung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sowie raumrelevanten Angelegenheiten in den an der gemeinsamen Grenze liegenden Gebieten beizutragen.

Mit diesem internetbasierten Auskunftssystem wurde ein Hilfsmittel geschaffen, das nicht nur der räumlichen Planung für verschiedene Verwaltungsstrukturen und verschiedene Branchen dienen könnte.

Ausgehend von ihren Raumordnungs- bzw. Raumbewirtschaftungsplänen haben die Partner sich auf die Aufnahme folgender Fachbereiche verständigt: ausgewählte Verwaltungsfunktionen, Zentralortstruktur, landesplanerisch befürwortete Flächen der verbindlichen Bauleitplanung, Wirtschaft, Schutzgebiete, Hochwasserschutz, Freiraum, Rohstoffsicherung, Tourismus und Erholung, ausgewählte Bildungseinrichtungen, Verkehr, weitere technische Infrastruktur und ausgewählte Indikatoren zur Raumbeobachtung (gegenwärtig gibt es ca. 80 Bereiche).

Durch die Möglichkeit der effektiven Laufendhaltung wird die Nutzung des Systems langfristig auf immer aktuellem Sachstand gewährleistet.

Technische lösung

Auf der Basis von Mapservertechnologie wurden an den Standorten Leipzig, bei der Fa. GFI Gesellschaft für Informationstechnologie mbH, und Szczecin, beim Regionalen Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern, Kartenserver eingerichtet, die im Verbund arbeiten. Der Zugang zu den raumbezogenen Fachinformationen des Projektgebietes erfolgt browsergestützt über die zentrale Internetpräsenz **www.dp-plis.eu**.

Neben einer maßstabsunabhängigen Darstellung und einem integrierten Kartenausdruck (PDF) kann über eine Schlagwortsuche in einer Kombination aus geografischen und Sachdaten zielgerichtet recherchiert werden.

Mithilfe des durchgängig mehrsprachigen Ansatzes wird ein direkter Zugang zu den Informationen in polnischer und in deutscher Sprache gewährleistet. Die Pflege und Fortführung der Geodaten erfolgt bei den deutschen und polnischen Projektpartnern über lokale GIS-Desktop-Lösungen (ArcView). Über die Software Themenbrowser Plus besteht die Möglichkeit der direkten Eingabe und dynamischen Pflege von Darstellungsvorschriften und beschreibenden Informationen zu den Fachdaten.

Die durch die GFI mbH geschaffene Service-Architektur berücksichtigt dabei die europäischen und internationalen GIS-Standards. Bei Bedarf können beliebige andere Mapserver in den bestehenden Verbund eingebunden werden.

Aufgrund der in der Test- und Aufbauphase des Projektes gemachten positiven Erfahrungen zum gegenseitigen Verständnis der benachbarten räumlichen Struktur und Planungskultur wird empfohlen, das System auf weitere grenznahe Gebiete auszudehnen.

Vorteile

- Schnelligkeit im Handeln,
- keine Patch-Installation notwendig,
- Betrieb unabhängig von der Browser-Art,
- niedrige Anforderungen an die Hardware des Anwenders,
- Kartenausdruck möglich.

Nachteile

- wenig ausgefeilte Schnittstelle,
- fortgeschrittene Funktionen, die mit komplexeren Interaktionen seitens des Anwenders zusammenhängen, sind nicht möglich.

Erforderliche raumplanungsrelevante funktionen

- zentrale Visualisierung und Pflege der Informationen zu Metadaten,
- Anwendung dynamischer Tool-Listen zur Kombination und Verwaltung der Fachthemen-Layers über ein erweitertes Menü, Taskbar und Leisten,
- Verwaltung der oft verwendeten Auswahllisten zum automatischen Abrufen über SQL,

- integrierte Verwaltung der Anwendergruppen (Anwendung von Daten und Funktionalitäten durch verschiedene Stufen der Zugangsrechte für vordefinierte Anwendergruppen),
- übersichtliche und fachgerechte Datenorganisation nach vorbestimmten Regeln,
- Gewährleistung der einheitlichen Visualisierung der GIS-Daten, verschiedene Sachbereiche gestützt auf ein zentrales Regelwerk,
- externe, „themenbezogene" Verwaltung und Darstellung – nach gemeinsamen Regeln.

Das D-P PLIS Projekt im deutsch-polnischen Grenzraum ist eines der vielen in der ganzen EU. Es wird ständig aktualisiert und vervollkommnet und wird dadurch zu einem nützlichen Instrument für viele Institutionen. Die Implementierung der INSPIRE-Richtlinie verändert das Image des Systems durch die Vereinheitlichung seines Charakters.

Dr. Ing. Arch. Magdalena Belof

Fakultät für Architektur der Technischen Universität Wrocław und Wojewodschaftsbüro für Städtebau in Wrocław

„Die Möglichkeiten und die praktische Nutzung des Interreg-Programms zur Umsetzung von Raumplanungsprojekten in Polen in den Jahren 2004-2006“

Seit dem EU-Beitritt haben sich die meisten polnischen Gebietskörperschaften auf eine erfolgreiche Akquise der EU-Fördermittel spezialisiert, die meistens für die Umsetzung konkreter, sog. harter Investitionen, insbesondere im Bereich Infrastruktur, verwendet wurden. Diese ziehen auch die größte Aufmerksamkeit der Medien und der Öffentlichkeit auf sich. Sie spielen auch die Schlüsselrolle bei räumlichen Veränderungen.

Die „weichen Projekte” – insbesondere die Vorhaben in grenzüberschreitender Zusammenarbeit – werden dagegen meistens mit dem sozialen Bereich assoziiert und in Form von kulturellen, sportlichen und wirtschaftlichen Initiativen, Schulungen und Austauschen umgesetzt. Viel seltener dienen Projekte dieser Art zur Anwerbung der finanziellen Förderung für die Raumplanung und Raumordnung, obwohl eine solche Möglichkeit in den meisten Programmdokumenten vorhanden ist.

Die EU-Förderung für Maßnahmen im Bereich Raumplanung in Polen stammte in den ersten Jahren nach dem Beitritt (2004-2006) vor allem aus der Gemeinschaftsinitiative Interreg III (dritte Förderperiode). In einem geringeren Ausmaß wurden auch die Mittel der Initiative URBAN II über ein spezielles Programm namens URBACT in Anspruch genommen.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit (Interreg III A) wurde in Polen im Rahmen von insgesamt sieben bi- und trilateralen Programmen realisiert. Die Prüfung der Programmdokumente auf die Möglichkeit der Förderung von raumplanungsrelevanten Maßnahmen ergab u.a., dass:

- die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in jedem Grenzraum entlang der polnischen Außengrenzen gefördert wurde;
- fünf Grenzräume neben der Verkehrsinfrastruktur auch die Entwicklung anderer Infrastrukturen gefördert haben;
- vier Grenzräume in den Programmdokumenten Maßnahmen zur Entwicklung der Umweltschutzinfrastruktur und der Entwicklung der Wirtschaftsförderungs- und Tourismusinfrastruktur vorgesehen haben.

Darüber hinaus gab es auch ganz spezielle, für den jeweiligen Grenzraum charakteristische Maßnahmenfelder, wie z.B.: Erhaltung des Naturpotentials, Dorferneuerung und Entwicklung des ländlichen Tourismus (Polen/Brandenburg), Verbesserung der Wasserqualität in Binnengewässern (Polen/Mecklenburg-Vorpommern) oder etwa Gewährleistung kontinuierlicher Formen der grenzüberschreitenden Entwicklung ländlicher Räume sowie der Städte des Grenzraumes (Polen/Sachsen).

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wurden in Polen insgesamt 623 Projekte umgesetzt, von denen die meiste Anzahl in den Grenzräumen Polen/Mecklenburg-Vorpommern und Polen/Tschechien realisiert wurde. Trotz der Möglichkeiten, die das Programm Interreg III A schuf, wies deren Umsetzung darauf hin, dass polnische Behörden in diesem Falle recht selten auf Förderung für Projekte im Bereich Raumplanung zurückgriffen.

Das Programm für transnationale Zusammenarbeit (Interreg III B) war insbesondere auf Maßnahmen in diesem Bereich ausgerichtet. In Polen wurde es in zwei Teilgebieten realisiert: in der Ostseeregion und im CADSES. An beiden Programmen konnten Partner aus ganz Polen teilnehmen. Im CADSES-Gebiet wurden insgesamt 134 Projekte, darunter 55 unter polnischer Beteiligung umgesetzt. Den Ton bei der Umsetzung von Projekten gaben Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen und Hochschulen an: 22 Partner aus dieser Sparte haben allein Projekte im Wert von insgesamt über 4,7 Millionen Euro umgesetzt. Dieser Betrag war viel größer als das Gesamtvolumen der Fördergelder, die die Gebietskörperschaften aller Ebenen für ihre Aktivitäten angeworben haben, wo zwar insgesamt 34 Partner beteiligt waren, doch der Wert der Projekte nur knapp über 2,9 Millionen Euro betrug.

In der Ostseeregion wurden insgesamt 129 Projekte, davon 86 mit polnischer Beteiligung, bewilligt, wobei in drei Projekten polnische Institutionen die Rolle des federführenden Partners übernahmen. Es ist anzumerken, dass sich unter den Akteuren, die die höchsten Förderbeträge erhalten haben, neben den großen wissenschaftlichen Institutionen auch die Stadtverwaltung Świnoujście und der Verein der Gemeinden der Euroregion Baltic befanden.

Die interregionale Zusammenarbeit (Interreg III C) wurde in Polen insbesondere auf den Gebieten der östlichen und nördlichen Zone realisiert, wobei alle Interessierten auch auf den übrigen Gebieten zusammenarbeiten konnten. Förderung erhielten insgesamt 123 polnische Partner in 89 Projekten, deren Gesamtvolumen sich auf über 17,2 Mio. Euro belief. Da das Hauptziel des Programms INTERREC IIIC in der Förderung der regionalen Entwicklung bestand, ließen sich in diesem Rahmen Projekte im Bereich Raumplanung erfolgreich realisieren. Aus der Statistik für alle europäischen Länder ergibt sich, dass dieser Bereich, der auch die Revitalisierung von Gebieten und die Förderung der Stadtentwicklung beinhaltete, sich des größten Interesses erfreute (21% der umgesetzten Projekte). Was die polnischen Projektpartner angeht, so waren sie jedoch in Projekten aus anderen Sparten aktiver, wie etwa Förderung des Unternehmergeistes, Aktivierung

kleiner und mittlerer Unternehmen, Verbesserung der touristischen Dienstleistungen und der Vermarktung sowie Stärkung der Informationsgesellschaft.

Die Förderperiode 2004-2006 zeigte, dass die Nutzung der Möglichkeiten, die sich aus den Programmen der territorialen Zusammenarbeit für die Förderung der Raumplanung ergeben, nur bedingt im Interessenfeld vieler potentiell berechtigter Antragsteller, darunter der Gebietskörperschaften, lag. Zum Teil resultierte dies mit Sicherheit daraus, dass die Projekte nach den für die Strukturfonds geltenden Grundsätzen von den Projektträgern mitfinanziert werden mussten, daher entschieden sich viele Gebietskörperschaften dazu, die bescheidenen kommunalen oder regionalen Mittel eher für die Entwicklung der Infrastruktur zu verwenden, als für andere, weniger konkrete Vorhaben, deren Ergebnisse manchmal nicht ganz oder nicht eindeutig absehbar sind. Dies ist leider auch darauf zurückzuführen, dass die Raumplanung immer noch nicht zu den bevorzugten Bereichen in der Politik der selbstverwaltenden Gebietskörperschaften gehört und man diesem Fachbereich lediglich einen Bruchteil der Haushaltsmittel zuweist, um einfach nur die nötigsten oder schier zwingenden Aufgaben erfüllen zu können. Diese Feststellung betrifft dabei auch nur die Gemeinden und die Wojewodschaften. Da für die Landkreise gesetzlich keine Pflichten in Bezug auf die Raumplanung bestehen, haben sich diese fast gänzlich von der Gruppe der Akteure, die den Raum aktiv gestalten, zurückgezogen.

Der relativ kurze Zeitraum dieser ersten Umsetzungsphase von Interreg in Polen brachte aber viele interessante Projekte, die einen bedeutenden Beitrag zur Entwicklung der Raumplanung geleistet haben. Die Projektträger haben die Möglichkeit erkannt, dieses Fachgebiet durch EU-Mittel zu bezuschussen, insbesondere in der Dimension, die weit über die gesetzlichen Pflichten der Gebietskörperschaften hinausgeht und eine ganze Reihe von Vorhaben umfasst, die die Raumordnungspolitik und die Investitionen erfolgreich unterstützen und zur Verbesserung der räumlichen Ordnung beitragen. Zu nennen sind an dieser Stelle thematische Studien aller Art (z.B. Landschaftsstudien), Analysen und Strategien, Instrumente für das Raummanagement (GIS), örtliche Vorhaben im Bereich soziale Beteiligung, Personalschulung und Steigerung des „raumpolitischen Bewusstseins" oder etwa planerischen Initiativen, die das Gebiet von mehr als einer Verwaltungseinheit umfassen. In einigen Projekten wurden auch Möglichkeiten gefunden, die grundlegenden gesetzlichen raumplanerischen Aufgaben der Gebietskörperschaften zu fördern: beispielsweise wurden vorbereitende Studien für lokale bzw. regionale Raumordnungspläne oder auch städtebauliche und architektonische Konzepte erarbeitet.

Die zeitliche Dimension war natürlich einer der wichtigsten Impulse und gleichzeitig Vorteile der Teilnahme an von der EU kofinanzierten Projekten. Es ist aber auch auf andere positive Effekte der Umsetzung solcher Projekte hinzuweisen. Unter anderem ermöglichten sie den Projektträgern, zahlreiche thematische Netzwerke auf allen Verwaltungsebenen aufzubauen. Die Teilnahme an internationalen Arbeitsgruppen erweiterte nicht nur die Auswahl der in Praxis anzuwendenden planerischen Instrumente, sondern bereicherte auch das Niveau der Erkenntnis und des Verständnisses der gegenseitigen Gegebenheiten der Partner in raumplanerischer Hinsicht und der

Arbeitsgrundsätze der öffentlichen Verwaltung in anderen Ländern sowie das Bewusstsein der Ziele der europäischen Raumordnungspolitik.

Dank diesen internationalen Projekten konnten die Partner gemeinsame Entwicklungsprobleme ins Auge fassen und sie gemeinsam anzugehen, sowie Probleme lokaler Dimension von einer breiteren Perspektive, nicht selten durch Beachtung der Rechte des Partners, einschätzen (was eine kapitale Bedeutung insbesondere für die Entwicklung der Grenzräume hat). Die Zusammenarbeit zeigte auch die Richtungen für die Entwicklung der Infrastruktur und für die Errichtung von Verbindungen, die die nachhaltige Entwicklung der Regionen und den freien Verkehr der Menschen auf ihrem Weg zu Arbeitsplätzen, Erholungsorten und Dienstleistungen begünstigen.

Durch die Umsetzung von weichen Projekten, was gleichzeitig bedeutete, dass man sich in einem anderen ungewöhnlichen Milieu bewegte, wurde ein Beitrag zur beträchtlichen Erhöhung des Kompetenzniveaus, insbesondere in punkto Management, finanz- und rechtsrelevante Schulungen, Teamwork, Führungsmerkmale usw. geleistet.

Zu erinnern ist auch daran, dass infolge der Umsetzung der Projekte eine umfangreiche, öffentlich zugängliche Basis von Informationen in Form von Internetseiten, Büchern, Berichten, Analysen usw. zu Angelegenheiten entstand, die die wichtigsten Probleme der Raumentwicklung sowohl Polens als auch Europas betreffen. Wenn diese nun richtig vermarktet und verbreitet wird, kann das zur Erhöhung der Wahrnehmung der Raumplanungsproblematik durch die Öffentlichkeit beitragen.

All diese Elemente sollten sowohl durch lokale und regionale Gebietskörperschaften als auch durch das Milieu der Stadtplaner als ein wesentlicher Vorteil angesehen werden und zur Teilnahme an ähnlichen Programmen heute und in Zukunft ermutigen.

Anhang 5

Wilfried Görmar

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

„Erfahrungen aus der transnationalen Zusammenarbeit zur Raumentwicklung in der Ostseeregion - VASAB und INTERREG"

Transnationale Zusammenarbeit beeinflusst die nationale Stadt- und Regionalentwicklung

Wesentliche Rahmenbedingungen für die Raumentwicklung in Deutschland, Schweden und Polen werden vor allem durch die Ergebnisse der Zusammenarbeit der Raumordnungsministerien im Ostseeraum (bekannt unter dem Namen „Vision and Strategies around the Baltic Sea – VASAB) sowie durch die Programme der transnationalen Zusammenarbeit in der Ostseeregion (Interreg B) geschaffen.

Die Raumordnungsminister der Ostseestaaten haben im Rahmen ihrer „VASAB-Zusammenarbeit" bereits 1994 ein erstes Leitbild zur räumlichen Entwicklung in der Ostseeregion geschaffen, dass nach Jahren der politischen Teilung erstmals die Vision einer europäischen Makroregion entwarf, die von 2 Staaten der europäischen Union (Dänemark und Deutschland) gemeinsam mit 9 anderen Staaten (Belarus, Estland, Finnland, Lettland, Litauen, Norwegen, Polen, Russland und Schweden) gemeinsam erarbeitet wurde. „Pearls, Strings und Patches" wurden zu Begriffen die auch die nationale Regional- und Stadtentwicklungspolitik beeinflussten. Die Vorstellungen zur Entwicklung eines ostseeweiten funktionsteiligen Siedlungssystems, der Schaffung leistungsfähiger Verkehrsverbindungen zwischen bisher wenig kooperierenden Ländern, die Erschließung von Entwicklungschancen für z.T. dünn besiedelte ländliche Räume, die Nutzung des natürlichen und kulturellen Erbes für die regionale Entwicklung wurden zu Ansatzpunkten auch für nationale Politiken.

Die vierte Raumordnungsministerkonferenz der Ostseestaaten 1996 lieferte wesentliche Inhalte und Schwerpunkte für das erste Programm der transnationalen Zusammenarbeit im Ostseeraum für den Zeitraum 1997-1999 (Interreg IIC). Hieraus gingen wichtige Projekte hervor, z.B. die Entwicklung eines Netzwerkes von Sportboothäfen unter Berücksichtigung von raumentwicklungs- und Umweltkriterien (SuPortNet). Letzteres ging auf eine polnisch-deutsche Initiative zurück und kann zusammen mit mehreren Nachfolgeprojekten (insbesondere MARITOUR) als ein wichtiges wirtschafts- und regionalpolitisch besonders relevantes Projekt eingeschätzt werden. Hierdurch wurde der Segeltourismus im Ostseeraum staatenübergreifend entwickelt und die entsprechenden Städte und Standorte sowie deren Hinterland erheblich aufgewertet, produzierende und dienstleistende Wirtschaft und Tourismus gefördert.

Die fünfte Konferenz der Raumordnungsminister 2001 in Wismar orientierte die staatenübergreifende Zusammenarbeit insbesondere auf sechs Handlungsfelder, die im

Programm 2000-2006 der transnationalen Zusammenarbeit im Ostseeraum (INTERREG IIIB) aufgegriffen und weiter entwickelt wurden.

Die sechste Raumordnungsministerkonferenz in Gdansk 2005 hat weitere Inputs zur Umsetzung dieses Programms geliefert und insbesondere darauf orientiert die vielfältigen Potentiale der Ostseeanrainerstaaten besser miteinander zu verknüpfen. Diese Orientierung wurde zu einem Hauptanliegen des Programms der transnationalen Zusammenarbeit 2007 bis 2013. Viele transnationale Projekte wurden von polnischen und schwedischen gemeinsam mit deutschen Partnern initiiert.

Transnationale Projekte fördern neue innovative Ansätze

Als Projektbeispiele könnten genannt werden, das Projekt Baltic Plus, welches die Raumentwicklung im Grenzraum zwischen Schweden, Polen und Ostdeutschland förderte. Mit Baltic Plus wurde insbesondere eine gemeinsame politische Plattform geschaffen um Raumentwicklungskonzepte und –aktionen gemeinsam staatenübergreifend umzusetzen. Ähnliche sub-regionale bzw. transnationale Entwicklungszonen oder -korridore wurden mit den Projekten South Baltic Arc, SebCo oder COINCO gefördert. Das Projekt „South Baltic Arc“ entwickelte harmonisierte Entwicklungskonzepte, Regionalpläne und Planungen für Gewerbegebiete sowie Machbarkeitsstudien und Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverbindungen im südöstlichen Ostseeraum unter Einbindung von Kaliningrad.

Das Projekt „Rail Baltica“ diente dazu, die Verbesserung der Schienenanbindung der baltischen Staaten über Polen und Berlin an Mittel- und Westeuropa zu fördern.

Eine Reihe von Projekten trugen dazu bei, die Stadt-Land-Zusammenarbeit zu entwickeln und Disparitäten abbauen, in dem sie entweder Vorschläge entwickelten, wie Wachstumsimpulse von Metropolregionen für ein weiteres Umland nutzbar gemacht werden können oder indem sie direkt Entwicklungsalternativen für ländliche Räume aufzeigten. Stellvertretend sei auf das Projekt „Metropolitan Areas“ genannt. Die Partner dieses Projektes entwickelten unter anderem Strategien zur transnationalen Abstimmung und Vernetzung investitionsvorbereitender räumlicher Planungen, zur Erkundung und Bewertung räumlicher und branchenorientierter Innovationspotenziale sowie zur Integration ländlich geprägter Räume in Metropolregionen. Zahlreiche Investitionsvorschläge des Projektes wurden inzwischen mit anderen nationalen und EU-Fördermitteln sowie privatem Kapital realisiert. Mit dem Projekt wurden zudem Entwicklungsansätze und Governance-Modelle staatenübergreifend übertragen und weiter entwickelt.

Mit dem Projekt EUROB – „Europäische Route der Backsteingotik“ wurde unter anderem aufgezeigt, wie durch staatenübergreifendes Management bedeutsamer Kulturgüter wirtschaftliche Entwicklungsimpulse ausgelöst und weiche Standortfaktoren verbessert werden können.

Vor welchen aktuellen Herausforderungen stehen wir?

Die gerade erarbeitete Ostsseestrategie der Europäischen Union orientiert vor allem auf den Schutz sowie die nachhaltige Nutzung der Ostsee als wichtigste gemeinsame

Ressource aller Anrainerstaaten, auf die Förderung von Innovationen und die Entwicklung der Wissensgesellschaft, auf eine effizientere Gestaltung des Binnenmarktes, die Verbesserung der internen und externen Erreichbarkeit der Ostseeregion, die bessere Verknüpfung der Energiemärkte, die Erschließung alternativer Energiequellen, die sparsamere Energieverwendung sowie die Einführung eines staatenübergreifenden Risikomanagements auf dem Land und auf dem Wasser. Raumentwicklungspolitische Zielstellungen sind in die Ostseestrategie integriert. Sie werden aber zugleich in der ebenfalls in Ausarbeitung befindlichen „VASAB Long-term Perspective on Territorial Development oft the Baltic Sea Region“ noch weiter präzisiert. Die Raumordnungsminister haben sich hier vor allem auf raumentwicklungspolitische Herausforderungen konzentriert, die eine transnationale Lösung erfordern. Dies betrifft staatenübergreifende Städtenetze und Stadt-Land-Zusammenarbeit, die Entwicklung einer maritimen Raumordnung sowie die interne und externe Verkehrserreichbarkeit der Ostseeregion.

Analysen haben gezeigt, dass es zwar gelingt großräumige Disparitäten zwischen den Staaten zu verringern, dass aber zugleich interne Unterschiede innerhalb der Staaten, vor allem zwischen Stadt und Land anwachsen. Vor allem Metropolregionen zählen zu den „Gewinnern“ der Globalisierung. Die ohnehin oft dünn besiedelten ländlichen Räume des Ostseeraumes verlieren relativ an Wirtschaftskraft und fast überall auch an Bevölkerung. Lösungen sind erforderlich, um einerseits die Metropolregionen in ihren internationalen Funktionen zu stärken, zugleich aber die Wachstumseffekte für ein weites Umland der Metropolen nutzbar zu machen. Wenn dies Erfolg haben soll sind grundsätzlich neue Überlegungen der Stadt-Land-Zusammenarbeit erforderlich, sowohl im finanziellen, politisch-administrativen, infrastrukturellen wie im organisatorischen Bereich.

Die zunehmenden Nutzungskonflikte auf See und die Herausforderungen des Klimawandels zeigen, das gemeinsame Leitbilder, Prinzipien und Herangehensweisen an eine maritime Raumordnung erforderlich sind. Diese bildet eine wichtige Grundlage für eine nachhaltige Nutzung der Ostsee als gemeinsame Ressource sowie die Entschärfung von Nutzungskonflikten.

Im Verkehrsbereich müssen die transnationalen mit den regionalen Verkehrsnetzen besser verknüpft werden und insgesamt die Transportprozesse unter Nutzung des „modal split“ effizienter gestaltet werden. Zugleich müssen noch vorhandene Lücken im Verkehrssystem geschlossen werden. Dies betrifft z.B. die bessere Anbindung der baltischen Staaten an das übrige EU-Territorium aber auch die bessere Verbindung mit den Nachbarn im Osten und Süden.

In diesem Zusammenhang muss auch besser verstanden werden, dass sich die Geographie der Europäischen Union entscheidend geändert hat. Die periphere Lage der Ostseeregion wird traditionell auf die entwickelten westeuropäischen Regionen bezogen. Bezogen auf Mitteleuropa sieht dies anders aus. Wenn es gelingt, den mitteleuropäischen Kernraum zwischen Ostdeutschland, Polen, Tschechien, der Slowakischen Republik, Österreich und Ungarn zu revitalisieren, wirtschaftlich zu stärken, dann entstehen auch und gerade für den Ostseeraum und seine Anrainerstaaten neue

Entwicklungschancen. Hierzu sind Projekte, die die Verkehrs- und Regionalentwicklung in Nord-Süd wie auch in Ost-West-Richtung zwischen dem Ostseeraum und Mitteleuropa fördern, wie etwa „SoNorA“ und „Scandria“ aber auch „East-West-Transport-Korridor“ von großer Bedeutung. Die Zusammenarbeit zwischen dem dynamischen Ostseeraum und dem wieder erstarkenden mitteleuropäischen Raum einschließlich der Einbindung von Belarus, Russland und der Ukraine sind von strategischer Bedeutung für den Ostseeraum, für Mitteleuropa, für die EU und für Europa insgesamt.

Dr Wojciech Drożdż

Mitglied des Vorstands der Wojewodschaft Westpommern

„Oderpartnerschaft – massnahmen im bereich „verkehr und wirtschaft - stadtentwicklung"

Die Oderpartnerschaft verfolgt das Ziel, die Oderregion zu einer Region des Wirtschaftswachstums zu entwickeln. Die Kooperationspartner: die Wojewodschaften Westpommern, Lebuser Land, Großpolen und Niederschlesien sowie die Bundesländer Berlin, Brandenburg, Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern – haben die Schwerpunkte der Maßnahmen in folgenden Bereichen vereinbart:

- Innovationen und Technologietransfer,
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen und
- Tourismus.

In den oben genannten Bereichen wurden spezielle Foren gebildet, die sich mit der fachlich-inhaltlichen Fragen beschäftigen. Als wesentliche Ziele im Bereich der Verkehrsinfrastruktur kann Folgendes genannt werden:

- gemeinsames Lobbying bei der Regierung Polens und der Bundesregierung sowie bei der Europäischen Union zugunsten der Bahninfrastruktur,
- Optimierung der Fahrpläne und der Verbindungen im Bereich des gesamten ÖPNV,
- Schaffung attraktiver und übersichtlicher Tarifangebote in grenzüberschreitenden Beförderungen.

<u>Projekte, die mit der initiative oderpartnerschaft verbunden sind</u>

- Mitteleuropäischer Verkehrskorridor;
- westliche Umgehungsstraße von Szczecin;
- Stettiner Metropolengebiet;
- System der Vermarktung und der touristischen Information im Odergebiet;
- Cluster Tourismus im Odergebiet;
- Segelroute des Odergebietes, Golfland Oderregion, Radwege im Odergebiet;
- Datenbank der Innovationsfirmen;
- Innovationsfonds Venture Capital;
- sektorale Vorausschau in der Region;
- Identifizierung und Zusammenarbeit der Clusterstrukturen.

Die Initiative des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors (CETC) fördert die Entwicklung intermodaler Nord-Süd-Netzwerke als Grundlage der regionalen Entwicklung in Europa durch Verbesserung der Verbindungen, Entwicklung der Zusammenarbeit in der Logistik multimodaler Transporte, Förderung der sicheren und mit den Prinzipien der Nachhaltigkeit vereinbaren Mobilität, Entwicklung polyzentrischer Strukturen der

territorialen Zusammenarbeit und Erarbeitung neuer Synergien für die Stakeholder, die die Entstehung starker Wirtschaftszonen (wie Metropolen, Wirtschaftszentren in der Region sowie universitäre Zentren der wissenschaftlich-technischen Kompetenzen) begünstigen. Die obigen Ansätze sind vor dem Hintergrund der Lissabonner und der Göteborger Strategie ein handfestes Mittel zur Stimulierung der Planung in den Verkehrskorridoren der südlichen Ostseeregion. Dies soll zur besseren Erreichbarkeit, zur Verbesserung der territorialen Kohäsion, zur Integration und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Ostseeregion führen.
Die Infrastruktur des CETC auf dem polnischen Territorium bildet gewissermaßen eine „wasser- und landseitige" Brücke zwischen den skandinavischen Ländern und den Ländern Mittel- und Südeuropas und hat im breiteren Sinne eine entscheidende Bedeutung für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung aller Regionen, die im Bereich des Korridors liegen, darunter auch Westpolens.

Potentielle Entwicklungschancen für den Verkehrskorridor CETC ergeben sich aus:

- Prognosen der wirtschaftlichen Entwicklung Polens und der skandinavischen Länder;
- der Modernisierung und dem Ausbau des polnischen Verkehrsnetzes in der Nord-Süd-Achse;
- der Umsetzung der geplanten Investitionsvorhaben in den Seehäfen von Szczecin und Świnoujście;
- der Verkehrspolitik der EU und Polens, die die Entwicklung intermodaler Verkehrslösungen fördert,
- den wachsenden Anforderungen des Umweltschutzes in der Ostseeregion.

Ausgehend von den Ansätzen der umfassenden Politik, die sich das Ziel setzt, eine engere Integration des EU-Verkehrssystems mit den Nachbarländern zu erreichen, ist die transnationale Südostachse von der UE in Richtung Balkan und Türkei mit den Ostseeanrainerstaaten zu verknüpfen. Dies würde die Integration der bereits bestehenden paneuropäischen Korridore IV, V, VII, VIII, X und des CETC bedeuten. So würde der Letztere nicht nur eine Verlängerung der Südostachse hin zur Ostsee, sondern auch eine Nord-Süd-Verbindung zwischen zwei anderen transnationalen Achsen, der Zentral- und der Nordachse, darstellen.
Die regionalen Behörden im CETC-Gebiet unternehmen viele Bemühungen, um umweltfreundliche Verkehrsträger zu fördern und kombinierte, multimodale und intermodale Transporte zu entwickeln. Langfristig soll die Hauptverkehrslast auf Wasser- und Bahntransporte umgelegt werden, die ja zu den energiesparsamsten und umweltfreundlichsten Verkehrsarten gehören.
Vor dem Hintergrund der letzten Initiativen der Europäischen Kommission erscheint es zweckmäßig anzustreben, dass die Netze der linearen und punktuellen Infrastruktur im CETC-Korridor als „grüne" internationale Verkehrskorridore anerkannt werden.
Dies ist eine realistische Möglichkeit, für den CETC zu werben, weil dieser Korridor alle wichtigen Komponenten der „grünen" Verkehrskorridore umfasst, und zwar:

- Infrastrukturnetze aller Verkehrsträger inklusive der Häfen, intermodale Terminals und Logistikzentren;
- Konformität mit der Initiative der Meeresautobahnen;
- Es ist möglich, das NAIADES-Programm zur Entwicklung der Binnenschifffahrt im Rahmen des Vorhabens „Oderprogramm 2006" zu implementieren.
- Der Korridor enthält die Komponente des auf Güterbeförderung ausgerichteten Eisenbahnnetzes – in dem vom Ministerrat der Republik Polen angenommenen „Plan zur Implementierung des ERTMS in Polen" sind zwei Bahnlinien aus dem Verlauf des CETC, nämlich CE-59 und E59, enthalten.

Das Projekt ADRIATIC-BALTIC LANDBRIDGE wurde im Rahmen INTERREG IIIB CADSES umgesetzt; teilgenommen haben insgesamt 23 Partner aus den Ländern Mitteleuropas. Die Projektlaufzeit erstreckte sich auf die Jahre 2006-2008.

Das Ziel dieses Projektes war es, Möglichkeiten der Entwicklung multimodaler Nord-Süd-Landkorridore, die die Küstengebiete zweier gegenüberliegender Meere (Ostsee - Adria) verbinden, zu analysieren.
Die Grundlage der Projektumsetzung war die Schaffung einer neuen sektoralen Partnerschaft zwischen Akteuren aus verschiedenen Ländern, um differenzierte Szenarien der Entstehung und Funktion der Verkehrskorridore zu definieren und deren potentielle Möglichkeiten auf dem Markt zu prüfen.

Das Projekt „South-North Axis" stellt die Fortsetzung des Projektes „Adriatic-Baltic Landbridge" dar.

- Das Projekt wird im Zeitraum November 2008 – Februar 2012 im Rahmen des Programms für Mitteleuropa, in der Priorität: Verbesserung der äußeren und inneren Erreichbarkeit Mitteleuropas, umgesetzt.
- Das Ziel des Projektes ist die Suche nach den besten Verkehrs- und Logistikverbindungen zwischen der Ostsee- und der Adriaregion.

Das Projekt umfasst Belange von Verkehr, Logistik und Raumordnung und ist auf die Optimierung der Durchflüsse in Verkehrsnetzen und auf die Beseitigung der Hindernisse bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ausgerichtet.
Der Beitritt Polens zur EU im Mai 2004 schuf Voraussetzungen, um in der Oderregion einen Wirtschaftsraum zu schaffen, der sowohl die direkt an der Oder gelegenen Städte als auch Gebiete im Einzugsgebiet der Oder erfasst.

Gemeinsame Konferenzen, die Teilnahme an Messeveranstaltungen und regelmäßige Branchentreffen tragen neben den gegenseitigen Besuchen der Politiker und Verwaltungsvertreter zum Aufbau immer engerer Kontakte zwischen den Partnern beiderseits der Oder und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Wirtschaftsraumes bei.

Weitere grenzüberschreitende Kooperationen entwickeln sich in der Wirtschaft, zwischen Unternehmen und Institutionen, Organisationen und Vereinen, auf dem Gebiet der Forschung und Wissenschaft, aber auch im Bereich der Planung von Verkehrswegen und des vorbeugenden Hochwasserschutzes.

Die Gestaltung und Vermarktung des *Odergebietes* als einer zusammenwachsenden, sich dynamisch entwickelnden europäischen Region schafft viel versprechende Möglichkeiten in verschiedenen Bereichen des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, kulturellen und wissenschaftlichen Lebens.

Leszek Jastrzębski

Leiter (m.d.W.b.) des Regionalen Büros für Raumordnung der Wojewodschaft Westpommern

„Die Landkarte der Investitionsvorhaben im polnischen Teil des Grenzraumes“

Die Landkarte der Investitionsvorhaben im polnischen Teil des Grenzraumes soll in ihrem Ansatz einer der Bestandteile des künftigen Entwicklungskonzeptes für den Grenzraum unter dem Titel „Studium des Grenzraumes” und gleichzeitig eine gemeinsame Stimme in der Diskussion über die Ausgestaltung der Vision dieser Entwicklung sein. Die wichtigste Priorität bestand daher darin, eine gemeinsame Stellungnahme der betroffenen Behörden der territorialen Selbstverwaltung und der staatlichen Verwaltung, die ihre Aufgaben in diesem Bereich wahrnehmen, auszuarbeiten.

Als räumlicher Mindestumfang der durchzuführenden detaillierten Analysen wurden zunächst Gebiete definiert, die durch die Programme der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit erfasst sind, d.h. der westliche Teil der Wojewodschaft Westpommern, die ganze Wojewodschaft Lebuser Land und der südwestliche Teil der Wojewodschaft Niederschlesien. Schließlich ging aber das gesamte Gebiet der drei Grenzwojewodschaften als territoriale Grundlage für die Ausarbeitung der Karte ein.

Die Karte veranschaulicht die grundlegenden und wichtigsten Elemente der Verkehrsinfrastruktur für die einzelnen Regionen, aber vor allem für den gesamten Grenzraum. Straßen, inklusive Knotenpunkte, Bahnlinien, Wasserstraßen, darunter die für die Binnen- und für die Seeschifffahrt inklusive Binnen- und Seehäfen, sowie Flughäfen und Flugplätze. In der zeitlichen Hinsicht gibt die Karte drei Etappen wieder: den gegenwärtigen Stand (darunter die im Bau befindlichen Infrastrukturelemente, für die die umweltrelevanten Bescheide bzw. die Baugenehmigung vorliegen), den Stand der Pläne gemäß den bestehenden Entwürfen (Vorhaben, für die noch keine abschließenden Genehmigungen vorliegen, Variantenlösungen bzw. – in manchen Fällen – in Finanzplänen berücksichtigte Vorhaben) und den Stand der langfristigen Planung (Elemente mit noch nicht festgestelltem Verlauf, die den gewünschten Endzustand wiedergeben, z.B. Postulate der Wojewodschaftsvorstände).
Alle Infrastrukturelemente wurden gemäß ihrer Kategorie bzw. Klasse in polenweitem und internationalem Bezug eingezeichnet.

Als ergänzende, aber für das gesamte Verkehrssystem wesentliche Bestandteile wurden darüber hinaus die wichtigsten Elemente des Siedlungsnetzes auf dem Gebiet dargestellt, wobei hier auf Zentren von besonderer Bedeutung verwiesen wurde, die überregionale öffentliche Funktionen ausüben. Angegeben wurden auch Gebiete, die für die wirtschaftliche Entwicklung Impulse auslösen, wie z.B. Sonderwirtschaftszonen.
Aufgrund des Maßstabs und des räumlichen Umfangs dieser Studie beschränken sich die darin enthaltenen Elemente auf diejenigen von nationalem und internationalem Rang.

Im Ergebnis der Überarbeitung der ersten Ansätze wurde insgesamt ein Produkt erstellt, das einerseits die grundlegenden Züge der Nord-Süd-Verkehrsinfrastruktur vor dem Hintergrund des gesamten Grenzraumes und andererseits das sie ergänzende Verkehrssystem in Ost-West-Ausrichtung veranschaulicht. Um die wichtigsten Elemente der Verkehrsinfrastruktur herauszusondern, zu betonen und lesbar zu machen, wurden in der Landkarte das Schema der TEN-T und des AGR-Netzwerks entlang der deutsch-polnischen Grenze sowie das Schema der hauptsächlichen Verknüpfungen in der Nord-Süd-Achse und die ergänzenden Ost-West-Verbindungen überlagert.

Die Karte wurde anhand der Durchsicht, der Bestandsaufnahme und der Analysen strategischer und planerischer Unterlagen erarbeitet, die von den Behörden der Kommunal- und der Staatsverwaltung zur Umsetzung bewilligt wurden. Dazu gehören:

- strategische Dokumente auf der nationalen Ebene,
- Entwicklungspläne der Wojewodschaften, darunter die Verkehrsentwicklungsstrategien,
- Raumordnungspläne der Wojewodschaften,

sowie andere bekannte Initiativen, Arbeiten und Studien, die sich auf das durch die Landkarte erfasste Gebiet beziehen, wie z.B.:

- der Mitteleuropäische Verkehrskorridor CETC,
- das deutsch-polnische Raumplanungsinformationssystem PN-SIP – DP-PLIS,
- das deutsch-polnische Entwicklungsraum Oder/Neiße DPERON,
- AB Landbrigde,
- Baltic Gateway,
- und andere zugängliche Studien zu der gegenständlichen Problematik.

Das Hauptziel des Vorhabens bestand darin, die Schwerpunkte der Verkehrsinfrastruktur im polnischen Grenzraum in grafischer Form mit einer synthetischen Beschreibung zu erstellen. Die diese Schwerpunkte veranschaulichende Karte sollte für unsere Partner aus Deutschland eine klare Aussage bei der Formulierung gemeinsamer Vorhaben und bei der Überarbeitung eigener Vorhaben mit grenzüberschreitendem Charakter darstellen. Man kann davon ausgehen, dass für den deutschen Teil des Grenzraumes in Zukunft auch eine ähnliche Karte entsteht, was bei gemeinsamen Treffen beiden Seiten ein gutes Instrument in die Hand gibt, um gemeinsame und divergierende Konzepte

anhand der vorgestellten, in Umsetzung bzw. in Vorbereitung begriffenen oder geplanten Vorhaben zu identifizieren.

Der wichtigste Vorteil, der sich aus der Umsetzung der Aufgabe unter dem Namen **Landkarte der Investitionsvorhaben im polnischen Teil des Grenzraumes** ergibt, ist die von den drei Wojewodschaften des Grenzraumes unter Mitbeteiligung des Ministeriums für Infrastruktur erstellte Karte der in Umsetzung bzw. in Vorbereitung begriffenen oder geplanten Infrastrukturvorhaben (Branche Verkehr) auf dem betroffenen Gebiet. Die komplexe Analyse und Berücksichtigung der Transportproblematik im gesamten Grenzraum ermöglicht die Ausarbeitung einer einheitlichen, intern kohärenten und repräsentativen Darstellung der investiven Vorhaben im Bereich Verkehr. Das auf diese Weise zusammengetragene Material wird nach noch zu erfolgenden Abstimmungen eine lesbare und aussagekräftige Information für die Partner darstellen können.
Die Anfertigung der Karte mit gemeinsamen Bemühungen der raumplanerischen Dienste der drei Wojewodschaften ist darüber hinaus auch ein wichtiger Schritt auf dem Weg der Entwicklung der Zusammenarbeit der Grenzraumregionen auf dieser Ebene. Das ausgearbeitete Ergebnis stellt die volle Kompetenz der Grenzwojewodschaften und ihrer Raumordnungsbehörden unter Beweis, gute raumplanerische Arbeit auf dem gesamten Gebiet ihrer Zuständigkeiten zu leisten.

Anhang 6a, 6b, 6c

Krzysztof Żarna

Büroleiter CETC

„CETC- wirkungsvollste Nord-Süd-Verbindung“

Poszerzanie granic Unii Europejskiej, związane jest z tworzeniem nowego terytorium politycznego, nowej, kosmopolitalnej tożsamości, które często przeciwstawiają się i odmieniają narodowy punkt odniesienia. Proces integracji europejskiej może być postrzegany jako dynamiczne powstawanie nowej przestrzeni publicznej, która staje się powoli jednostką polityczną. Kraje Unii Europejskiej cechuje jednak wyjątkowo rozbudowany system różnorodnych form samorządu w kierowaniu krajem, jego sektorami gospodarczymi i regionami, w związku z tym, jego rola ma szczególe znaczenie. Samorządy kreują rzeczywistość w taki sposób, by w dobie nowoczesnego zarządzania i postępującego procesu globalizacji nie zatracić swej cennej roli w organizowaniu życia społeczno – gospodarczego. Intensyfikacja działań integracyjnych przyczynia się nie tylko do politycznego zadowolenia, ale w znacznym stopniu służy wyzwalaniu inicjatyw lokalnych i regionalnych, a co za tym idzie, przyspieszeniu intensywnego rozwoju społeczno – gospodarczego. Oddolne (samorządowe) inicjatywy stają się często podstawą działań o skali międzynarodowej. To właśnie oddolna inicjatywa stanęła u podstaw powstania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65).

W wyniku trwałej i wciąż zacieśniającej się współpracy Regionu Skania (Szwecja) oraz Województwa Zachodniopomorskiego (Polska), na początku XXI wieku rozpoczęto działania mające na celu wzmocnienie rozwoju tego obszaru. Porozumienie, które początkowo dotyczyło tylko dwóch regionów, ewoluowało i z czasem stało się wspólną inicjatywą nie dwóch, a sześciu regionów. Regiony te wyraziły wolę współpracy na rzecz utworzenia i promowania Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, którą zwerbalizowały poprzez wspólne porozumienie. 6 kwietnia 2004 r. w Szczecinie, przedstawiciele regionów i samorządów lokalnych ze Skanii (Szwecja), Województw Zachodniopomorskiego, Lubuskiego i Dolnośląskiego (Polska), Hradec Kralove (Czechy) oraz Bratysławy (Słowacja) podpisali Porozumienie na rzecz utworzenia Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego. Inicjatywa spotkała się z dużym zainteresowaniem pobliskich regionów i wkrótce dołączyły do niej Region Trnava (Słowacja), Powiat Varaždin (Chorwacja) oraz trzy powiaty węgierskie - Győr-Moson-Sopron, Vas i Zala reprezentujące Zachodni Region Zadunajski.

Korytarz CETC-ROUTE65 zajmuje powierzchnię ok. 230 005 km^2, a jego trasa przebiega ze Skanii (Południowa Szwecja), poprzez Morze Bałtyckie (projekt autostrady morskiej Świnoujście – Ystad), Europę Środkową, aż na Południe Europy – do Adriatyku.

Na obszarze Korytarza znajdują się ważne ośrodki gospodarcze, węzły komunikacyjne, szlaki transportowe łączące Europę z państwami Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej.

Osią Korytarza - jest międzynarodowa droga E65, która bierze początek w Malmö w Szwecji, przebiega przez zachodnie województwa Polski, Czech, Słowacji, Węgier oraz Chorwacji, kończąc się w Chaniá na Krecie. Na obszarze Korytarza znajdują się wiodące połączenia kolejowe północ – południe oraz drogi wodne Odry oraz Dunaju. W charakterystyce Korytarza uwzględnia się także międzynarodowe połączenia lotnicze poprzez międzynarodowe porty lotnicze, takie jak Malmö – Sturup oraz port lotniczy w Bratysławie im. Milana Rastislava Štefánika, sięgające poza obszar CETC-ROUTE65.

Planuje się, aby korzystając z połączenia Bratysławy i IV Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, trasa Korytarza połączyła również Morze Czarne z portem Konstanca. CETC-ROUTE65 pełni rolę pionowego połączenia pomiędzy trzema osiami transportowymi wschód-zachód: Via Hanseatica, Via Baltica, III Paneuropejski Korytarz Transportowy, i łączy południową Skanię ze środkową i południową Europą.

Regiony oficjalnie kierują się wspólnym celem, jakim jest stworzenie sprzyjających warunków komunikacyjnych i rozwojowych dla Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego (CETC-ROUTE65), służącemu dobru wszystkich regionów i ich obywateli. Na mocy Porozumienia, utworzono Międzyregionalny Komitet Sterujący (MKS), który inicjuje i koordynuje działania między Stronami Porozumienia. Inicjatywa ma na celu wykreowanie systemu multimodalnych powiązań infrastrukturalnych i gospodarczych, służących zrównoważonemu rozwojowi oraz wzmocnieniu konkurencyjności tego obszaru. Powstanie pasma rozwojowego CETC-ROUTE65, w sposób odczuwalny, zwiększy konkurencyjność regionów położonych w jego obrębie, wzmocni obszary słabe strukturalnie, a tym samym zmniejszy bezrobocie, rozwinie turystykę i gospodarki regionalne. Wprowadzenie innowacyjnych rozwiązań w zakresie transportu, ze szczególnym naciskiem kładzionym na przewozy kolejowe i morsko – rzeczne skutkować będzie poprawą jakości środowiska naturalnego, a tym samym – poprawą jakości życia nas wszystkich.

Rozbudowa sieci transportowych, ponadregionalnych i ponadnarodowych, takich jak CETC-ROUTE65, daje ogromne możliwości zacieśnienia kontaktów międzyregionalnych, nawet między odległymi regionami oraz daje możliwość dostosowania metod planowania i gospodarowania przestrzenią. Na tej podstawie może rozwijać się bardziej zaawansowana współpraca gospodarcza, społeczna i kulturalna.

Rozwój społeczny i ekonomiczny społeczeństw, odbywa się na obszarach położonych wzdłuż osi transportowych: dróg, kolei, szlaków wodnych. Stanowi to główną przyczynę zacieśniania współpracy między państwami i regionami europejskimi w dziedzinie rozwoju sieci transportowych, transportu multimodalnego i zintegrowanego. Z drugiej jednak strony, transport ma również negatywny wpływ na środowisko naturalne, a tym

samym zdrowie i życie człowieka. Rozwijanie jednej dziedziny życia kosztem drugiej jest niedopuszczalne, dlatego Inicjatywa CETC-ROUTE65, ma za zadanie, stworzenie sprzyjających warunków komunikacyjnych służących rozwojowi obszaru CETC-ROUTE65, w poszanowaniu środowiska naturalnego.

W przyszłości nastąpi zwiększenie natężenia ruchu drogowego i promowego. Ruch drogowy wywiera znaczny wpływ na środowisko naturalne. Ambicją Partnerów Inicjatywy CETC jest wspieranie zrównoważonych rozwiązań transportowych i świadome podejście do tych kwestii poprzez rozwiązywanie problemów ze specjalnym uwzględnieniem środowiska oraz wspieranie rozwoju Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego, jako "zielonego" korytarza. Współpraca międzynarodowa regionów tworzy przesłanki dla osiągnięcia bardziej wydajnej i zarazem bardziej przyjaznej środowisku obsługi wzrastającej liczby towarów przewożonych wzdłuż osi północ-południe.

Rozwój infrastruktury i powiązań gospodarczych, wymiana kulturalna, wspólne działania na rzecz ochrony przyrody, stwarzają okazję do szybszego rozwoju poszczególnych regionów. Realizacja inwestycji, głównie transportowych, stworzy warunki do szybszego przepływu towarów i ludzi, a tym samym zwiększy konkurencyjność obszaru CETC w odniesieniu do pozostałej części kontynentu. Spowoduje również utworzenie nowego obszaru gospodarczego w Europie łączącego Adriatyk z Morzem Bałtyckim, Czarnym i Egejskim. Zrównoważony i skoordynowany rozwój obszaru zapewni zarówno ochronę środowiska naturalnego, jak i zasobów naturalnych.

W związku z tym, że Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy łączy wszystkie rodzaje transportu i oparty jest o rzekę Odrę, stanowi on naturalną propozycję ekologicznego szlaku transportowego w tej części Europy. Dlatego też wydaje się, iż propozycja CETC jest doskonałym przykładem europejskiego "zielonego" korytarza.

Anhang 7

von Dr. Wolfgang Preibisch

Ministerialdirigent, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

„Planentwurf für die Ausschließliche Wirtschaftszone der Bundesrepublik Deutschland in der Ostsee"

Worum geht es bei der „AWZ"?

Bei der AWZ handelt es sich um das Meeresgebiet, das seewärts der 12-Seemeilenzone liegt. Die AWZ gehört nicht zum Staatsgebiet. Das Völkerrecht erlaubt dem Anrainerstaat jedoch die wirtschaftliche Nutzung. Die Fläche der deutschen AWZ beträgt in der Ostsee 4.500 km ^{2} und in der Nordsee 28.600 km ^{2}. Insgesamt erreicht die deutsche AWZ damit eine Fläche, die etwa einem Zehntel der Fläche des deutschen Staatsgebietes entspricht.

Warum stellt der Bund die Raumordnungspläne auf?

Normalerweise ist es Aufgabe der Länder, Raumordnungspläne aufzustellen. Da die AWZ nicht zum Staatsgebiet gehört, liegt sie in keinem Bundesland. Deshalb kann nur der Bund die beiden Raumordnungspläne aufstellen. Das geschieht durch Rechtsverordnung auf der Grundlage des Raumordnungsgesetzes.

Weshalb werden die Raumordnungspläne aufgestellt?

Auch auf dem Meer entwickeln sich zunehmend Nutzungskonflikte. Konkreter Anlass ist, dass in der AWZ schnell möglichst viele Windenergieanlagen errichtet werden sollen. Die *Offshore-Windenergienutzung* ist wichtiges politisches Ziel der Bundesregierung.

Die neuen Windenergieparks auf hoher See stehen in Konkurrenz zu anderen raumordnerischen Belangen: dem Meeresumweltschutz, der Schifffahrt, der Fischerei, der Rohstoffgewinnung sowie der Nutzung der Meere für Seekabel und Rohrleitungen. Die neuen Raumordnungspläne sollen dafür sorgen, dass diese unterschiedlichen Belange in angemessener Weise berücksichtigt gebracht werden.

Warum kümmert sich die Raumplanung um die AWZ?

Die Raumordnung hat in Deutschland eine fachübergreifende Aufgabe. Aufgabe der Raumordnung ist eine abwägende und vorausschauende Planung der vielfältigen Nutzungsinteressen.

Was bringt ein Raumordnungsplan?

Das Instrument, mit denen Raumordnungspläne arbeiten, sind die Festlegungen. Sie erfolgen entweder in Form von „Zielen der Raumordnung". Die Ziele sind dann bei der Entscheidung bindend, ob ein bestimmtes Projekt genehmigt werden kann. Die Festlegungen können aber auch „Grundsätze der Raumordnung" sein. Dann sind die

vorgegebenen Grundsätze im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Besonderheit der Raumordnung im Meer besteht darin, dass die Nutzung dort weitgehend bereits durch das Völkerrecht, vor allem durch das Seerechtsübereinkommen, festgelegt ist. Danach darf vor allem die internationale Schifffahrt nicht durch das nationale Recht eingeschränkt werden. Die neuen Raumordnungspläne tragen dem Rechnung, indem sie die Hauptschifffahrtsrouten als Vorranggebiete für die Schifffahrt festlegen. Damit bilden die Hauptschifffahrtsrouten das Grundgerüst für die Raumordnungspläne. Andere Nutzungen sind grundsätzlich nur in den Räumen zwischen den Hauptschifffahrtsrouten möglich.

Wie soll die Windergienutzung geregelt werden?

Kernaufgabe der neuen Raumordnungspläne für die AWZ ist es, eine raumplanerische Grundlage für die Nutzung der Windenergie zu schaffen.

Warum werden nur wenige Vorranggebiete festgelegt?

Das geschieht insbesondere dadurch, dass der Raumordnungsplan Vorranggebiete für Windenergie ausweist. In der Ostsee sind zwei solche Vorranggebiete vorgesehen.

Vor allem für die Nordsee hat die Wirtschaft verlangt, dass mehr Vorranggebiete ausgewiesen werden. Das ist aber noch nicht möglich, weil Vorranggebiete nur ausgewiesen werden können, wenn zuvor umfassende Untersuchungen und eine Umweltprüfung durchgeführt wurden. Große Teile der hohen See sind jedoch bis heute noch weitgehend unbekannt. Wir wissen zum Beispiel nur teilweise, wie der Meeresboden beschaffen ist und ob es dort besonders schutzbedürftige Formationen gibt, wie z. B. Riffe. Vor diesem Hintergrund können wir zur Zeit nur wenige Vorranggebiete für Windenergie ausweisen. Das betrifft vor allem die Nordsee, wo der Bedarf und die Möglichkeiten für weitere Vorranggebiete gegeben sind.

Dürfen Windparks auch außerhalb der Vorranggebiete gebaut werden?

Zugleich ist zu entscheiden, ob der Bau von Windenergieanlagen außerhalb der Vorranggebiete genehmigt werden darf.
In der deutschen AWZ können schon jetzt viele Windparks errichtet werden. Bereits 21 Windparks mit rund 1.500 Einzelanlagen sind genehmigt worden. Davon sollen in diesem Jahr die ersten sechs Anlagen in der Nordsee gebaut werden. In den vorgesehenen Vorranggebieten kann der Bau von weiteren 1.100 Windenergieanlagen genehmigt werden. Dennoch dringt die Windenergiewirtschaft darauf, dass weitere Windparks auch außerhalb der Vorranggebiete genehmigt werden können. Diese langfristige Vorsorge sei erforderlich, weil nur bei einer weit in die Zukunft reichenden Perspektive die Infrastruktur entstehe, die für den Bau von Windfarmen auf der hohen See erforderlich ist. Dabei handelt es sich um die Betriebe, welche die riesigen Windräder herstellen, die in der bis 40 m tiefen See notwendig sind. Dabei handelt es sich aber auch um die neuen Spezialschiffe, die man braucht, um Windräder in der AWZ zu bauen. Damit der Aufbau von Windfarmen auf der hohen See schnell in Gang kommt, soll der Bau von Windfarmen

auch außerhalb der Vorranggebiete genehmigungsfähig sein. Nur in den sog. Natura 2000 Gebieten, also in den FFH- und Vogelschutzgebieten, wird die Errichtung von Windenergieanlagen ausgeschlossen.

Wie lässt sich ein verstreuter Wildwuchs verhindern?

Auf der anderen Seite soll aber verhindert werden, dass in der AWZ verstreute Windräder errichtet werden und keine Konzentration stattfindet. Denn eine Streuung würde die Schifffahrt und die Fischerei unnötig behindern. Deshalb soll ein sog. Konzessionsverfahren eingeführt werden, das die Genehmigung von Windparks außerhalb der Vorranggebiete strukturiert. Dazu wird zur Zeit die Seeanlagenverordnung geändert. Die Untersuchungen, die vor der Genehmigung eines Windparks durchzuführen sind, sollen nur noch bei den Meeresflächen zulässig sein, für die das zuständige Bundesamt eine Konzession erteilt. Die Konzession wird nur für Gebiete erteilt, die das Bundesamt vorher festgelegt hat und für die es alle Interessierten auffordert, eine Konzession zu beantragen. Von den Antragstellern erhält derjenige die Konzession, der die besten Voraussetzungen dafür bietet, dass er im Falle der Genehmigung schnell mit dem Bau von Windenrädern beginnt.

Wie weit sind die Raumordnungspläne?

2008 hat der Bund ein umfassendes Beteiligungsverfahren zu den ersten Entwürfen durchgeführt. Wir haben sie auch mit unseren Nachbarstaaten erörtert. In Bezug auf die Ostsee waren das Dänemark, Polen und Schweden.
Auf Grund der Ergebnisse dieses ersten Beteiligungsverfahrens wurden die Entwürfe für die Raumordnungspläne überarbeitet.

Welchen Stand hat die Abstimmung mit der Republik Polen?

Die Überarbeitung des Raumordnungsplans für die Ostsee war Gegenstand ausführlicher Verhandlungen mit der Republik Polen.
Dabei haben wir insbesondere erörtert, wie wir mit einem Seegebiet nördlich von Swinoujscie / Swinemünde umgehen, dessen völkerrechtlichen Status Polen und Deutschland unterschiedlich beurteilen. Wir haben das Problem dadurch gelöst, dass wir es aus dem Raumordnungsplan für die Ostsee ausgeklammert haben, so dass das Gebiet nicht mehr Gegenstand des Raumordnungsplans ist.

Die Verhandlungen mit der Republik Polen hatten darüber hinaus zum Ergebnis, dass in Polen eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt wird. Wir bereiten das zur Zeit vor, indem sowohl der Raumordnungsplan und seine Begründung als auch der umfassende Umweltbericht ins Polnische übersetzt werden, damit danach das Beteiligungsverfahren in Polen beginnen kann.

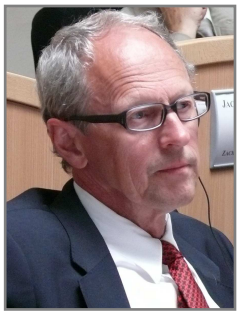
Wie soll es weiter gehen?

Im Mai wurde in Deutschland das zweite Beteiligungsverfahren eingeleitet. In Kürze wird dieses Beteiligungsverfahren abgeschlossen sein.

Wenn auch das Beteiligungsverfahren in der Republik Polen abgeschlossen ist, werden die Stellungnahmen ausgewertet. Auf dieser Grundlage werden wir prüfen, ob wir die Entwürfe der Raumordnungspläne noch einmal ändern müssen. Sollten keine Änderungen erforderlich sein, und das hoffen wir, werden wir den Beschluss der Bundesregierung über die Raumordnungspläne herbeiführen.

Ausblick

Der Raumordnungsplan für die deutsche AWZ in der Ostsee ist der erste Raumordnungsplan für eine AWZ in der Ostsee. Deshalb sind wir gern bereit, unsere Erfahrungen einzubringen, wenn andere Länder bzw. Staaten darangehen, ähnliche Planungen für ihre AWZ aufzustellen.



Mats Petersson

Investitionsschwerpunkte in der schwedischen Region Skåne

„Leiter des Referates Infrastrukturplanung in der Abteilung Regionale Entwicklung der Region Skåne“

Herausforderungen bei der Planung von Verkehr und Infrastruktur

Die drei größten Herausforderungen in der langfristigen Planung in den Bereichen Verkehr und Infrastruktur in Skåne sind:

Interne Erreichbarkeit in der Region Skåne

Das grundlegende Konzept in der Infrastrukturplanung in Schweden ist die Steigerung der Funktionalität der Regionen. Dies soll mittels einer aktiven Planung und Entwicklung des Transportsystems geschehen, und zwar durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Region und die Erhöhung der Durchsatzfähigkeit der die einzelnen Teile der Region miteinander verbindenden Strecken. Dank diesem Ansatz wird es möglich sein, die Funktionalität der Region im Hinblick auf die Bevölkerung, die Arbeitskräfte, die Möglichkeiten im Bereich Bildung, das Kultur- und Freizeitangebot usw. zu erweitern und zu steigern. Die Erhöhung der Funktionalität der Regionen bildet die Antriebskraft der Wirtschaftsentwicklung. Die Umordnung im Bereich der Zuständigkeiten der schwedischen Regionen und die Schaffung der Region Skåne, die beispielsweise für die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Infrastruktur verantwortlich ist, haben die Schaffung entsprechender Voraussetzungen in dieser Hinsicht vereinfacht.

Integration der Region Öresund

Das Potential der Integration der beiden Teile dieser grenzüberschreitenden Region in ein kohärentes funktionelles Ganzes ist enorm. In Skåne wird diesem Ziel eine hohe Bedeutung beigemessen. Die Großregion zählt 2,5 + 1,2 Mio. Einwohner, deren Integration ist aber aufgrund der verwaltungstechnischen Barrieren im Zusammenhang mit den Staatsgrenzen, den kulturellen und sprachlichen Unterschieden und den Entfernungen immer noch nicht erfolgt. Ein dynamischer Schub der Entwicklung folgte nach der Schaffung einer Festlandverbindung im Jahre 2000. Verbesserte Verkehrsverbindungen und ein leichterer Zugang zu den Regionen auf beiden Seiten von Öresund sind eines der Instrumente, die die Integration begünstigen.

Transregionaler Verkehr und Erreichbarkeit

Skåne hat eine strategische geografische Lage am südlichen Rand Skandinaviens. Im Vergleich zu anderen Regionen der Ostsee liegt Skåne in direkter Nachbarschaft des kontinentalen Europas. Die Region befindet sich auch nahe der Gebiete, die dynamische Veränderungen aufweisen, nämlich Mittel- und Osteuropas. Kurze Wege von Skåne

führen in solche europäischen Metropolen wie Hamburg, Berlin, Warschau, Stockholm oder Oslo. In der Region Skåne kreuzen sich wichtige Verkehrswege und durch die Region verlaufen große Transitverkehrsströme. Traditionell nimmt die Region Skåne an internationaler Integration aktiv teil, und das nicht nur in den Bereichen Verkehr und Infrastruktur.

Investitionsschwerpunkte in Skåne

Gegenwärtig konzentrieren sich die Pläne auf Vorhaben aus dem Bereich Eisenbahninfrastruktur und öffentlicher Verkehr. Was Straßenverkehr angeht, so ist bei der Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur notwendig, Maßnahmen zur Beseitigung von Nadelöhrstellen und viele kleinere Verbesserungen des Straßennetzes vorzunehmen. Wichtige Belange hierbei sind die Verkehrssicherheit und die natürliche Umwelt.

Aktuell werden in Schweden langfristige Pläne überarbeitet. An diesem Prozess sind die Zentralregierung und die 21 schwedischen Regionen beteiligt. Die Region Skåne hat 6 Ziele für die kommende Periode 2010-2021 definiert:

- Erweiterung und Integration der Arbeitsmärkte,
- nachhaltige umweltfreundliche Entwicklung und Verkehrssicherheit,
- Integration im Rahmen der Öresund-Region,
- Verbesserung der Infrastruktur in den Entwicklungszentren,
- ein für alle Einwohner zugängliches Verkehrssystem (soziale Dimension),
- Verbesserung der externen Verbindungen im Waren- und Personenverkehr.

Im Folgenden sind konkrete Projekte angegeben, die sich an der Spitze der Prioritäten von Skåne platzieren, was die Vorhaben für die kommenden 12 Jahre anbetrifft:

- Fertigstellung des Stadttunnels in Malmö,
- Eisenbahn-Hauptverkehrsstrecke entlang der Westküste,
- südliche Eisenbahn-Hauptverkehrsstrecke Malmö-Lund,
- Autobahn E22, als Verbindung zwischen der südwestlichen und der nordöstlichen Gebiete der Region,
- lokale Verbindungen in den Häfen Helsingborg, Malmö, Trelleborg und Ystad,
- Straße E65,
- Investitionen in die Bahninfrastruktur zur Entwicklung regionaler Personenzugverbindungen und zur Steigerung der Beförderungskapazitäten auf den bestehenden und einigen neuen Linien,
- Nadelöhrstellen im regionalen Straßenverkehr,
- lokale Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des öffentlichen Personennahverkehrs - in vielen Fällen aus dem Staats- oder Gemeindehaushalt kofinanziert.

Es werden auch strategische Angelegenheiten mit großer Bedeutung für die Infrastruktur angesprochen:

- Beförderungskapazität der Eisenbahn – Personen- und Warenverkehr,
- Feste Querungen bestehen über den Großen Belt und über den Öresund Malmö-Kopenhagen. Es wurde bereits auch die Entscheidung über den Fehmarn-Belt getroffen und man geht davon aus, dass diese Festlandverbindung im Jahre 2018 fertig gestellt wird. Wir bereiten uns des Weiteren vor, eine zweite Brückenquerung über den Öresund zwischen Helsingborg und Helsingør zu errichten.
- Hochgeschwindigkeitszüge: sollte in Schweden ein System der Züge hoher Geschwindigkeiten entstehen, dann wird es Skåne und Öresund erfassen,
- Finanzierung der Investitionen: neue Lösungsansätze sind erforderlich.

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Öresund

Die Zusammenarbeit ist sehr intensiv und umfasst ein breites Spektrum von Sektoren. Die wichtigsten Teilnehmer dieses Prozesses sind neben der Region Skåne auch deren Partnerregionen aus Dänemark. In die Zusammenarbeit bringen sich auch Kommunen, verschiedene Organisationen, öffentliche Behörden und die Wirtschaft ein. Hier einige wesentliche Beispiele aus dem Bereich der Planung und Entwicklung der Infrastruktur:

- Eisenbahnsystem Öresund

Seitdem im Jahre 2000 die Brücke über dem Öresund zwischen Malmö und Kopenhagen eröffnet wurde, wird ein gemeinsames System der Personenbahnverkehrs betrieben, das schwedische und dänische Städte verbindet. Zuständig dafür sind die Region Skåne und die dänische Regierung. In diesem System werden technische Lösungen angewandt, dank denen Probleme der in beiden Staaten bestehenden unterschiedlichen Systeme der Einspeisung, der elektrischen Spannung, der Signalanlagen usw. überwunden werden konnten.

- Stellungnahme des Öresund-Komitees zu Prioritäten im Bereich Infrastruktur

Im Jahre 2007 haben die Politiker der regionalen Ebene aus Dänemark und Schweden gemeinsame Strategien und Schwerpunkte der Verkehrsentwicklung in der Öresund-Region vereinbart.

- Infrastruktur und Raumplanung – Interreg (IBU)

Seit 2005 wurde eine enge Zusammenarbeit im Bereich Raumplanung und Infrastrukturentwicklung aufgenommen, an der schwedische und dänische Planer sowie politische Entscheidungsträger teilnehmen. Es wurde bisher eine umfangreiche Liste von Angelegenheiten und gemeinsamen Herausforderungen einer Analyse unterzogen. Zu diesem Zweck wird auch das Programm Interreg IV B in Anspruch genommen. Gegenwärtig wird das Projekt namens IBU umgesetzt (Infrastruktur und Raumentwicklung in der Öresund-Region).

- Logistik in Öresund – Plattform der dreifachen Spirale

Eine Kooperation wurde aufgenommen– zunächst im Rahmen eines Interreg-Projektes, das Projekt hat sich aber verselbständigt und wurde gegenwärtig in eine feste Struktur verwandelt – um den Bereich Logistik zu fördern. Der inhaltliche Umfang betrifft Forschung, Analysen und Maßnahmen zur Verbreitung von Informationen und zum Aufbau einer Marke.

Ostseeregion

Die Region Skåne nahm als Partner an vielen Projekten teil, wie z.B. Baltic Gateway, String, COINCO, Baltic+ sowie TransLogis. Gegenwärtig ist Skåne bei folgenden Vorhaben dabei:

- CETC – Mitteleuropäischer Verkehrskorridor, der Skandinavien, Mitteleuropa und die Adria-Region verbindet. Im wahrsten Sinne des Wortes handelt es sich dabei nicht um ein Projekt, sondern eher um ein beständiges Netzwerk.
- Baltic Master II – Fortsetzung des ersten Projektes Baltic Master, das regionalen und lokalen Interessen im Bereich Sicherheit auf See in der Ostseeregion gewidmet war,
- Scandria – Projekt eines Verkehrskorridors zwischen der Westküste Schwedens – Skåne – Dänemark – Mecklenburg-Vorpommern – Berlin,
- East West TC II – Projekt eines Verkehrskorridors zwischen Litauen/Kaliningrad – Blekinge – Skåne – Dänemark - Mecklenburg-Vorpommern. Das Projekt stützt sich auf das Konzept des „grünen Korridors".

Neben der Partnerschaft im Rahmen der oben genannten Projekte wird die Region Skåne federführender Partner im Projekt TransBaltic sein, einem dreijährigen Projekt, das gerade eingeleitet wurde. Das Projekt konzentriert sich auf die gemeinsame Probleme und Möglichkeiten des Verkehrs und der Infrastruktur und soll in seinem Ansatz die ganze Ostseeregion umfassen.

- TransBaltic, das offiziell als ein strategisches Projekt anerkannt wurde, erhielt die Zusage der Finanzierung aus dem Programm Interreg IV Ostseeregion,
- 22 Partner aus 9 Ländern sind beteiligt. Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen aus der Ostseeregion: BSSSC, CPMR, BDF, BPO sowie den Ostsee-Handelskammern,
- Analysen, gemeinsame Strategien und Maßnahmen,
- Analysen konkreter Wirtschaftsfälle: Containerbeförderung per Schifffahrt, ICT, sog. „Trockenhäfen", Bahntransporte sowie Kompetenzverwaltung,
- Unterstützung der Ostseestrategie und der Initiative der Regierungen der Ostseeanrainerländer „Perspektiven der Ostseetransporte".

Christoph Pienkoss

Verbesserung und Ausbau der Nord-Süd Verbindungen zwischen der Ostsee und der Adria

„Zur stärkeren Berücksichtigung eines zusammenwachsenden Wirtschaftsraumes an der deutsch-polnischen Staatsgrenze in der europäischen Verkehrspolitik“

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 hat 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.

TRANSNATIONALE PROJEKTE – SoNorA (South North Axis)

Hintergrund

Für den deutsch-polnischen Grenzraum spielt das INTERREG IV-B Projekt SoNorA eine wichtige Rolle. SoNorA widmet sich der Verbesserung der Nord-Süd-Verbindungen zwischen der Ostsee und der Adria, um wirtschaftliche Impulse für den mitteleuropäischen Raum zu setzen.

Eckdaten:

- INTERREG IV B Projekt – Programmraum Mitteleuropa
- Lead Partner: Region Venetien (IT)
- Projektvolumen: 7,1 Mio. EUR
- Laufzeit: November 2008 - Februar 2012
- 25 Projektpartner aus 6 Staaten, über 30 assoziierte Institutionen

Ziele:

- Verbesserung des Infrastrukturnetzes in Süd-Nord Ausrichtung
- Optimierte und intermodale Logistiklösungen

- Wirtschaftliche Vernetzung im Rahmen einer „Transnationalen Kooperationsplattform“

SoNorA Partnerstruktur

Italien

- Region Venetien (Lead Partner)
- Eurosportello
- Region Friaul-Julisch Venetien
- Foundation Institute on Transport and Logistics
- Hafen Venedig
- Hafen Triest
- TRENCO

Deutschland

- Deutscher Verband für Wohnungs-wesen, Städtebau und Raumordnung
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt
- Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern
- Ministerium für Verkehr, Bau und Medien Thüringen
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
- FH Erfurt
- TFH Wildau

Österreich

- Region Kärnten
- Stadt Wien

Polen

- Region Westpommern
- Gdynia Port Authority S.A.
- Szczecin Port Authority S.A
- ARCA – Amber Road Cities Association

Tschechische Republik

- Region Südböhmen
- Region Zentralböhmen
- Czech Railways
- Region Aussig

Slowenien

- Hafen Koper

Gemeinsame Positionierung der Partner des Projektes SoNorA zur Revision der Transeuropäischen Netze

Am 4. Februar 2008 hat die Kommission ihr Grünbuch zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) veröffentlicht. Das Projekt SoNorA beteiligt sich an der Diskussion an dem Grünbuch und gibt gemeinsame Empfehlungen aus Sicht der Projektpartner ab.

Bei der Revision der TEN-V Netze legen die Projektpartner von SoNorA besonderen Wert auf:

- Verbesserung der direkten Nord-Süd Verbindungen zwischen der Ostsee und der Adria
- Überarbeitung des TEN-V gemäß den aktuellen Veränderungen in Mitteleuropa, insbesondere nach den EU Erweiterungen in 2004 und 2006 (Berücksichtigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens, Wirtschaftswachstum)
- Gemeinsame Erarbeitung einer Definition des Kernnetzwerkes durch die Europäische Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten unter Einbindung der Regionen in einem „bottom-up“ Prozess
- Verbindung des Kernnetzes mit einem räumlich ausgewogenen Verkehrsnetz
- Energieeffizienz, Nachhaltigkeit und Intermodalität
- Kernnetz bestehend aus mittelfristig umsetzbaren Projekten, die einen „europäischen Mehrwert“ haben, d.h. Beseitigung von Engpässen bei grenzüberschreitenden Verkehren und intermodalen Hafenhinterlandverkehren, Verbindungen zwischen globalen Märkten wie Ballungsräumen/Metropolen
- Stärkere Berücksichtigung von EU Koordinatoren für prioritäre Projekte

Transnationale Kooperationsplattform zur Einbindung der Regionen, Städte und der Wirtschaft in SoNorA

- Zur Mobilisierung wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Akteure zur Stärkung des mitteleuropäischen Raums, wird im Projekt SoNorA eine „Transnationale Kooperationsplattform“ initiiert.
- Dies schließt die über 30 assoziierten Institutionen von SoNorA mit ein – darunter die sechs Verkehrsministerien der beteiligten Staaten sowie Regionen, Städte, Häfen und Universitäten – und darüber hinaus weitere relevante Stakeholder.
- Eine wissenschaftliche Studie über wirtschaftliche Themenfelder und Wirtschaftscluster wird den Dialog begleiten.

Das vorhandene Know-how soll genutzt werden, um ein einheitliches Grundverständnis über die Wirtschaftspotenziale und -bedarfe in diesem Korridor zu erhalten. Im Ergebnis sollen Entwicklungspotenziale und Strategien für den Raum entwickelt und neue Projekte oder Wirtschaftskooperationen vorgeschlagen werden.

Anhang 8

Dr. Ing. Anna Ostańska

Technische Universität Lublin

Thermomodernisierung von Plattenbauten in Polen am Beispiel der Stanisław-Moniuszko-Siedlung in Lublin[1]

Bericht über die Umsetzung der Wärmedämmmaßnahmen am Beispiel der Stanisław-Moniuszko-Siedlung in Lublin

Bei Gebäuden, die gewöhnlich als Plattenbauten (OWT-67) bezeichnet werden, handelt es sich um steife Kastenbauten aus vorgefertigten Elementen wie Innenwände, Außenwände, Decken, die in punkto Tragfähigkeit sicher sind.

Aus den seit zwanzig Jahren vom Institut für Bautechnik betriebenen Forschungen ergibt sich, dass der Zustand der Konstruktionsverbindungen der Fertigbauteile trotz der Verwendung verschiedner Stahlarten recht gut ist.

Weiter unten wird von der Analyse der Moniuszko-Siedlung berichtet, in der die Wärmedämmungsarbeiten in mehreren Etappen erfolgten. Sie stützt sich auf die Zusammenfassung der ausgeführten Arbeiten und die Analyse der erzielten Energieeinsparungen.

Die Untersuchung der Gebäude wurde in den Jahren 1996-2006 durchgeführt. Dazu wurden die Etappen der Wärmedämmungsmaßnahmen zurückverfolgt, der technische Zustand untersucht, die Wärmebrücken geprüft, die möglichen Energieeinsparungen erwogen und der Zustand der Installationsleitungen im Gebäude generell eingeschätzt.

Im Folgenden sind die Probleme und der Umfang der unternommenen Wärmedämmungsmaßnahmen in einem Plattensystemgebäude von fünf Stockwerken (Abb.1) schematisch dargestellt.

---

[1] Vorbereitet wurde der Beitrag anhand: A. Ostańska: *Podstawy metodologii tworzenia programów rewitalizacji dużych osiedli mieszkaniowych wzniesionych w technologii uprzemysłowionej na przykładzie osiedla im. St. Moniuszki w Lublinie*, Technische Universität Lublin, Monografien der Fakultät für Bauingenieur- und Sanitärtechnik, Band I, Verlag Wydawnictwa Uczelniane Lublin 2009, S. 61-99.

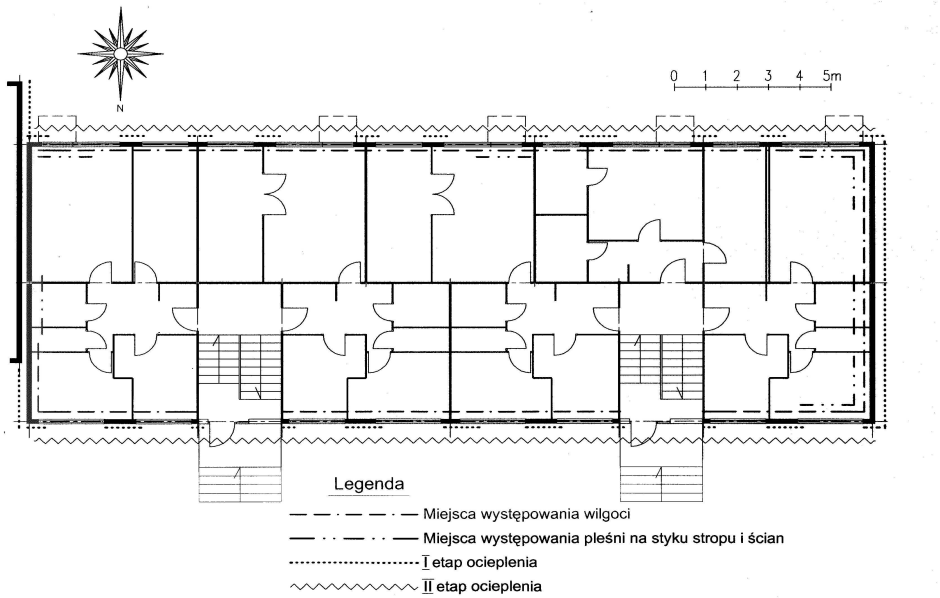


Abb. 1. Etappen für die Wärmedämmung eines Segments des fünfstöckigen Gebäudes in vorgefertigten Plattenbauweise bis 2002

In den 90er Jahren wurden die Plattengebäude in der Moniuszko-Siedlung Wärmedämmungsmaßnahmen im leicht-trockenen Verfahren unterzogen. Die erste Etappe der Modernisierung bestand in der Dämmung der kurzen Gebäudewände und der Übergänge zwischen Fenstern, wo auf einem Stahlgerüst Mineralwolle (5 cm dick) verlegt und mit beschichtetem Trapezblech abgedeckt wurde (Abb.2).[2] Diese Maßnahme hat jedoch das Problem der durchfrierenden Wände nicht vollständig beseitigt. Aus diesem Grunde wurde 1999 der Entwurf der 2. Etappe erarbeitet, in der die Dämmungsmaßnahmen an den übrigen Wänden nach dem BSO-Verfahren erfolgen sollten.[3] Der Entwurf beinhaltete eine 6 cm dicke Styropor-Dämmschicht. Die vorgeschlagene Wärmedämmschicht war aber nicht ausreichend dick und erfüllte nicht die Normenvorgaben (es fehlte der Aufschlag für lineare und punktuelle thermische Brücken). Daher musste in der Ausführungsphase die Dicke des Isoliermaterials um 2 cm erhöht werden und außerdem wurde die Dämmung an den Übergängen zwischen Fenstern ausgetauscht. Der Gebäudeverwalter entschloss sich dazu zur Einsparung der Betriebskosten. Die kurzen Gebäudewände beließ man unverändert.

Die Arbeiten der zweiten Etappe wurden in den Jahren 2001-2002 umgesetzt (Abb. 2-3). Die erneute Wärmedämmung der Übergänge bestand darin, die 5 cm Mineralwolle gegen 10 cm Styropor auszutauschen und mit einer dünnen Mörtelschicht auf Glasfasergitter abzusichern. Durch Einsatz von Bossenwerk wurden die Konstruktionselemente des Objektes betont. Die Qualität dieser Wärmedämmungsmaßnahme ist recht gut. Trotz der unternommenen Anstrengungen sind die punktuellen Kältebrücken an den Fassaden

[2] Domińczyk W., Luśnia K., Gawroński S.: *Docieplenie ścian szczytowych budynków na osiedlach „Wieniawskiego", „Moniuszki", „Lipińskiego" – Band III und V – rozwiązania zamienne mocowania elewacji dla ścian bud. OWT w złym stanie technicznym*, C.O.B. – P.B.P. BISTYP, Warszawa 1983.

[3] Ostrowska H., Komor E.: *Docieplenie i kolorystyka elewacji istniejącego budynku mieszkalnego wielorodzinnego*, in: Projekt Budowlany budynku mieszkalnego Nr. 9, P.P.W. EL-KOM, Lublin 2003, S. 5.

selbst bei mehreren Grad unter Null weiterhin sichtbar, so dass man noch die Befestigungsdübel erkennen kann (Abb. 3).

In der untersuchten Siedlung wurde darauf verzichtet, vor dem Anlegen der Dämmschicht die äußere Wandschicht mit der Konstruktionswand durch zusätzliche Anker zu verstärken, was allerdings die volle Zusammenarbeit dieser Schichten nach der Dämmungsmaßnahme gewährleistet hätte.

Abb. 2. Plattenbau, Wärmedämmung ohne Einschätzung des technischen Zustands, Gebäude: nach der 1. Etappe der Maßnahmen und im Laufe der 2. Etappe, Stand im Jahre 2000.

Abb. 3. Plattenbau, nach der 2. Etappe der Maßnahmen. Punktuelle Wärmebrücken an Dübelstellen, Stand im Jahre 2002

Die linearen thermischen Brücken blieben weiterhin unbeseitigt, nur die Balkone wurden laufenden Reparaturen unterzogen. Diese Wärmedämmmaßnahmen waren immer noch nicht vollständig, weil die vertikalen Wärmeverluste aus dem Gebäude – sowohl nach oben als auch nach unten (Dachdecke, Kellerdecken) – außer Acht gelassen wurden und auch die Wärmeverluste in horizontaler Richtung teilweise unberücksichtigt blieben (Gebäudesockel, Abb. 4).

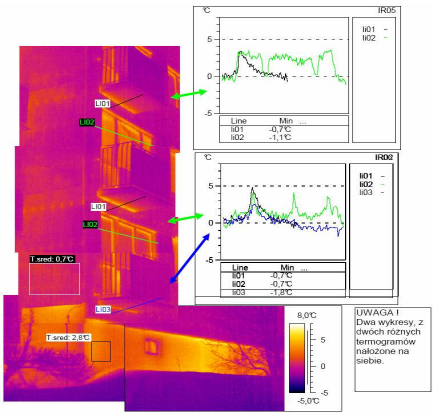


Abb. 4. Thermogramm, Wärmeflucht durch den Gebäudesockel und die Zargen, 2006

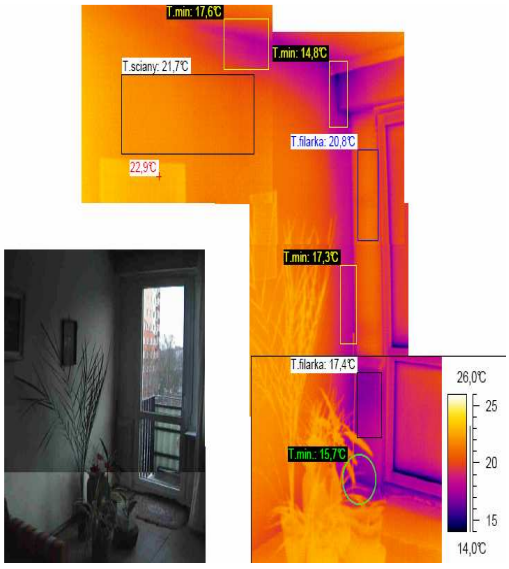


Abb. 5. Thermogramm, südöstliche Ecke, vorgefertigtes Plattengebäude, Wärmeflucht durch die kurze Gebäudewand und den Sturz, 2006

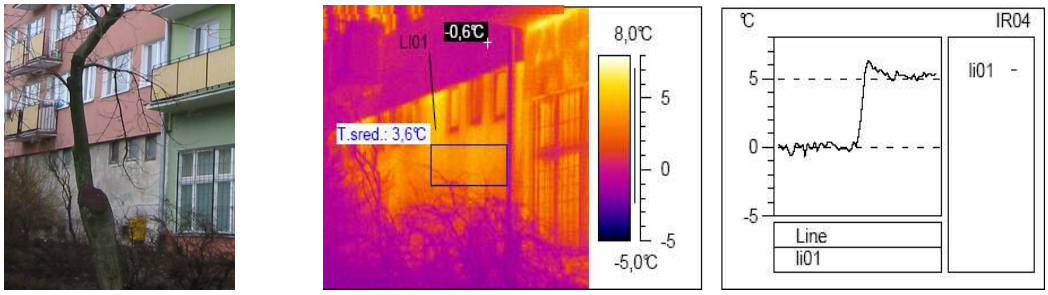


Abb. 6. Thermogramm, Wärmeflucht durch den Sockel und die Kellerwand, 2006

Thermische Brücken gibt es auch in Zargen (Abb. 4) und in Sturzbalken (Abb. 5). Auch Fensterrahmen gehören zu den kritischen Punkten in thermischer Hinsicht. Ein ernstes Problem der Wärmedämmung sind die zur Befestigung der Styropordämmschicht verwendeten Dübel, die aus einer Entfernung von ca. 50 m sichtbar sind (Abb. 6).

Beim Verlegen einer weiteren Schicht der Dacheindeckung in den Jahren 2002-2003 hat man es unterlassen, die Dachdecke mit einer Wärmedämmschicht auszustatten. Erst 2005 wurde die Wärmedämmung aus Ökofaser auf einer zuvor angelegten, 5 cm dicken Mineralwollschicht angebracht.

Außer den oben erwähnten thermischen Modernisierungsmaßnahmen wurde in den Jahren 1998-1999 auch die Wärmestation im Gebäude erneuert und Wärmemengenzähler in den Wohnungen installiert. Das Lubliner Fernwärmeunternehmen begann 2005 mit der Erneuerung des Fernwärmenetzes.
Bei den Wärmedämmmaßnahmen und dem Fensteraustausch dachte man nicht an die Verbesserung der Lüftung in den Wohnungen. Durch die mangelnde Luftzirkulation in den Räumen läuft man aber Gefahr, dass mit der Steigerung der Luftfeuchtigkeit die Schimmelbildung verstärkt aufkommt.

Um die Durchlassfähigkeit der Lüftungs- und Rauchgasleitungen zu überprüfen, wurden Diagnostikarbeiten mit einer speziellen Kamera *Monitor ORCUS* durchgeführt (Abb. 7), die tatsächlich Störungen der Passierbarkeit der untersuchten Kanäle ergab. Die Kanäle sind abschnittsweise vom Bauschutt aus in den Wohnungen erfolgten Renovierungsarbeiten blockiert, wodurch die Abluft aus den Wohnungen auf ein Hindernis stößt (Abb. 8).

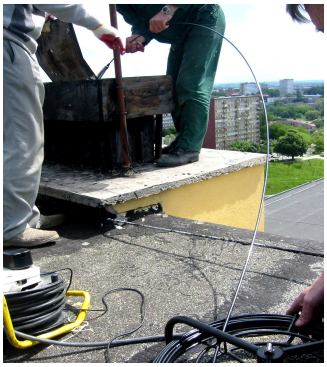


Abb. 7. Prüfung der Durchlassfähigkeit der Lüftungsleitungen im 11.Stock eines Plattenbaus

Abb. 8. Sichtbare Störungen in der Durchlassfähigkeit eines Lüftungskanals im 7. Stock, Bild aus einer Sondenkamera

Die praktischen Untersuchungen der Leitungen im Gebäude an Ort und Stelle ergaben folgende Ergebnisse:

1. Die Stromleitungen aus Aluminium sind veraltert und nicht effizient genug und sind gegen Kupferleitungen auszutauschen. Diese Erneuerungsmaßnahme wurde im Jahre 2005 eingeleitet (Leitungsstränge in den Treppenhäusern). In den Wohnungen waren keine Maßnahmen vorgesehen, sondern deren Ausführung den Bewohnern selbst auf deren Kosten und Risiko überlassen.
2. Die Gasleitungsrohre (aus Stahl, verschweißt) sind dicht und werden laufend gewartet.
3. Die Leitungen der Zentralheizung (ZH) und der Brauchwarmwasseraufbereitung (BWW) (aus verzinkten Stahlrohren – Abb. 17) im Keller sind isoliert, doch der Zustand der Muffen ist schlecht;

Abb. 9. Kellergeschoss in einem Plattenbau, Zustand der ZH- und BWW-Leitungen.

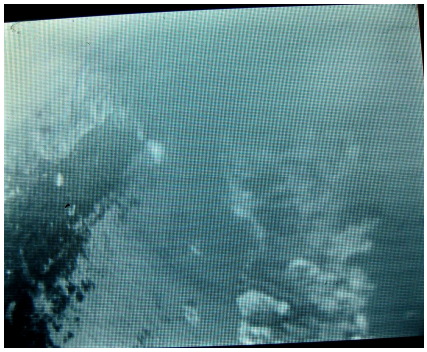


Abb. 10. Querschnitt eines Nebenkanals, Ablagerungen in einem Abschnitt von 23 m Länge, Bild aus einer Sondenkamera [13]

4. Die Wasser- und Abwasserleitungen aus Gusseisen bzw. teilweise aus PVC (in den Wohnungen) befinden sich generell in gutem Zustand, was durch Bilder aus der Sondenkamera *Monitor ORCUS Kolor Basik RMS* bestätigt wird. In der intakten Abwasserleitung wurden keine Ablagerungen nachgewiesen, die den Rohrquerschnitt beträchtlich verringern würden. Die Kanäle der Oberflächenentwässerung sind allerdings örtlich mit Bauschutt verstopft.

<u>Ergebnisse der Wärmedämmungsmaßnahmen</u>

Die Kostenstruktur der GZM[4] in der Stanisław-Moniuszko-Siedlung gestaltete sich im Jahre 2002[5] folgendermaßen:

- ZH und BWW – 39%,
- Wasserversorgung und Abwasser – 12%,
- Instandsetzungsfonds – 23%.

[4] GZM ist die polnische Abkürzung für *Wirtschaft mit Wohnungsbeständen*. Die Kostenstruktur setzt sich aus folgenden Elementen zusammen: Instandsetzungsfonds, Löhne und Gehälter, Stromkosten, Grundsteuern, Abfallentsorgung, laufende Wartung der Gebäude, Installationsleitungen und Anlagen, Unterhaltung der Grünanlagen, Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung, Wärmeenergie, sonstige Kosten (Bankkonto, Versicherungen, Transport, usw.), Verwaltungskosten.

[5] Skulimowski M.: *Sprawozdanie z działalności gospodarczej osiedla im. St. Moniuszki w Lublinie za rok 2002*, Lublin 28.04.2003, S. 1, 4.

Es besteht somit ein beträchtliches Einsparungspotential. Dank breit angelegten Instandsetzungsmaßnahmen wird man den Großteil der Mittel zurückbehalten können. Die hohen Betriebskosten der Zentralheizung resultieren aus technischen Mängeln und einer hohen Energieintensität der Gebäude sowie einem eher wenig kostenbewussten Wirtschaften mit Kalt- und Warmwasser. Darüber hinaus sind thermische Brücken an den Balkonen und im Gebäudesockel noch nicht behoben und ein Wasserrücklaufsystem ist zu entwickeln.

Anhand der Berechnungen in der Bilanz für das Jahr 2002 wurde die Effizienz der bisher geleisteten thermischen Modernisierungsmaßnahmen als Gegenüberstellung der Kosten der ausgeführten Baumaßnahmen und der daraus entstandenen Energieeinsparung ausgewertet. Mit der Untersuchung wurden die Zentralheizungskosten für die gesamte Siedlung in den Jahren 1996-2004 erfasst. Die Wärmeenergieabrechnung (ZH und BWW) der gesamten Wohnsiedlung gestaltete sich im Jahre 2002 folgendermaßen:

- Einnahmen 2.854.123,98 Zloty
- Ausgaben 2.650.576,01 Zloty

Daraus ergab sich ein positives Saldo von 203.547,97 Zloty netto.

Es wurde der Ansatz angenommen, dass der Energieverbrauch für die Zentralheizungszwecke vor dem Hintergrund der durchgeführten Wärmedämmungsmaßnahmen als lineare Funktion der Stückkosten für die Beheizung von 1m^2 Nutzfläche und der Veränderung des vom Wärmeversorger regulierten Preises dargestellt wird. Als Basis wurden die Preise von 1996 angenommen.

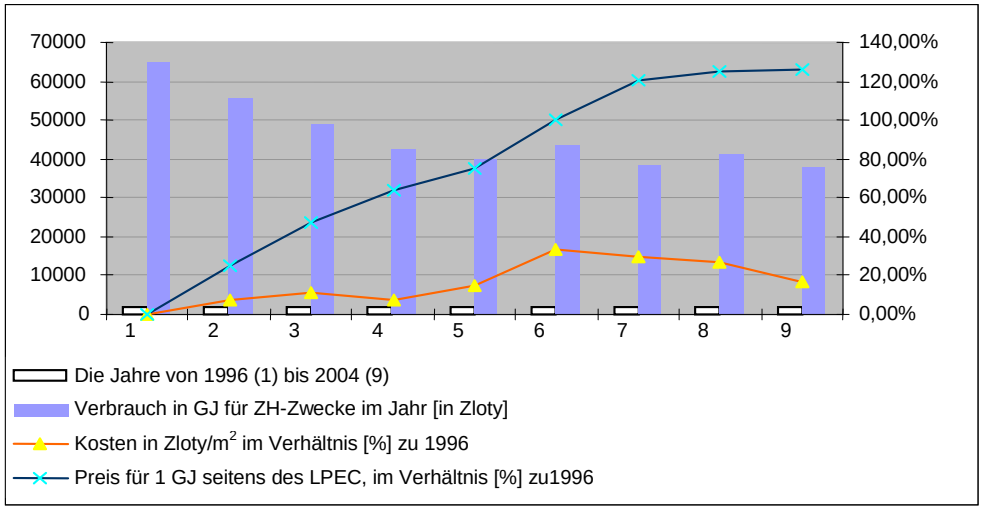


Abb. 11. Struktur der ZH-Kosten in der Stanisław-Moniuszko-Siedlung 1996-2004, erstellt anhand der vom Siedlungsverwalter im Jahre 2005 erhaltenen Daten

Die Analyse der Kostenstruktur der Moniuszko-Siedlung (Abb. 11) bestätigte die Ergebnisse der durchgeführten Wärmedämmungsmaßnahmen und ergab, dass sich der Preis für 1 GJ Energie in den zuvor liegenden sechs Jahren (1996-2002) um 117% erhöhte, die Kosten der Beheizung von 1m^2 aber nur um 29,61% angestiegen sind. In

den darauf folgenden zwei Jahren (2002-2004) betrug der Preisanstieg für 1 GJ Energie 125%, die Heizkosten pro 1m^2 erhöhten sich allerdings nunmehr lediglich um ca. 18%.[6]

Diesen Effekt erzielte man trotz des Fehlens eines regelrechten Plans komplexer Maßnahmen. Dieser Prozess ist immer noch nicht abgeschlossen. Man kann also erwarten, dass der Effekt sich noch verstärkt, wenn eine komplexe Modernisierung geplant und durchgeführt wird.

Schlussfolgerungen

Die durchgeführten Modernisierungsarbeiten waren in erster Linie dem Ziel gewidmet, die Betriebskosten für Wohngebäude zu senken. Sie umfassten ausgewählte Instandsetzungsmaßnahmen, die auf Informationen aus den Nachweiskarten des technischen Zustands des Gebäudes basierten.
Die Wärmedämmungsmaßnahmen an den Außenwänden aller Gebäude wurden mehrmals durchgeführt, es handelte sich jedoch nicht um komplexe Instandsetzungsmaßnahmen. Unberücksichtigt blieben Probleme der Wärmeflucht, insbesondere durch die linearen Kältebrücken.

Weiterhin sind bestimmte Reparaturmaßnahmen möglich, die weitere Energieeinsparungen und demzufolge auch finanzielle Einsparungen bringen.

[6] Bericht des Vorstands der Wohnungsbaugenossenschaft Czechów über die Tätigkeit im Jahre 2002, Stand zum 31.12.2002.

Lechosław Czernik

Westpommersche Technologische Universität, Institut für Architektur und Raumplanung

„Grenzüberschreitende Ansätze der regionalen Integration Westpommerns in der Studienarbeit am Institut für Architektur und Raumplanung“

Der Bildungsprozess an technischen Hochschulen im Bereich Architektur- und Raumplanungsstudium ist Gegenstand vieler Analysen nicht nur im Inland sondern auch in ganz Europa. Die Novellierung des Studienprogramms in diesem Bereich wurde für viele Hochschuleinrichtungen zu einer Notwendigkeit, die bewusst angenommen und umgesetzt wird. Diese Notwendigkeit der Novellierung des Studienprogramms ist vor dem Hintergrund der europäischen Integration zu betrachten. Zu den Pflichten der Bildungseinrichtungen, die die Raumplaner auf die Ausübung ihrer Funktionen bei künftiger Planung und Verwaltung vorbereiten, gehört es, ein Bildungsprogramm zu bieten, das dem Planer das Treffen raumplanerischer Entscheidungen anhand der den Verwaltungsprozess regelnden Mechanismen in voller Selbstverantwortung, nicht nur des Hauptplaners, erleichtern soll. Die Suche des Stadtplaners nach optimalen planerischen Lösungen wird mit Sicherheit effizienter sein, wenn sie in der richtigen fachlichen Vorbereitung begründet ist, die in modifizierten Grundsätzen des Bildungsprozesses an technischen Hochschulen, aber auch auf der Ebene des aufbauenden Studiums und in der Berufsbildung gewährleistet werden kann. Die Harmonisierung der technischen Standards, der planerischen Verfahren und Techniken sowie der in dieser Hinsicht gemeinsamen grenzüberschreitenden Vorhaben sind für den Prozess des europäischen Zusammenwachsens und damit auch für Bildungsprozesse, darunter in Form von Seminaren, von enormer Bedeutung.

Der Beginn der 90er Jahre brachte ein spontan aufkommendes Interesse an der grenzüberschreitenden Problematik, sowohl auf polnischer als auch auf deutscher Seite, was zur Erarbeitung einer Reihe von Studien führte, die einen wichtigen Beitrag zur Ausgestaltung der Raumordnung der grenznahen Gebiete Westpolens leisten können. Leider haben der Partikularismus, die Konzepte zur Durchsetzung eigener, auch umstrittener Lösungen und die Verwendung von für die deutsch-polnischen Beziehungen unglücklichen Formulierungen viele negative Reaktionen hervorgerufen, was zur

Marginalisierung dieser Studien führte. Im Endeffekt war der Grad deren Nutzung recht bescheiden.

Die Problematik der auf die Probleme der nachhaltigen grenzüberschreitenden Entwicklung ausgerichteten Rauordnungspolitik bildet einen wichtigen Bestandteil des Studienprogramms im Bereich Raumplanung an der Westpommerschen Technologischen Universität. Durch die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, durch den breiten Erfahrungs- und Informationsaustausch bezüglich der Faktoren, die sich ausdrücklich auf die Raumentwicklung und insbesondere auf die Politik der Raumwirtschaft auswirken, wird ein Beitrag zur Einschränkung und Abschaffung der bestehenden Entwicklungsbarrieren unter Anwendung von Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung geleistet.
Es ist erforderlich, im didaktischen Prozess auf die Notwendigkeit hinzuweisen, gemeinsame strategische Konzepte zugunsten von Kooperationsnetzwerken zu entwickeln, die zur wirtschaftlichen Aktivierung anregen und gleichzeitig die Grundsätze der Kohäsion, der komplementären Stärkung von Synergieeffekten für die Ansiedlungsstrukturen und des Gleichgewichts zwischen Zusammenarbeit und Wettbewerb beachten. Genauso erforderlich scheint es, das sich gestaltende System der Einzugsgebiete zu beachten, und zwar sowohl gemäß den Verwaltungsstrukturen in Polen als auch im grenzüberschreitenden Aspekt, der auf die Grenzräume exogen wirkt, insbesondere vor dem Hintergrund des entstehenden Metropolengebietes.

Der Fachbereich für Städtebau, Regionalplanung und Verwaltung betreibt Forschungsarbeit, gibt Veröffentlichungen heraus, kooperiert mit anderen Hochschulen und bietet Lehrprogramme in den betroffenen Fächern und internationalen Workshops (u.a. wissenschaftliche und didaktische Arbeit in einem Workshop in Zusammenarbeit mir der Universität Dortmund „Möglichkeiten und Barrieren für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit“. Das Ziel dieses Vorhabens bestand darin, Ebenen der Zusammenarbeit u.a. bei Raumordnung, Wirtschaft, Umwelt- und Landschaftsschutz in der grenzübergreifenden Region zu ermitteln).

Wegen der Besonderheit der Region Westpommern beinhaltet das Unterrichtsprogramm im Fach Regionalplanung auch grenzüberschreitende Aspekte des Konzeptes der Regionalentwicklung ausgewählter Problemregionen der Wojewodschaft Westpommern.
Der inhaltliche Umfang der erstellen Studien betrifft Analysen der gegenwärtigen Raumordnung und der aktuellen Trends der räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Wojewodschaft mit besonderer Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit:

- Zusammenarbeit im Bereich technische Infrastruktur (Verkehrssystem, Kommunaleinrichtungen usw.),
- Zusammenarbeit im Bereich soziale Infrastruktur (auf formeller Ebene, vor allem durch direkte bilaterale Verträge zwischen grenznahen Städten und Gemeinden),
- Zusammenarbeit im Bereich Umweltschutz (proökologische Maßnahmen, gemeinsame Vorhaben bezüglich des Parks des Unteren Odertals, der

Küstengebiete der Inseln Usedom und Wollin, geplante Verknüpfung der Schutzgebiete: des Vogelschutzgebietes Świdwie und des Naturschutzgebietes Gottesheide),

- grenzüberschreitende Zusammenarbeit der polnischen Städte und Gemeinden (Gestaltung von Netzwerkverbindungen zur Festlegung der Ziele und Richtungen der Zusammenarbeit)

Das Ziel der Seminare ist es, anhand von drei Szenarien ein Modell für die räumliche Struktur ausgewählter Gebiete darzustellen, dessen Aufbau sich auf folgenden Voraussetzungen stützt:

- die Lage in der Euroregion Pomerania
- Merkmale der natürlichen Umwelt und aktueller Stand des Umweltschutzes
- bestehende Serviceeinrichtungen und Zustand der Raumnutzung
- historische, kulturelle und ästhetisch-landschaftliche Werte
- bestehende Systeme der technischen Infrastruktur und Verkehrssysteme sowie deren Entwicklungsmöglichkeiten.

Anhand einer Bestandsaufnahme der aktuellen Raumnutzung und ausgewählter Analysen wird von den Studenten eine Diagnose der exogenen und endogenen Situation des jeweiligen Gebietes inklusive der Prognose für die künftige Entwicklung erstellt. Die Hauptelemente der sektoralen Diagnose bilden die Grundlage zur Ausarbeitung der exogenen Bedingungen. Die Analyse der endogenen Bedingungen, die SWOT-Analyse, die Identifizierung der Entwicklungsprobleme und die Ermittlung der strategischen Ziele ermöglichen die Erarbeitung der Entwicklungsszenarien für die einzelnen Gebiete. Die Szenarien bilden in Wirklichkeit eine hervorragende Veranschaulichung struktureller Spannungsfelder des Grenzraums, die sowohl von der polnischen als auch der deutschen Seite wahrgenommen werden. Durch den extraperspektivischen Charakter der vorgestellten Szenarien kann mittels der Anwendung von Mechanismen, die Aktivitäten verschiedener Art stimulieren, flexibel reagiert werden, um die gewünschten Veränderungen herbeizuführen.

Die darauf gestützt erarbeiteten Hauptansätze für die Entwicklung der Region dienen dazu, das übergeordnete Ziel, „die nachhaltige und ausgewogene Entwicklung und die Annäherung der Bevölkerungen und Institutionen“, zu erreichen:

- Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit,
- gleichwertige Lebensbedingungen für die Bewohner der Region,
- Erhaltung und Stabilisierung der polyzentrischen Siedlungsstruktur,
- Stärkung der Verkehrsinfrastruktur.

Das Endergebnis besteht in der Ermittlung der Richtungen der Raumentwicklung des jeweiligen Gebietes mit besonderem Berücksichtigung der äußeren Einflussfaktoren. Die Entwicklung der einzelnen nationalen Gebiete unterliegt entsprechenden Verfahren und Dokumenten der Regional- und Landesplanung. In einer Multimediapräsentation wurden planerische Konzepte ausgewählter Arbeiten vorgestellt, die im Rahmen des didaktischen Prozesses im Fachbereich für Städtebau, Regionalplanung und Verwaltung entstanden.

Das Konzept der integrierten grenzüberschreitenden Metropolenregion Szczecin als durchdachtes und aktives Handeln im politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich ermöglicht eine Stärkung und entsprechende Nutzung der natürlichen Veranlagung der Stadt Szczecin, die Rolle eines grenzübergreifenden Zentrums zu erfüllen. Die grenzüberschreitende Metropolenregion Szczecin kann im System der Polarisierung der polyzentrischen Ordnung Mittel- und Osteuropas und der globalen Verknüpfungen der bestehenden und in Entstehung begriffenen Metropolengebiete der Städte Warszawa, Gdańsk, Poznań, Wrocław, Berlin und Hamburg eine wichtige Rolle spielen. Die Erarbeitung und Umsetzung des Konzeptes erfordert eine intensive Zusammenarbeit der in die funktionelle Gestaltung des institutionellen Rahmens der Euroregion Pomerania engagierten Seiten, darunter auch der Westpommerschen Technologischen Universität in Szczecin.

Die einzigartige geopolitische und geografische Lage findet sowohl in der Thematik der Forschungsarbeit als auch im didaktischen Profil ihren Niederschlag. Die Faszination der gewässernahen Gebiete, die Versuche der Wiederherstellung der Verbindungen der Stadt mit dem Wasser – mit dem Fluss als Verbindung der Küstenzone mit dem System der europäischen Binnenwasserstraßen, die einmaligen Ressourcen der natürlichen Umwelt, die Prozesse der dynamischen Entwicklung des Ballungsgebietes inklusive der Verbreitung einer unkontrollierten Suburbanisierung, die Herausforderungen der grenzüberschreitenden Verknüpfungen, wertvolle Kultur- und Landschaftselemente, die als europäische Werte geschützt werden müssen, die wassernahe Architektur, die ehemaligen Kaiserbäder sowie Objekte, die die Dynamik der aktuellen Transformation wiedergeben, und Planungskonzepte – dies alles ist ein breites Spektrum der Aktivitäten der wissenschaftlichen Mitarbeiter und der didaktischen Lehrkräfte der Stettiner Hochschulen.

Anhang 9a, 9b

Frank Schwartze

Brandenburgische Technische Universität, Cottbus

„Rahmenbedingungen und Handlungsbedarf für grenzübergreifende Stadt- und Regionalentwicklung“

Nachdem in der Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts ein erster Anlauf unternommen wurde vor allem in den Doppelstädten des deutsch-polnischen Grenzraums gemeinsame Planungen zu erstellen, die aber weitgehend wirkungslos blieben, stellt sich vor dem Hintergrund neuer rechtlicher Rahmenbedingungen, geänderter Anforderungen an die Förderung von Projekten durch die EU und negativer Entwicklungsdynamik erneut die Frage nach integrierten, informellen Plänen zur gemeinsamen Standortentwicklung. Der Beitrag fußt auf Beispielen und Erfahrungen im brandenburgisch-westpolnischen Grenzraum und stellt diese in den Kontext informeller Entwicklungsplanungen. (Der Beitrag beruht auf den Darstellungen zum Thema räumliche Entwicklungsplanung des Handbuchs „Grenzen der Kooperation. Kooperationen zur Nutzung von Entwicklungschancen des deutsch-polnischen Grenzraums – Beispiele ausgewählter Handlungsfelder“. Translokal (Hrsg.), Guben, 2006)

Vor dem Hintergrund zurückgehender Bevölkerungszahlen und Strukturschwäche auf beiden Seiten der Grenze kann Kooperation über die Grenze dazu beitragen, durch gemeinsame Nutzung von materiellen und immateriellen Ressourcen und Potenzialen einen Beitrag zur Standortentwicklung zu leisten und die Entwicklungsperspektive der gesamten Region zu unterstützen. Um diese Perspektive zu entwickeln und grenzraumbezogene Förderungen dafür zu nutzen, haben sich die meisten Kommunen und Kreise im Grenzraum zu Euroregionen zusammengeschlossen. Besondere Kooperationsbeziehungen bestehen darüber hinaus zwischen den Doppelstädten, bzw. den direkten Grenzstädten und ihren polnische Nachbargemeinden. Zusammenarbeits- und Austauschbeziehungen existieren auf allen sektoralen Ebenen: von Bildung und Kultur bis hin zu Wirtschaftsförderung und Tourismus und konkreten Vereinbarungen z.B. im Bereich der Katastrophendienste, um nur einige zu nennen.

Trotz dieser Vielzahl an Aktivitäten haben sich bislang nur wenige selbsttragende Strukturen entwickelt, die nicht vom Engagement Einzelner abhängig, oder über temporäre Einzelprojekte hinaus organisiert sind, und dazu geeignet sind, eine grenzübergreifende Entwicklungspolitik langfristig zu stützen. Dieser Befund ist unter anderem auch darin begründet, dass die Rahmenbedingungen für eine konkrete Zusammenarbeit nicht optimal sind. Handlungsbedarf gepaart mit dem Willen,

verbesserte Ausgangsbedingungen für Kooperationen zu erreichen, ist auf vier Ebenen zu identifizieren.

Erstens, die Ebene der harten und weichen Infrastrukturen. Nur wenn über die Grenze hinweg eine ausreichende Verknüpfung der verkehrlichen und technischen Infrastruktur vorhanden oder möglich ist, können Austauschbeziehungen produktiv etabliert und genutzt werden. Zu den weichen Infrastrukturen zählen aber ebenso tragfähige Netzwerke und belastbare Kommunikations- und Umsetzungsstrukturen, die ein projektorientiertes grenzübergreifendes Handeln vorbereiten und umsetzen helfen. Voraussetzungen dazu werden auf der zweiten Ebene gebildet.
Kommunikationsfähigkeit und Vertrauen ist die Basis regionaler und interkommunaler Handlungsprozesse. Während die sprachlichen Kommunikationsschwierigkeiten zumindest mit technischem bzw. finanziellem Aufwand überwunden und gelöst werden können, ist das notwendige Vertrauen in die Handlungen und Fähigkeiten des jeweiligen Partners etwas, das sich langsam entfaltet und bislang nur in Ansätzen vorhanden ist. Diese Grundvoraussetzung für Kooperation entsteht aber auf der dritten Ebene, den konkreten Projekten und Maßnahmen, die den Bürgern Nützlichkeitsaspekte der Kooperation vermitteln können. Konkrete Projekte, die sich auf den Alltag und die Probleme der Bürger beziehen, sind sicher ein wesentlicher Schlüssel. Nur in der konkreten Zusammenarbeit können gemeinsame, Vertrauen schaffende Erfahrungen gewonnen werden. Neben ggf. vorhandener Bereitschaft fehlten den Akteuren im deutsch-polnischen Grenzraum aber immer die operationellen Möglichkeiten, die eine direkte, vertraglich gesicherte grenzüberschreitende Zusammenarbeit zweier kommunaler Gebietskörperschaften erlaubten.
Diese vierte Ebene, die der politisch-rechtlichen Rahmenbedingungen, die den Rahmen für die drei erstgenannten Ebenen setzt, hat eine entscheidende Neuerung gesehen. Mit der Möglichkeit grenzübergreifende Verbünde zur territorialen Zusammenarbeit (EVTZ) zu bilden, haben die Kommunen seit dem 1. Januar 2007 die Möglichkeit handlungsfähige Strukturen zur Umsetzung von Kooperationsvorhaben mit eigener Rechtspersönlichkeit zu gründen (Europäisches Parlament und Rat 2006). Auf der polnischen Seite fehlt jedoch noch eine entsprechende gesetzliche Grundlage. Eine Initiative, die konkrete Schritte für ein Pilotprojekt vorbereitet ist hier notwendig.

Mit den daraus entstehenden Perspektiven zur Umsetzung von gemeinsamen Projekten bekommen gemeinsame strategische Planwerke, die Projekt vorbereitend mögliche Ziele und Maßnahmen bestimmen ein neues Gewicht. In diesen werden festgelegte gemeinsame Ziele räumlich und inhaltlich fixiert, Handlungen koordiniert, Prioritäten gesetzt und die Umsetzung vorbereitet. Diese Aufgabe konnten sie in der Vergangenheit nur bedingt übernehmen. Bislang gemachte Erfahrungen mit formellen und informellen Planungen bedürfen deshalb, mit Blick auf die Umsetzungsperspektive, einer Revision und neuer Impulse. Im Kontext des neuen Ziel 3 ‘Europäische territoriale Zusammenarbeit’ der Strukturfonds, das auf die Stärkung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit durch gemeinsame lokale und regionale Initiativen abzielt, bekommen

diese Aufforderungen in der Grenzregion eine höhere Priorität. Mehr und mehr müssen die Grenzregionen auf die zunehmenden räumlichen Ungleichgewichte reagieren und sich den Herausforderungen der, nach dem Beitritt Polens, ersten gemeinsamen Förderperiode der EU 2007-2013 stellen, indem sie teilräumlich und lokal verankerte Kooperationsstrukturen mit Handlungskonzepten entwickeln, aus denen sinnvolle Projekte für Synergie und Kooperation im Grenzraum abgeleitet werden können.

Im Grenzraum ergibt sich nicht nur für die Stadtumbaustädte auf deutscher Seite, sondern für alle Städte und Kommunen, in sinnvoller räumlich-funktionaler Verflechtung, die Aufgabe im direkten Austausch mit den Partnern – auf deutscher wie polnischer Seite – lokale Konzepte und Maßnahmen zu entwickeln. Die Erfahrungen zeigen aber, dass die einzelnen Kommunen, Verbände und Institutionen häufig mit den Schwierigkeiten der grenzübergreifenden Kooperation überfordert sind. Interkommunale Kooperation ist auch ohne Grenzen ein Prozess, der Unterstützung bedarf. Auch auf der übergeordneten Ebene der Grenzregion des Landes bedarf es dazu eines Kooperationsmanagements, das den Kommunen hilft, Chancen grenzüberschreitender Kooperation wahrzunehmen. Ein Kooperationsmanagement ist notwendig, um:

- einen kontinuierlichen Informationsfluss und Erfahrungsaustausch zu sichern
- ein gemeinsames Lobbying nach außen zu fördern und die besonderen Anforderungen im Grenzraum zur Gestaltung einer zukunftsfähigen regionalen Politik zu vermitteln
- bei der Akquirierung von Förder- und Finanzmitteln zu beraten und auch Unterstützung bei der Verwaltung und Abrechnung leisten, die den zukünftigen Lead-Partnern in Projekten abverlangt wird
- Unterstützung bei der Suche nach Partnern für die Realisierung von Projekten zu geben,
- Rechtliche und organisatorische Fragen bei dem Aufbau von gemeinsamen Projekten zu klären
- Beratungs- und Querschnittsfunktion zwischen den fachlichen Ebenen der Förderprogramme herzustellen, um eine Verzahnung der Maßnahmen und eine Additionalität der Förderprogramme in integrierten Entwicklungskonzepten zu fördern und
- Impulse und neue Ideen einer nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung im Grenzraum zu setzen.

Dr. Ing.-Arch. Tomasz Cykalewicz

Institut für Architektur und Raumplanung

Westpommersche Technologische Universität in Szczecin

„Grenzübergreifende Raumplanung in der Arbeit der Hochschule am Beispiel von Świnoujście“

In unserer Arbeit in der Grenzregion können wir beobachten, wie sich im Verlaufe der Jahre die Planungsmethodik und die Themenauswahl für die Arbeiten veränderte. Wir begannen mit der Planung einer Region, die durch die unüberschreitbare Staatsgrenze geteilt war, dann hatten wir mehrere Phasen der Zusammenarbeit über die Grenzen hinweg und der Entwicklung der Grenzregionen, die uns nunmehr zu einer gemeinsamen Planung der Entwicklung der Euroregionen geführt haben.

Eine besondere Brückenfunktion zwischen dem Zeitraum der Isolation und der gegenwärtigen Öffnung bildete für unsere Hochschule die Möglichkeit einer langjährigen und regulären Zusammenarbeit mit der Universität Dortmund in den Jahren 1983-1993.[1] Ich habe hier den Begriff „Brücke” nicht zufällig verwendet. Die Zusammenarbeit zwischen Polen und der Bundesrepublik Deutschland fand in jener Zeit auf einem wesentlich höheren Niveau statt und deren Charakter war viel intensiver als die bei der Zusammenarbeit mit der DDR der Fall war. Die direkte Zusammenarbeit zwischen der BRD und der DDR war damals wiederum auch nicht möglich.

Bis heute betrachte ich die Erfahrungen aus der Zusammenarbeit mit der Universität Dortmund als besonders wichtig. Gleichzeitig wurden sie nicht vollständig und nicht gebührend in der Praxis genutzt. Es bleibt nur zu hoffen, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die nun entwickelt wird, ein ähnlich hohen Maßstab und Intensitätsgrad der Integration von didaktischen Programmen erreicht.

Grenzübergreifende Raumplanung am Beispiel von Świnoujście in den Arbeiten an der Hochschule

Das Problem der Entwicklung der Grenzstadt Świnoujście ist auf Grund der Konzentration und Auffälligkeit der hier auftretenden Probleme typisch und zugleich ganz besonders. Zu tun haben wir hier mit verschiedenen Ausprägungen einer Grenze: einer Landgrenze und einer Grenze zur See, des Weiteren mit Problemen strikte lokaler Natur, die an vielen Orten entlang aller Grenzen anzutreffen sind, sowie ganz speziellen ortsübergreifenden Problemen, die für die Knotenpunkte der umfangreichen funktionell-

[1] Die Zusammenarbeit zwischen der Universität Dortmund und der Technischen Universität Szczecin wurde im Jahre 1983 aufgenommen. Sie bestand in einem alljährlich stattfindenden Erfahrungsaustausch und dem gemeinsamen Erarbeiten von Projekten bezüglich der Region Szczecin und der Region Dortmund. Die Ideengeber und Koordinatoren der Zusammenarbeit waren die Professoren Hartmut Dieterich, Stanisław Latour und Bronisław Sekula. An den gemeinsamen Arbeiten waren Mitarbeiter und Studenten der beiden Hochschulen beteiligt. Als Auswertung der zehnjährigen Zusammenarbeit diente die im Jahre 1993 in Szczecin veranstaltete Konferenz „Raumplanung und Bodenwirtschaft”.

räumlichen Strukturen, beispielsweise auf Grund der vorhandenen Hafenstadtfunktion, charakteristisch sind.

Ein Raum mit einem solch hohen Komplexitätsgrad ist für eine Hochschule ein besonders wertvoller Forschungsgebiet. Von durchschnittlich 10 Diplomarbeiten, die jedes Jahr im Fachbereich Städtebau, Raumplanung und Verwaltung geschrieben werden, betreffen mindestens drei die grenzübergreifende Problematik, und mindestens eine behandelt dabei den Raum Świnoujście.

Diese Problematik ist Gegenstand meiner besonderer Interessen, weil ich seit 1999 im Rahmen meiner Beschäftigung städtebauliche Forschungsarbeit in Bezug auf Świnoujście betreibe.

Da eine vollständige und eingehende Präsentation aller Studien und Arbeiten den Rahmen dieser Veröffentlichung sprengen würde, werden hier nur einige Beispiele und deren Ergebnisse dargestellt.

Natürliche Umwelt

Den Höhepunkt der Arbeiten zum integrativen Herangehen an die Probleme des Umweltschutzes und der Raumplanung bildete die Erarbeitung eines Planes zum Schutz des Wolliner Nationalparks und der Leitlinien zu den Bebauungsplänen der Gemeinden, die mit dem Nationalpark benachbart sind. An der Erarbeitung dieser Studien nahmen zahlreiche Mitarbeiter sowie Studenten der Stettiner Hochschulen teil.[2] Der grenzüberschreitende Charakter der Probleme des Umweltschutzes auf den Inseln sowie im Bereich der Pommerschen Bucht und des Stettiner Haffs ist eine Selbstverständlichkeit. Świnoujście selbst liegt auf insgesamt 44 Inseln.

Kulturlandschaft

Eine große Herausforderung in den letzten Jahren bestand darin, die Komplexe der Militärarchitekturobjekte, die nach dem Abzug der sowjetischen Streitkräfte im Jahre 1993 sowie nach Aufgabe einiger Gebiete durch die polnischen Garnisonen in den darauf folgenden Jahren frei zur Verfügung standen, zu erkunden und sie auf Sanierungsmaßnahmen vorzubereiten. In Kooperation mit dem Verein zum Schutz des Kulturerbes Młyn-Papiernia wurden von uns Forschungen vorgenommen und Studien zu den Swinemünder Forts erstellt.[3] Auf dieser Grundlage entstanden viele wissenschaftliche Arbeiten, unter anderem die Diplomarbeit unter dem Titel „Konzept der touristischen Nutzung des Swinemünder Befestigungsrayons"[4]. Die Fortifikationen sind

---

2 Unter anderem: die Studien zur Kulturlandschaft, zur touristischen Bewirtschaftung und zur Raumordnung wurden von einem Team unter der Leitung von T. Cykalewicz erarbeitet; das Team unter der Leitung von K. Furmańczyk erstellte die GIS-Datenbanken und führte durch Fernerkundung eine Identifizierung der Grenzen der Habitate auf den Gebieten des Swine-Rückdeltas durch.

3 Die Dokumentationsarbeiten wurden vom Verein zum Schutz des Kulturerbes „Młyn-Papiernia" im Auftrag des Wojewodschaftsbeauftragten für Denkmalschutz unter der Leitung von T. Cykalewicz und P. Piwowarczyk (TNKE) durchgeführt. Die Dokumentation beschrieb Objekte auf den Inseln Usedom, Wollin und Kaseburg. Insgesamt wurden 25 Standorte von Objekten erfasst.

4 Diplomarbeit von K. Tymbarski „Konzept der touristischen Nutzung des Swinemünder Befestigungsrayons". Gutachter: T. Cykalewicz.

nicht nur ein Beweis für die ehemalige militärische Bedeutung dieses Landes, sondern in erster Linie für den wirtschaftlichen Rang des Odermündungsgebietes.

Tourismus

Die touristische Nutzung bildet schon traditionell einen wichtigen Gegenstand der Studienarbeiten und der Zusammenarbeit zwischen den Hochschulen. Ein Beispiel der Arbeiten, die auf Diskrepanzen in der touristischen Bewirtschaftung der Grenzregion hinweisen, war unter anderem die Diplomarbeit „Entwicklungsrichtungen für das Netz der Anlegestellen im Stettiner Haff".[5]

Die Teilnahme an der Studie Lebensraum der Inseln Usedom-Wollin[6] ermöglichte eine Gegenüberstellung der Meinungen zu den Erwartungen hinsichtlich des Lebensstandards und der touristischen Bewirtschaftung. Das Vereinbaren der Standards für die Planung und Bewirtschaftung wird ein langfristiger Prozess sein.

Verkehrsinfrastruktur

Verkehrstechnische Probleme von Świnoujście, die im Rahmen des Unterrichts im Fach Städtebau und Regionalplanung behandelt werden, betrafen das Problem der festen Querung der Swine sowie die Rekonstruktion und den Ausbau der Verkehrsverbindungen im Straßen- und Eisenbahnnetz.

Eine Bahnanbindung wird für das voll einsatzfähige Treibstoffterminal sowie für die immer noch ungenutzt bleibenden Kais und Hafengebiete am Westufer benötigt. Die Warenumschläge des Hafens Świnoujście betragen gegenwärtig zwischen 8 und 10 Mio. Tonnen. Der westliche, heute nicht genutzte Teil des Hafens wird nach Schätzungen der Hafengesellschaft Szczecin-Świnoujście Warenströme im Volumen von 2-3 Mio. Tonnen im Jahr abfertigen können. Der Wiederaufbau der ehemaligen Verbindungen des Hafens und die Nutzung seines bestehenden Potentials sind eine Chance der wirtschaftlichen Belebung der ganzen grenzübergreifenden Region.

Einer Verbesserung bedürfen die Betreuung des küstennahen touristischen Verkehrs und die Erreichbarkeit von Świnoujście für die Einwohner der Ballungsgebiete von Szczecin und von Berlin.

Die Heranführung der Usedomer Bäderbahn (UBB) bis nach Świnoujście, wodurch eine bequeme Verbindung mit den Ostseebädern entstand, war von Erfolg gekrönt[7]. Es wurde somit eine psychologische Barriere gebrochen, was gute Chancen der Umsetzung einer weiteren, schwierigeren Etappe des Vorhabens eröffnet, nämlich der Herstellung der

---

5 Diplomarbeit von M. Kucharska „Entwicklungsrichtungen für das Netz der Anlegestellen im Stettiner Haff". Gutachter: T. Cykalewicz.

6 Studie zum Lebensraum der Inseln Usedom-Wollin, ausgearbeitet von einem Studententeam der Universität Oldenburg unter der Leitung von R. Krüger. An einem Sommerworkshop 1998 nahm eine Gruppe Studenten von der Technischen Universität Szczecin unter der Leitung von T. Cykalewicz teil.

7 Seit der Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen der DB AG, der PKP und der Stadt Świnoujście am 26.06.1999 mussten noch rechtliche Probleme überwunden und Proteste der Öffentlichkeit beigelegt werden. Es war notwendig, ein Verfahren zur Schaffung eines neuen Bahngrenzübergangs und zur Änderung des deutsch-polnischen Abkommens über Grenzübergänge und Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs vom 19.11.1992 durchzuführen. Schließlich wurde die Linie am 20.10.2008 in Betrieb genommen. Bedenken hinsichtlich etwaiger von der Bahn ausgehender Belastungen und Kollisionen der Bahn mit anderen städtischen Funktionen haben sich nicht bestätigt.

Verbindung Berlin - Świnoujście - Seebad Heringsdorf. Die Fahrzeit zwischen Berlin und der Insel Usedom könnte auf diese Weise auf ca. 2 Stunden verkürzt werden. Dies würde für Świnoujście bedeuten, dass die ganzjährige Inanspruchnahme der Angebote von Świnoujście verbessert und die verkehrstechnische Verbindung mit Szczecin und den Gebieten rund um das Stettiner Haff leistungsfähiger gestaltet würden. Die Umsetzung dieser Pläne ist nur dann wirtschaftlich begründet und möglich, wenn die Hafen- und die touristischen Funktionen integriert werden, was eine umfangreiche und kohärente grenzübergreifende Planung erforderlich macht.

Fazit

Im Falle einer jeden grenzübergreifenden Studie ist eine richtige Interpretation der Daten, der rechtlichen Unterschiede, der Namensgebung und der verschiedenen Verfahren der Datenerfassung und Datenverarbeitung notwendig. Die Studien zur grenzüberschreitenden Thematik sind im didaktischen Prozess unserer Hochschule eine kontinuierliche Aufgabe, die von den Studenten gern in Angriff genommen wird. Es ist eine Art Abenteuer und eine Möglichkeit, neue Bekanntschaften zu schließen und neue Gebiete kennen zu lernen, deren allgemeine Kenntnis bei weitem unzureichend ist. Die grenzüberschreitende Planung bedarf grenzüberschreitender Bildung.

Eine hervorragende Erfahrung, die bei der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit erfolgreich angewendet werden kann, ist die Formel des „Grenzüberschreitenden Managements der Küstennahen Gebiete“ (poln. Abkürzung: ZZOP), die von K. Furmańczyk und seinem Team[8] sowie im Bildungsprogramm „CoastLearn” mit Erfolg verbreitet wird[9]. Zwischen der Landgrenze und der Grenze zur See gibt es viele Ähnlichkeiten. Bei der Methodik der Planung und des Managements der küstennahen Gebiete müssen gegenseitige Wechselbeziehungen in allen Bereichen sowie in zeitlichen und räumlichen Maßstäben berücksichtigt, alle Entscheidungsträger eingebunden und, was wohl am wichtigsten ist, nicht nur eine gesellschaftliche Konsultation sondern eine volle Beteiligung der Öffentlichkeit herbeigeführt werden. Dadurch erhöht sich die Akzeptanz der Vorhaben in der Bevölkerung und die Nachhaltigkeit der zu erwartenden Ergebnisse wird auch größer.

Die Rolle der Universität als inhaltlicher Koordinator könnte in diesem Falle ähnlich nützlich sein, wie bei küstennahen Gebieten. Die Voraussetzung dafür ist eine kontinuierliche Form einer breiten Zusammenarbeit.

Planen wir ohne Grenzen!

---

8 K. Furmańczyk leitet den Fachbereich Fernerkundung und Meereskartografie im Institut für Meereswissenschaften der Universität Szczecin.

9 CoastLearn ist eine internationales internetbasiertes Bildungsprogramm, das im Januar 2001 entwickelt wurde und die Methoden des grenzüberschreitenden Managements der küstennahen Gebiete (ZZOP) popularisieren soll. Das Programm ist in englischer, polnischer, türkischer, russischer, französischer und estnischer Sprache vorhanden. Die polnische Sprachversion wurde vor ihrer Implementierung von den Studenten von K. Furmańczyk und unter anderem von den Studenten der Fakultät für Architektur und Städtebau der Technischen Universität Szczecin unter meiner Leitung getestet.

Prof. Dr. habil. Ing. Arch. Jan Konrad Stawiarski

Grenzüberschreitende raumplanung auf der ebene

„Der kommunalen selbstverwaltung in der euroregion spree-neisse-bober“

Die großräumige Siedlungsstruktur des westlichen Grenzraumes, die im Jahre 1945 von den Ankömmlingen vorgefunden wurde, unterlag über vier Jahrzehnte keinen sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Veränderungen. Es gab lediglich Veränderungen in der Verwaltungsstruktur der Gebiete durch Gründung oder Abschaffung von Gemeinden, Bezirken bzw. Landkreisen. Die periphere Lage, die dichten Grenzen, die blinde Unterwerfung dem politischen und strategischen Diktat Moskaus und die Indolenz der Staatsführung verhinderten jede Art wirtschaftlicher oder räumlicher Maßnahmen.

Die mangelnde Industrie, der ungenügende Handelsaustausch und die nicht effiziente Landwirtschaft stellten weder eine solide Grundlage für beschränkte Entwicklung der Siedlungsstrukturen noch für die Erhaltung wenigstens des Status quo dar. Objekte in Städten und Dörfern verfielen zur Ruine; es wurde mehr abgerissen als gebaut, die technische Infrastruktur nutzte sich ab, die Einwohner wanderten teilweise ab.

Eine gewisse Belebung brachte die von kurzer Dauer geprägte Öffnung der Grenze zur DDR in den 70er Jahren. Und obwohl aus diesem Grunde keine wesentliche Veränderung der wirtschaftlichen Bedeutung der grenznahen Siedlungsstrukturen erfolgte, so ist das Interesse an eventuellen Vorteilen, die sch aus dem grenzüberschreitenden Verkehr ergeben könnten, gestiegen. Zu jener Zeit war eine etwas größere Sorge für die vorhandene Bausubstanz festzustellen, insbesondere in Ortschaften mit Grenzübergängen.

Der Kriegszustand von 1981 bremste diesen schüchternen Prozess ab und über Jahre passierte wieder nichts. Erst der Systemwandel, der im Jahre 1989 begann, und dann der Fall der Berliner Mauer und die – diesmal dauerhafte – Öffnung der Grenzen bewirkten, dass sich der Rang der Grenzräume schnell erhöhte. Im Jahre 1993 entstand die Euroregion „Spree – Neiße – Bober” mit Sitz in Gubin. Sie umfasste Gebiete auf beiden Seiten der deutsch-polnischen Grenze. 1994 betrug die Fläche der Euroregion 7498 km^2, darunter 68% auf polnischer Seite, mit einer Bevölkerungszahl von 730.000 Einwohnern, davon entfielen 380.000 Einwohner auf die polnische Seite. Seit jener Zeit schlossen sich der Euroregion weitere Gemeinden an, so dass nun fast das gesamte Gebiet der ehemaligen Wojewodschaft Zielona Góra der Euroregion angehört.

Die polnischen Kontakte mit der deutschen Seite, die sich anfangs ungestüm gestalteten, stützen sich heute auf internationale und interregionale Vereinbarungen sowie lokale Kooperationen von Gemeinden. Sehr deutlich ist dies in Gubin, Łęknica und Brody zu sehen. Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit sind die verstärkten Bauaktivitäten in Ortschaften, in denen sich Grenzübergänge befinden. Dies betrifft vor allem Gubin, wo der Handel vom Marktplatz langsam in die Innenstadt, auf die Gebiete entlang der wichtigsten Verkehrsarterien und in die nahe gelegenen Dörfer umgesetzt wird. Der

schnelle Zuwachs an Dienstleistungsobjekten, Großhandelsgeschäften, Wohnhäusern und Anlagen der technischen Infrastruktur, darunter auch der für beide Seiten gemeinsamen Infrastruktur (z.B. Abwasserkläranlagen in Gubin, Terminals), zeugt davon, dass nun neue potentielle Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung der westlichen Grenzgebiete zum Vorschein kommen. Um diese bereits sichtbaren positiven Erscheinungen der Entwicklung zu unterstützen, sind noch viele Barrieren inhaltlicher und formaler Natur zu beseitigen.

Hier einige davon:

- wenig effiziente Verkehrsverbindungen,
- organisatorische Schwäche, insbesondere hinsichtlich der Akquise von Investoren,
- mangelnde Konsequenz in der Umsetzung einiger mit der deutschen Seite bereits unterzeichneten Vereinbarungen,
- Schwierigkeiten in der Gewinnung von Finanzierungsmitteln, insbesondere für die Forschungsarbeit.

Deren Beseitigung würde günstige Bedingungen zur breit angelegten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Aktivierung der Siedlungsstrukturen des Grenzraumes schaffen. Dies betrifft vor allem den integrierenden Streifen von internationaler Bedeutung: Cottbus – Forst – Żary - Żagań – Szprotawa.

Diesem Ziel wird eine neue Straßenverbindung zwischen Zasieki und Forst mit der Querung der Lausitzer Neiße dienen, die nicht nur städtische Funktionen von Zasieki hervorbringen soll, sondern auch eine Reihe von wirtschaftlichen und raumordnungsrelevanten Maßnahmen in anderen Ortschaften dieser Wirtschaftsentwicklungszone nach sich zieht.

Als städtebildendes Element des neuen Zasieki ist die grenzüberschreitende Wirtschaftszone in einer Entfernung von 4 km von der Autobahn A-4 anzusehen. Es ist ein 420 ha großes Gebiet der ehemaligen Munitions- und Sprengstofffabrik (DSC-Werke Forst-Schenno bzw. Pulver- und Sprengstoffwerk Forst). Im Jahre 1942 umfasste die Bebauung der Fabrik 394 Produktions-, Lager-, Verwaltungs- und Wohngebäude. Zu Zwecken des internen Transports waren ca. 70 km Straße mit Betonplattenbelag und einer Breite der Hauptabschnitte von bis zu 6 m als innere Verkehrswege errichtet worden. Seinerzeit gab es auch internen Bahntransport auf Gleisen von insgesamt 36 km Länge. Das Sprengstoffwerk DSC in Forst lag in direkter Nachbarschaft des Eisenbahnknotens Forst und der wichtigsten Reichsautobahn Halle – Cottbus – Forst – Sorau (Żary) – Breslau (Wrocław).

Im Jahre 1989 wurde im Bereich der ehemaligen Fabrik, auf einer Fläche von rund 570 ha, ein zollfreies Gebiet gegründet. 1994 übergab der Wojewode von Zielona Góra der Gemeinde Brody ein 418,8 ha großes Gebiet in der Nachbarschaft von Jeziory Wysokie mit 364 Objekten der ehemaligen Fabrik. In der gesetzlich vorgegebenen Frist ist es leider nicht gelungen, ein Zollgebiet „Jeziory Wysokie” zu gründen.

Das von einem Forscherteam erarbeitetes deutsch-polnisches PHARE-CBC-Projekt unter dem Namen „Programm zur Konversion und zur wirtschaftlichen Nutzung des Geländes des ehemaligen Sprengstoffwerkes” (1999) bildet ein wichtiges Element in der

Entwicklungsstrategie der Gemeinde Brody mit einem Verweis auf die Hauptrichtungen und Möglichkeiten der wirtschaftlichen Verwertung des Geländes, der technischen Infrastruktur und der ehemaligen Militärobjekte.
Das gesamte große Gebiet wird für die Ansiedlung zahlreicher Unternehmen vorgehalten und somit ein wichtiges Wirtschaftsstandort der Euroregion „Spree – Neiße – Bober" bilden.
In der Nachbarschaft der ausgewiesenen Wirtschaftszone auf der deutschen Seite liegt das Gewerbegebiet der Stadt Forst. Des Weiteren ist die Entwicklung der Technologieparks geplant. Die Schaffung dieses Gewerbegebietes auf polnischer Seite wird die Chancen für die Entwicklung von Kooperationen und Technologietransfer verstärken.

Der polnische Grenzraum ist wirtschaftlich vernachlässigt und weniger dicht besiedelt als Polens Zentralgebiete und Gebiete unserer deutschen Nachbarn. Eine richtige Politik und Raumwirtschaft kann diese negativen Erscheinungen durch konkrete Standortangebote für Investitionen in positive Rahmenbedingungen umschmieden und dadurch die Siedlungsprozesse beleben. Für die soziale und wirtschaftliche Aktivierung dieser Gebiete reichen nämlich die besten Raumstudien nicht, wenn sie nur fragmentarisch sind und mit den bisherigen Verfahren erstellt werden. Die Raumordnung des grenznahen Streifens muss nicht nur komplex angegangen, sondern auch von beiden Seiten der Grenze aus betrachtet werden. Es ist daher notwendig, sich die neuen Forschungs- und Planungstools auf allen Ebenen der Organisation und Verwaltung anzueignen.
Die Formulierung der Vorschläge zu methodischen Prinzipien der integrierten Raumplanung im Grenzstreifen ist anhand der Ergebnisse langjähriger Beobachtungen und eigener Untersuchungen sowie gesammelter Quellenmaterialien aus dem In- und Ausland berechtigt begründet. Sie beinhalten die „Analyse der Bedürfnisse und Möglichkeiten der Rekonstruierung der grenznahen Siedlungseinheiten". Behilflich war auch die Zusammenarbeit mit dem Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg aus dem Jahre 1993, dank deren man eigene methodische Konzepte, die 1993 auf drei deutsch-polnischen Konferenzen in Guben, Gubin und Zielona Góra präsentiert wurden, einer Bewertung zuführen konnte.
Die deutsch-polnische Zusammenarbeit hat zwischenzeitlich leicht abgebremst (Wechsel im Vorstand der Gemeinde Brody nach den Wahlen von 2002), um sich nach dem erneuten Amtsantritt des vormaligen Bürgermeisters von Brody wieder zu intensivieren. Ein Beweis dafür ist unter anderem die Vorbereitung der gemeinsamen deutsch-polnischen Aktion zur Reinigung und Bewirtschaftung der beiden Stadtufer der Lausitzer Neiße. In diesem und in weiteren Projekten ist ein breiteres Engagement der Universität von Zielona Góra vorgesehen. Überaus wichtig ist dies auch vor dem Hintergrund des geplanten Standortes für einen Braunkohletagebau zwischen Brody und Gubin inklusive eines Kraftwerks auf polnischer Seite und der Nachsorge der alten Baugruben – auf deutscher Seite, die dort seit Jahren betrieben wird.

Anhang 10

Der erste Teil der Konferenz war den formell-rechtlichen Rahmenbedingungen im Bereich Raumplanung, der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, der Umweltverträglichkeit und der Stadtentwicklung in der Region gewidmet. In den einzelnen Beiträgen wurden folgende Angelegenheiten erläutert:

1. Rechtliche Rahmenbedingungen für die Raumplanung, voraussichtliche Richtungen der Veränderungen (in der polnischen und der deutschen Gesetzgebung)
2. Rechtliche Rahmenbedingungen in den Regionen und Möglichkeiten der Vertiefung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit,
3. Umweltverträglichkeitsprüfungen im grenzüberschreitenden Rahmen,
4. Entwicklung der Städte in der Region. Regulierungen und Praxis.

Im zweiten Teil der Konferenz, der den Charakter von Workshops hatte, wurden die vorbenannten Fragen anschließend detaillierter untersucht. Die wichtigsten Schlussfolgerungen, die im Rahmen der Arbeit in den einzelnen Workshopgruppen ausgearbeitet wurden, stellen sich wie folgt dar:

WORKSHOP 1: „Voraussetzungen und aktueller Stand der Implementierung der INSPIRE-Richtlinie". Moderator war Jerzy Zieliński, Leiter der Abteilung für Geodäsie, Kartografie und Geografische Informationssysteme des Hauptamtes für Geodäsie und Kartografie.

<u>Problem der Zugänglichkeit der Daten.</u>

Am 15. Mai 2009 ist die Frist zur Umsetzung der INSPIRE-Richtlinie über die Geodateninfrastruktur verstrichen. Die Richtlinie soll den Planern kostenlosen Zugang zu raumrelevanten Daten ermöglichen. Im Moment kann die Wirkung der Richtlinie noch nicht abgeschätzt werden. Im Zuge ihrer Umsetzung in den einzelnen Mitgliedstaaten dürfte jedoch eine Verbesserung der Erlangung und des Austausches von Daten, die für raumplanerische Studien in verschiedenen Maßstäben benötigt werden, erfolgen.

<u>Problem der Harmonisierung/ der Genauigkeit der Daten.</u>

In den letzten zwei Jahren wurden entsprechende Erklärungen über die Zusammenarbeit und eine Vereinbarung des Hauptamtes für Geodäsie und Kartografie mit den zuständigen Behörden der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern (Kooperationserklärung 2009), Brandenburg (Vereinbarung 2008) und Sachsen (Kooperationserklärung 2009) geschlossen, die die Verlässlichkeit, die Genauigkeit und den Detailliertheitsgrad der Daten aus dem staatlichen Bestand regeln. Es muss vor allem angestrebt werden, dass auf den polnischen und den deutschen Karten der Verlauf verschiedener Grenzen, Gewässer, Straßen usw. mit einer richtigen Genauigkeit markiert ist und dass für die Daten, die für die Geodatensysteme genutzt werden, auf polnischer und deutscher Seite dieselbe Generalisierung erfolgt. Auch der Umfang der von den Stadtplanern benötigten Daten muss überprüft werden.

WORKSHOP 2: „Erfahrungen der Projekte mit der EU-Förderung in den Jahren 2000-2006 und die Visionen einer weiteren Zusammenarbeit". Moderatorin war Anna Świątecka-Wrona, Leiterin der Abteilung für grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Departement für Raumordnung im Ministerium für Infrastruktur.

Problem des niedrigen Interesses an „weichen" Projekten.

„Soft"-Projekte, die direkt mit der Raumplanung verbunden sind, erfreuten sich in der vorigen Förderperiode eines eher niedrigen Interesses unter den potentiellen Projektträgern. Der Grund ist wohl darin zu sehen, dass die Ergebnisse der „harten" Projekte (der investiven Maßnahmen) nach Abschluss ihrer Umsetzung entschieden sichtbarer sind. Um das Interesse an Raumplanungsprojekten („soft"-Projekte) zu erhöhen, müsste nach geeigneten Argumenten und Anreizen gesucht werden.

Problem der schwachen Inanspruchnahme der EU-Förderfonds.

Berichte, die während des Workshops präsentiert wurden, ergaben, dass sich um die Förderung ihrer Projekte aus den EU-Mitteln vor allem diejenigen Akteure bewarben, die einen Anreiz zur Umsetzung derartiger Vorhaben von außen erhielten. Das Fehlen ausreichender Informationen über die Fördermöglichkeiten führte zu einem niedrigen Interesse der Akteure, die eigene Ideen entwickelten. Man muss sich überlegen, was man in der kommenden finanziellen Vorausschau tun kann, um die Effizienz der Nutzung der EU-Fonds zu erhöhen.

WORKSHOP 3: „Schwerpunkte für Investitionen in Grenzregionen". Moderatorin war Elżbieta Szelińska, Mitvorsitzende des deutsch-polnischen Ausschusses für Raumordnung, Ministerialrätin im Departement für Raumordnung im Ministerium für Infrastruktur.

Verkehrskorridore und Entwicklungsachsen.

Vorgestellt wurde die „Karte der wichtigsten Investitionsvorhaben im Grenzraum", die vom Regionalen Büro für Raumordnung der Wojewodschaft Westpommern auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur erarbeitet wurde.

Es wurde unter anderem über die Verkehrsverbindungen vor dem Hintergrund des Problems der Verkehrskorridore und der Entwicklungsachsen diskutiert: sollten diese ein einheitliches gemeinsamen Problems darstellen oder eher gesondert und einzeln betrachtet werden? Die Präsentation der oben genannten Studie ist eines der Themen für Sitzung des deutsch-polnischen Ausschusses für Raumordnung im September dieses Jahres.

WORKSHOP 4: „Grenzüberschreitende Konzepte für regionale Integration in den Studienarbeiten an Hochschulen". Moderatorin war Prof. Janina Kopietz-Unger, Vorsitzende des Forums für grenznahe Zusammenarbeit in Europa.

Problem des erschwerten Zugangs zu Materialien und Daten für Projekte, die an Hochschulen entwickelt werden.

Es muss besonders betont werden, dass an den Hochschulen auf polnischer und deutscher Seite durchaus viele sehr gute und zugleich thematisch vielfältige Studien und Arbeiten erstellt werden. Leider fehlt es an Hochschulen vielerorts an entsprechenden Daten (aktuelle Vermessungsgrundkarten, städtebauliche Bestandsaufnahmen und laufende Informationen), die für die Durchführung von Projekten im Rahmen von

Diplomarbeiten und Dissertationen notwendig sind. Bemerkbar ist eine niedrige Verwertung der Hochschularbeiten in Diskussionen zu Problemen, die Grenzgebiete betreffen.

Forderungen.

Es ist die Schaffung eines Forums anzustreben, das die Aufgabe übernehmen würde, auf Probleme der Hochschulen bei der Erstellung von Diplom- und Doktorarbeiten zu sensibilisieren.

Erwähnenswert ist auch, dass während der Workshops u.a. Arbeiten im Rahmen der Projekte CETC, SoNorA und SCANDRIA sowie Oderpartnerschaft und Odra Axis Connect besprochen wurden. Es wurde darauf hingewiesen, dass Projekte mit herausragender Bedeutung aus nationalen und aus den EU-Fördermitteln mitfinanziert werden können. Dies erfordert jedoch ein abgestimmtes Konzept und politische Unterstützung.

Nach Beendigung der Arbeit in den Workshops wurde dann in der Plenarsitzung betont, dass es notwendig ist, die bisherigen Kooperationsbereiche fortzusetzen und zu erweitern. Es wurde der Vorschlag unterbreitet, die Arbeit im Rahmen der einzelnen Themengruppen in Form von weiteren Arbeitstreffen fortzusetzen und eine nächste Konferenz im Jahre 2010 (etwa im Mai/Juni) zur Auswertung der Arbeitsergebnisse aus den einzelnen Themengruppen abzuhalten.

Auswertung der Ergebnisse und Schlussfolgerungen für die Zukunft.

1. Eine schnelle Implementierung der INSPIRE-Richtlinie würde durch die Herbeiführung der Vergleichbarkeit der raumplanerischen Karten und Informationen eine Vereinfachung der Kommunikation zwischen den Partnern ermöglichen. Um die Wirkung der Richtlinie voll nutzen zu können, sind eine Zusammenarbeit und ein Erfahrungsaustausch notwendig, denn dadurch wird die Kohärenz der Daten und deren Nutzung für andere Zwecke, z.B. für die Planung neuer Investitionsstandorte, für wissenschaftliche Forschungen usw. gewährleistet.
2. Es ist notwendig, weitere Projektideen im Förderzeitraum 2007-2013 aufzufangen und zu begleiten, Investitionsprojekte zu identifizieren und Partner für deren Umsetzung zur best möglichen Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel zu finden. Als eine der Initiativen kann z.B.. die Schaffung der deutsch-polnisch-schwedischen Agentur Energie und Klima angeführt werden, die sich u.a. mit dem Thema der erneuerbaren Energien im Ostseeraum und der „ökologischen Aufnahmefähigkeit" der Ostsee beschäftigen wird. Durch die Zusammenarbeit der Staaten und Regionen im gemeinsamen Ostseeraum und im Oderraum und die Einbindung eines breiteren Kreises von Partnern entstehen günstige Bedingungen für die Raumplanung und die Wirtschaftsförderung. Gleichzeitig können auch andere Programme und Fonds der EU in verstärktem Maße in Anspruch genommen werden und dadurch kann das gegenständliche Gebiet ein größeres Interesse bei den Investoren erwecken. Darüber hinaus können von den Investoren in diesem Raum höhere Zulagen bzw. steuerlichen Vergünstigungen in Anspruch genommen werden. Diese Zusammenarbeit fördert ebenfalls einen breiten Erfahrungsaustausch

zwischen der Wissenschaft und der Praxis (*bei der Standortvermarktung stehen wir im Wettbewerb mit den deutschen Bundesländern – jede Seite bemüht sich, Investoren für die eigene Region zu gewinnen, daher resultiert eine eher schwache Aussicht für die Zusammenarbeit in dieser Hinsicht*).

3. Die Teilnehmer betonten vor allem die Notwendigkeit des Ausbaus der Infrastruktur. Der Mitteleuropäische Verkehrskorridor (CETC) könnte als eingeeignetes Mittel zur Erreichung dieses Ziels die Funktion einer umweltorientierten Entwicklungsachse übernehmen. Dazu kann eine Reihe von Interreg-Projekten beitragen, die z.B. die Entwicklung innovativer Technologien, die Errichtung eines Hochwasserschutzsystems, die Energieeinsparung, den Austausch von Geodaten, den Austausch von rechtsrelevanten Informationen und die wissenschaftliche Zusammenarbeit thematisieren. Zur Erreichung des Synergieeffektes sollten die Regionen und Gemeinden des Gebietes entlang der deutsch-polnischen Grenze und auch über die Ostsee hinweg bis nach Schweden rechtzeitig und ausgiebig gegenseitig über ihre Bedürfnisse und Vorhaben informieren. Es besteht Bedarf eines engeren Zusammenwirkens mit der Regierungsseite im Rahmen der CETC-Initiative. Vertreter aus dem Ministerium für Infrastruktur betrachten den CETC oft als eine unbegründete „Initiative der Gebietskörperschaften". Erwähnt wurde auch die Möglichkeit, in Zukunft einen europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit zu schaffen, der sich dieser Problematik widmen könnte. Es bestehen allerdings ernste Bedenken, was den Willen der deutschen Seite, sich der Mitbegründung des CETC anzuschließen, angeht. Diese Bedenken werden durch die Tatsache bestärkt, dass die deutschen Regionen die Idee des eigenen Korridors (SCANDRIA), der entlang der Grenze auf der deutschen Seite verläuft, tatkräftig unterstützt. Des Weiteren streben sie im Rahmen von internationalen Projekten (darunter im Projekt SoNorA) an, eine Plattform für die wirtschaftliche Zusammenarbeit in diesem Gebiet zu schaffen. Bekanntlich basiert die wirtschaftliche Zusammenarbeit unter anderem auf effizienten Verkehrsverbindungen. Es wurde unterstrichen, dass des Ausbaus der Infrastruktur eine wichtige Aufgabe ist, aber die Integration zwischen den Partnern einen ebenfalls wesentlichen Bestandteil darstellt. Besonders wichtig sind aber auch die Möglichkeiten eines besseren Kennenlernens der Partner, der Erfahrungsaustausch und die Förderung des gegenseitigen Vertrauens. Die Investitionsvorhaben sollten durch die Zusammenarbeit der Hochschulen z.B. im Bereich der Raumplanung, der Energieeinsparung, des Umweltschutzes, innovativer Lösungen und neuer Technologien unterstützt werden.
4. Eine der Chancen für die weitere Entwicklung wäre die Schaffung eines Raumes der vertieften Zusammenarbeit der Regionen: Skåne, Mecklenburg-Vorpommern, Wojewodschaft Westpommern, Brandenburg, Wojewodschaft Lebuser Land, Sachsen, und Wojewodschaft Niederschlesien. Die Entwicklung der Regionen mit der Verbesserung der Verkehrsverbindungen beiderseits der Oder kann zur Stärkung des zwischen Deutschland, Polen, der Tschechischen Republik, der Slowakei, Österreich und Ungarn liegenden Großraums einen Beitrag leisten und gleichzeitig die Chancen für die Wirtschaft der benachbarten hoch entwickelten Gebiete in

Deutschland und Skandinavien verbessern. *(In diesem Gebiet bestehen bereits Partnerschaftsabkommen und Kooperationsinstrumente wie z.B: Interreg, Südliche Ostsee; es mangelt allerdings an einer inhaltlichen Unterstützung seitens der polnischen Zentralregierung (Außenministerium, Ministerium für Inneres und Verwaltung), es fehlen Konsultations- und Kooperationsverfahren).* Das Entwicklungsziel dieser Region könnte darin liegen, den negativen Folgen der Abwanderung der Bevölkerung durch Wirtschaftswachstum in Anlehnung an die neuesten umweltfreundlichen Technologien und dank des Reichtums und der Vielfalt der Naturressourcen entgegenzuwirken. Ein wichtiger Aspekt der Zusammenarbeit sollte ebenfalls darin bestehen, sich auf die Folgen des zu erwartenden Klimawandels in rechtlicher und infrastruktureller Hinsicht richtig vorzubereiten. Die Kooperation im Rahmen eines gemeinsamen Entwicklungsraumes erfordert eine starke politische Ausrichtung und eine flankierende Unterstützung für diese Maßnahmen. Die in diesem Gebiet vertretenen Länder sollten auf die Entwicklung von Wirtschaft, Verkehr und Technologien besonderen Wert legen. Dazu müssen sowohl die Ziele vereinbart als auch der gemeinsame Entwicklungsraum für die nachbarschaftliche Zusammenarbeit festgelegt werden. Man braucht Klarheit über die zugänglichen Fonds und die rechtlichen Rahmen sowie eine politische Antriebskraft und dazu regelmäßig stattfindende Begegnungen und Berichte aus denselben mit der Präzisierung weiterer Ziele. Um formelle und institutionelle Barrieren, die zwischen regionalen und lokalen Verwaltungsbehörden liegen, kann zwischen vielen möglichen Formen und Rahmenstrukturen gewählt werden. Das wirkungsvollste Element scheint wohl die Schaffung eines Europäischen Verbundes für Territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) zu sein – einer Struktur, die Rechtspersönlichkeit besitzt. Die Forderung zur Gründung eines EVTZ erweckt die größten Bedenken und wird beim Außenministerium höchstwahrscheinlich nicht auf Wohlwollen stoßen, wie das auch bei Aktivitäten im Rahmen der Oderpartnerschaft der Fall war. Es wäre allerdings ein großes organisatorisches Unterfangen mit dem Aufbau der dazugehörigen institutionellen Struktur und der notwendigen Einstellung des geeigneten Personals, was in der Zeit der Krise und der anzustrengenden Einsparungen wenig realistisch zu sein scheint. Wenn es aber doch zu einer solchen breit angelegten Zusammenarbeit kommen könnte, dann sollte der Partnerkreis Skåne, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen, Niederschlesien, Lebuser Land und Westpommern (vielleicht auch andere CETC-Partner) umfassen. Die Schaffung einer solchen Kooperationsplattform wird sich dahingehend auswirken, dass die Idee des deutschen Korridors mit dem CETC verknüpft werden kann. Die Oder-Wasserstraße ist gegenwärtig das Element, das dem ökologischen und multimodalen Charakter des CETC-Korridors am besten Rechnung trägt und den Korridor von den bereits bestehenden Paneuropäischen Verkehrskorridore (darunter dem Korridor VI) unterscheidet. Bis zum Jahre 2007 nahmen Vertreter der ostdeutschen Bundesländer an den Sitzungen des CETC-Lenkungsausschusses aktiv teil und sie betonten dabei, dass die Schaffung dieses Korridors auch eine wesentliche Bedeutung für die Entwicklung des Grenzraumes auf der deutschen

Seite hat. In der Berliner Erklärung vom 30. November 2007 stellten sie dann die Ideen des eigenen Verkehrskorridors außerhalb der Grenzen Polens dar. Bei vielen Grenzregionen muss die Zusammenarbeit in den Belangen der Raumordnung vertieft werden. Zu den Leitthemen können Forschung und Entwicklung innovativer Technologien, Energieeinsparung, Umweltschutz, Klimawandel oder auch negative Folgen des demografischen Wandels („Schrumpfung" der Regionen) gehören.

5. Trotz vieler lokaler Unterschiede und Probleme ist die weitere grenzüberschreitende Zusammenarbeit möglich und zu empfehlen. Aus praktischen Gründen wäre es sinnvoll, zunächst ein gemeinsam zu bestimmendes Leitthema aus dem Bereich Raumordnung auszuwählen (z.B. Entwicklung der Regionen vor dem Hintergrund der Folgen des Klimawandels – Schlussfolgerungen für die Raumplanung, Stärkung des wirtschaftlichen Potentials des Grenzraums, Zusammenarbeit bei Innovationen in Wissenschaft und Forschung). Ein möglicher Erfolg, der im Rahmen einer derartig geführten Zusammenarbeit erzielt wird, würde einen Anreiz zum Handeln in anderen Bereichen des gemeinsamen Interesses darstellen. Voraussetzung für diese Zusammenarbeit ist jedoch, dass die deutsche Seite ihre Prioritäten ausarbeitet, wie das auf der polnischen Seite ja schon erfolgte. Auf der Grundlage des Vergleichs der Prioritäten beider Seiten kann dann eine gemeinsamen Vision erarbeitet und über die Möglichkeiten ihrer Implementierung diskutiert werden.
6. In diesem Zusammenhang wurde am 29. Juni 2009 auf der Konferenz in Szczecin der Vorschlag unterbreitet, dass die Folgekonferenz im nächsten Jahr – mit einer Reihe von ihr vorausgehenden Workshops – ebenfalls in Szczecin stattfinden könnte. Zur entsprechenden Festlegung der für die Partner gemeinsamen Entwicklungsziele müsste zuvor eine Reihe von internationalen Workshops durchgeführt werden, um:
    - Problemfelder und -fragen zu identifizieren: November 2009 - Polen,
    - die Entwicklungsziele für den Grenzraum auszuarbeiten: Januar 2010 - Deutschland,
    - Wege zur Erreichung dieser Ziele in inhaltlicher, organisatorischer und finanzieller Hinsicht zu benennen: März 2010 - Schweden.

Die abschließende Konferenz in Szczecin, auf der eine Zusammenfassung und Auswertung der Ergebnisse erfolgt und weitere Beschlüsse über die Kooperationsformen und konkrete Maßnahmen gefasst werden, wird im Mai 2010 stattfinden.

Namen Index

Badowski Mateusz (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Richtlinie in der Bundesrepublik Deutschland

Belof Magdalena (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Fakultät für Architektur der Technischen Universität Wrocław und Wojewodschaftsbüro für Städtebau in Wrocław

Cykalewicz Tomasz (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Institut für Architektur und Raumplanung - Westpommersche Technologische Universität in Szczecin

Czernik Lechosław (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Westpommersche Technologische Universität, Institut für Architektur und Raumplanung

Drożdż Wojciech (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Mitglied des Vorstands der Wojewodschaft Westpommern

Dziekoński Olgierd (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Unterstaatssekretär im Infrastrukturministerium

Filipiak Paulina, Kosieradzka Maja (Seite 49)
Departement für Umweltverträglichkeitsprüfungen

Görmar Wilfried (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Herz Detlef (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg

Husejko Władysław (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Marschall der Wojewodschaft Westpommern

Jastrzębski Leszek (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Leiter (m.d.W.b.) des Regionalen Büros für Raumordnung der Wojewodschaft Westpommern

Kopietz-Unger Janina (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Leiterin des Forums für grenznahe Zusammenarbeit in Europa, Universität Karlsruhe

Król Maciej (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Leiter des Departements für Wirtschaft und Infrastruktur des Marschallamtes Wojewodschaft Lebuser Land

Kurowiak Robert (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Regionales Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern in Szczecin

Lantz Thomas (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Bürgermeister der Stadt Ystad.

Okon Waldemar (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Ostańska Anna (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Technische Universität Lublin

Persson Per-Olof (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Leiter des Referates Interregionale Zusammenarbeit, Region Skåne, Abteilung Regionale Entwicklung

Petersson Mats (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Investitionsschwerpunkte in der schwedischen Region Skåne

Pienkoss Christoph (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Verbesserung und Ausbau der Nord-Süd Verbindungen zwischen der Ostsee und der Adria

Preibisch Wolfgang (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Ministerialdirigent, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Preibisch Wolfgang (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Ministerialdirigent, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)

Schwartze Frank (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Brandenburgische Technische Universität, Cottbus

Stawiarski Jan Konrad (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Grenzüberschreitende raumplanung auf der ebene

Żarna Krzysztof (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Büroleiter CETC

Zieliński Jerzy (Seite **Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.**)
Amt für Geodäsie und Kartographie, Warschau, Leiter des Departaments für Geodäsie, Kartographie und Informationssysteme Geographisch