

Die Ostseeküste

Perspektiven und Probleme
eines Wachstumsraumes
in Mecklenburg-Vorpommern



Die Ostseeküste – Perspektiven und Probleme eines Wachstumsraumes in Mecklenburg-Vorpommern

Tagung in Rostock/Warnemünde
am 3.–5. Juni 2005



Kommunalpolitische Texte
Band 27

[Impressum]

Herausgeber: Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn
Redaktion / Editor: Priv.-Doz. Dr. Wolfgang Weiß, Institut für Geographie und
Geologie an der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

ISBN 3-89892-452-1

Zu beziehen durch:
Friedrich-Ebert-Stiftung
53170 Bonn
Tel.: (0228) 883-0; Fax: (0228) 883 695

Umschlag: Pellens Kommunikationsdesign, Bonn

Herstellung: Katja Ulanowski, Friedrich-Ebert-Stiftung

Printed in Germany 2005

Titelfoto: dpa

© Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn 2005, alle Rechte vorbehalten.

Inhalt

	Seite
Die Ostseeküste – Perspektiven und Probleme eines Wachstumsraumes in Mecklenburg-Vorpommern – einführendes Vorwort (Siegbert Heid; Klaus Birkholz).....	4
Der Wirtschaftsraum Ostseeküste – Perspektiven und Probleme (Otto Ebnet)	7
Küstenzonenmanagement und Kommunalentwicklung (Wolfgang Weiß)	13
Chancen für Gemeinden bei der Ostseekooperation durch Interreg III B (Karl Schmude)	32
Der Wirtschaftsraum Rostock – Zugpferd und Impuls- geber für eine nachhaltige Regionalentwicklung (Gerd Schäde)	48
Chancen und Grenzen des Tourismus am Beispiel der „Kaiserbäder“ Usedom (Wilhelm Steingrube)	58
Großschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern: Sind Schutz und Nutzung von Küstenlandschaften miteinan- der vereinbar? (Wolfgang Riedel)	65
ScanBalt – Biotechnologie-Verbund im Ostsee-Raum (Wolfgang Blank)	78
Rostock – Logistikzentrum an der Ostsee (Ulrich Bauer- meister; Wolfgang Weiß)	82
„Integrierte Stadtentwicklungskonzepte“ – Ein neuar- tiges Instrument im „Stadtumbau Ost“ (Michael Bräuer)	90

Die Ostseeküste – Perspektiven und Probleme eines Wachstumsraumes in Mecklenburg-Vorpommern – einführendes Vorwort

Es ist nun schon gute Tradition, dass das Regionalforum Berlin-Brandenburg des Deutschen Verbandes für Angewandte Geographie (DVAG) und die Arbeitsgruppe Kommunalpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) jährlich im Frühjahr gemeinsame Fachtagungen zu gemeinsam interessierenden Themen an wechselnden Orten organisieren. So fanden bereits acht Konferenzen u.a. zur Militärischen Konversion (Jüterbog), zu Perspektiven des Braunkohlebergbaus und der Rekultivierung (Senftenberg), zur Bedeutung von Großschutzgebieten für die Regionalentwicklung (Eberswalde) oder zur Entwicklung im ländlichen Raum (Wittenberge) statt.

Die jeweils aus einem Konferenz- und einem Exkursionsteil bestehenden zweitägigen Veranstaltungen stellen eine Verknüpfung von wissenschaftlicher und politischer Grundlagendiskussion auf der einen und angewandte geographische und kommunalpolitische Fachgesprächen mit Vorortakteuren auf der anderen Seite dar. Dieser enge Zusammenhang zwischen Theorie und Praxis, zwischen Grundlagen- und angewandter Arbeit sowie zwischen übergeordneten und lokalen Erfordernissen, trifft – zugespitzt auf ein räumlich relevantes Thema und eine Region – die Interessen eines breiten Publikums. Dieses besteht in der Regel u. a. aus Kommunal- und Landespolitikern, Vertretern unterschiedlicher Verwaltungsebenen, Geographen, Landschafts-, Regional- und Stadtplanern, ehrenamtlich tätigen Verbandsaktivisten sowie Studenten raumwissenschaftlicher Fächer. Unterschiedliche kommunalpolitische Erfahrungen und Kenntnisse der verschiedenen Tagungsteilnehmer über räumliche Strukturen und Verteilungsmuster in ihren Regionen, Ursachen, Abhängigkeiten, Wirkungen und Entwicklungstrends bedingen auf der Grundlage der Expertenvorträge eine bislang stets angeregte Diskussion.

Im Jahr 2005 beschreiten DVAG und FES mit ihrer neunten gemeinsamen Tagung in Rostock-Warnemünde „im wahrsten Sinne des Wortes“ Neuland. Zum ersten Mal findet diese traditionelle Veranstaltung nicht mehr in Brandenburg, sondern im Land Mecklenburg-Vorpommern statt. Dies hat mehrere Gründe. Zum einen ähneln sich die Probleme, räumlichen Strukturen sowie Entwicklungen dieser beiden „neuen Bundesländer“. Schon aus diesem Grund erscheint ein

Erfahrungsaustausch von Kommunalpolitikern und lokal handelnden Akteuren sowie angewandt geographisch tätigen Wissenschaftlern und Verwaltungsfachleuten beider Länder sinnvoll. Zum anderen besitzt der DVAG in Mecklenburg-Vorpommern keine regionale Plattform, so dass die Tagung seitens des Geographenverbandes ein Schritt in Richtung der Gründung eines gemeinsamen Regionalforums Berlin - Brandenburg - Mecklenburg-Vorpommerns ist.

Mit Mecklenburg-Vorpommern steht in diesem Jahr ein Bundesland mit besonders starken räumlichen Disparitäten im Mittelpunkt der geographischen und kommunalpolitischen Diskussion. Der Ostseeraum, eine der dynamischsten Wachstumsregionen Europas, hat durch die EU-Osterweiterung weiter an Bedeutung gewonnen. Wie partizipiert das Land Mecklenburg-Vorpommern davon? Was wächst hier? Konnten die Strukturdefizite durch die „Europäisierung“ des Baltikums kompensiert werden oder nehmen sie auf regionaler Ebene eher noch zu? Was bringt die transnationale Zusammenarbeit im Rahmen der von der EU initiierten und finanzierten Gemeinschaftsinitiative INTERREG den Kommunen und Gebietskörperschaften?

Auf der einen Seite lockt die Ostsee mit Traumstränden und malerischen Steilküsten, mit zu neuem Glanz erstrahlten Seebädern und Inseln mit der längsten Sonnenscheindauer in Deutschland jährlich Millionen von Touristen in das deutsche Bundesland mit den höchsten touristischen Zuwachsraten. Die diesbezügliche Erfolgsbilanz ist beachtlich, haben sich doch in den letzten 10 Jahren in Mecklenburg-Vorpommern die Beherbergungskapazität, die Gästebetten, -ankünfte und -übernachtungen in der Regel nahezu verdreifacht. Welche Auswirkungen hat dies aber auf den Arbeitsmarkt? Warum gehören touristisch hoch erschlossenen Kreise an der Ostseeküste wie Ostvorpommern (mit der Insel Usedom) oder Rügen seit Jahren permanent zu den deutschen Landkreisen mit der höchsten Arbeitslosigkeit? Löst ein angestrebter Ganzjahres-, Gesundheits- oder „Event-Tourismus“ das Problem? Folgen auf immer mehr Touristen nicht auch immer mehr Hotels, Spaßbäder und hochpreisige Konsumtempel? Bedeutet dies nicht auch immer mehr und größere Eingriffe in die Natur und Veränderung der sensiblen Küstenlandschaft? Lassen sich Schutz und wirtschaftliche Nutzung der Ostseeküste überhaupt miteinander vereinbaren?

Welchen Stellenwert haben Schiffbau und Hafenwirtschaft, die eigentlichen Domänen eines Küstenanrainers? Welche Rolle spielt die

Industrie? Haben nicht gerade unter dem Aspekt der Globalisierung Küstenstandorte, die importierte Rohstoffe für den Export verarbeiten, eine große Zukunft? In wie weit sind sie dann aber noch Impulsgeber für ihre Regionen? Welche Standortvorteile bietet die Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern innovativen Unternehmen z. B. aus der Biomedizintechnik?

Mecklenburg-Vorpommern ist wie ganz Deutschland, insbesondere aber auch die anderen neuen Länder einem beispiellosen demographischen Strukturwandel unterworfen. Was sind Ursachen und Wirkungen? Welche Rolle spielt dieser demographische Strukturwandel in Mecklenburg-Vorpommern, dem Land mit der vor Kurzem noch „jüngsten“ und in Kürze das mit der „ältesten“ Bevölkerung? Sind es die Geburtendefizite oder die Wanderungsverluste, die diese Entwicklung hervorrufen? Wie stellen sich Kommunen, Raumordnung und Regionalplanung sowie die Raumwissenschaft darauf ein?

Auf solche und ähnliche Fragen versuchen Akteure und Experten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft während der Tagung ein- und Widersprüchen und Problemen auf den Grund zu gehen. Dabei sind sich die Organisatoren durchaus darüber im Klaren, dass Antworten nicht immer ausreichen bzw. befriedigen. Es werden sicher auch keine Patentrezepte und allumfassenden Lösungen angeboten, jedoch aber Ansätze und Ideen ganz im Sinne von „*best practices*“ diskutiert und während der Exkursion zu kommunalen und Einrichtungen der maritimen Wirtschaft in Augenschein genommen werden.

Allen, die zum Gelingen der diesjährigen gemeinsamen Konferenz von DVAG und FES beigetragen haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt: den Vertretern aus Landes- und Kommunalpolitik, Wirtschaft und Wissenschaft, die als Vortragende und als Experten während der Exkursion mit den Problemen und Perspektiven der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns vertraut gemacht haben. Besonderer Dank gilt Herrn PD Dr. Wolfgang Weiß für seinen Anteil an der konzeptionell-inhaltlichen und organisatorische Vorbereitung der Tagung und die redaktionelle Arbeit am Tagungsreader.

Potsdam, Bonn am 1. Juni 2005

Dr. Klaus Birkholz
Sprecher des DVAG-Regionalforums
Berlin-Brandenburg

Siegbert Heid
Leiter der Arbeitsgruppe
Kommunalpolitik der FES

Dr. Otto Ebnet

Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Der Wirtschaftsraum Ostseeküste – Perspektiven und Probleme

Im Jahr 2007 wird in Heiligendamm an der Ostsee der Weltwirtschaftsgipfel stattfinden. Bilder werden durch die Nachrichtensendungen der Welt gehen, die Mecklenburg-Vorpommern so zeigen, wie es Millionen von Urlaubern kennen: die Ostsee, die herrlichen Sandstrände, Top-Hotels und einladende Küstenstädte.

Mecklenburg-Vorpommern besteht nicht nur aus der Ostseeküste, aber das ganze Land wird von ihr geprägt. Mecklenburg-Vorpommern als Ganzes gehört zur Ostseeregion; auf die Chancen, die sich daraus ergeben, werde ich später eingehen.

Zunächst, im etwas kleineren Maßstab gesehen, zur Bedeutung des Wirtschaftsraumes Ostseeküste für das Land Mecklenburg-Vorpommern. Der Blick auf die Wirtschaftsindikatoren zeigt, dass in den Landkreisen und kreisfreien Städten der Ostseeküste etwas mehr als die Hälfte der gesamtwirtschaftlichen Leistung des Landes erbracht wird. Herausragend ist dabei natürlich die Position der Ostseeküste im Tourismus. Rund 79 % aller Übernachtungen im Land entfallen auf die Küstenregion.

Der Wirtschaftsraum Ostseeküste ist traditionell geprägt von der maritimen Wirtschaft und dem Tourismus. Hinzugekommen sind neue vielversprechende Wachstumsfelder wie der Offshore-Windanlagenbau, die Holzindustrie, Biotechnologie und Medizintechnik, Informations- und Kommunikationstechnologien sowie die Gesundheitswirtschaft.

Die maritime Wirtschaft ist auf industriellem Gebiet für die Ostseeküste strukturbestimmend. 22 Unternehmen mit rd. 6.000 Beschäftigten, darunter etwa 4.500 Beschäftigte der vier Seeschiffswerften, sind dem Schiffbau direkt zuzurechnen. Der Kernbereich der maritimen Industrie wird ergänzt durch die maritime Zulieferproduktion und ingenieurtechnische Dienstleistungen mit der Entwicklung zukunftsrelevanter Produkt- und Systemlösungen. Ausgeprägte Zulie-

ferbeziehungen bestehen zu zahlreichen anderen Branchen, so dass ca. 150 Betriebe mit 12.000 Beschäftigten direkt oder indirekt die maritime Wirtschaft prägen.

Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit den hier bereits ansässigen Unternehmen und wissenschaftlichen Einrichtungen über die notwendige Kompetenz für den Ausbau der Offshore-Windkraftindustrie. Zudem sind hervorragend geeignete Immobilien und Produktionsflächen mit direktem Anschluss an die Ostsee vorhanden. Nicht nur die Region Rostock zeichnet sich mit entsprechenden Potenzialen aus. Deshalb unterstützt die Landesregierung die Entwicklung des Offshore-Kompetenzzentrums in Rostock. Ein erstes erfolgreiches Beispiel ist die Ansiedlung der Erndtebrücker Eisenwerke, einem weltweit führenden Unternehmen im Bereich Großrohrbau. Mit der Ansiedlung zeigt sich erneut, dass Mecklenburg-Vorpommern hervorragende Standortbedingungen für Unternehmen der maritimen Industrie hat. Durch die Nutzung der Windenergiepotenziale auf See wird allein in Mecklenburg-Vorpommern von 1.500 neuen Arbeitsplätzen ausgegangen. Zudem kann die Offshore-Windkraft erheblich zur Sicherung der bereits bestehenden 1.000 Arbeitsplätze in diesem Bereich beitragen. Entscheidende Voraussetzung zur Erreichung dieses Ziels sowie für die Ansiedlung von weiteren Unternehmen in diesem Bereich (z.B. für Konservierung, Montage, Flansche, Service und Wartung, Logistik) ist die Realisierung von Offshore-Windparkprojekten in der Ostsee. Die Verfahren für konkrete Projekte laufen.

Die Ostseeküste bringt dem Land viele konkrete Standortvorteile. So kann Mecklenburg-Vorpommern Investoren etwas fast einmaliges bieten: Industrieflächen direkt am schiffbaren Wasser! Führende Unternehmen haben dies erkannt. Zum Beispiel die Firmengruppe Liebherr, die auf dem Gelände des Rostocker Seehafens eine Betriebsstätte zur Herstellung von Hafenmobilkranen errichtet. Zum Beispiel das Unternehmen Klausner, das seit 1998 in Wismar produziert. Das Klausner-Werk ist das größte Nadelholzsägewerk Europas. Die Rohstoffe werden als Fichten- oder Kiefernrundholz fast ausschließlich aus Skandinavien, Russland und den baltischen Staaten bezogen. Über die Seehafen Wismar GmbH werden große Mengen Rundholz importiert und Schnittholz und Sägenebenprodukte exportiert. Der Standort Wismar bietet als Distributionszentrum am Wasser dafür die besten Voraussetzungen. Im Rahmen einer gezielten

Ansiedlungsinitiative für die Holzwirtschaft wurden Großunternehmen für den Standort Wismar gewonnen, der sich seitdem zu einem bedeutenden Zentrum der Holzwirtschaft in Norddeutschland entwickelt hat.

Die Häfen Mecklenburg-Vorpommerns sind über zahlreiche Linienverbindungen mit dichter Abfahrtsfrequenz mit den Ostseeanrainerstaaten verbunden. Sie konnten sich in den vergangenen Jahren zu leistungsfähigen Verkehrsdrehscheiben für Fähr- und Ro/Ro-Verkehre sowie für den Im- und Export von Schütt- und Flüssiggütern entwickeln: Im Jahr 2004 wurden im Seegüterverkehr über unsere Häfen insgesamt 24,2 Mio. t Güter umgeschlagen, bei Einbeziehung der Eigengewichte der Transportmittel im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr waren es rund 32 Mio. t Umschlag. Daran hat der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr einen Anteil von 54,4 % (17,4 Mio. t in 2004, davon entfielen 12,5 Mio. t auf Rostock und 4,9 Mio. t auf Sassnitz). Im Passagierverkehr über See wurden in den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns in 2004 insgesamt 4,2 Mio. Passagiere abgefertigt.

In diesem Jahr wird Rostock mit 97 Anläufen von 27 Kreuzfahrtschiffen und erstmals über 100.000 Passagieren seine Bedeutung als einer der wichtigsten Kreuzfahrthäfen Deutschlands unterstreichen. Vier Kreuzfahrtreedereien haben zudem 25 Passagierwechsel im neuen „Warnemünde Cruise Center“ angemeldet, das am 01.05.2005 eingeweiht wurde.

Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Häfen verfolgt die Landesregierung eine offensive und bedarfsorientierte Hafenpolitik. Damit die Häfen ihre Drehscheibenfunktion für Ostseeverkehre weiter ausbauen und am steigenden Transportaufkommen partizipieren können, unterstützt die Landesregierung den bedarfsgerechten Ausbau der Hafeninfrastruktur und setzt sich gegenüber dem Bund für die Anpassung seewärtiger Zufahrten an wirtschaftliche und nautische Erfordernisse sowie für den weiteren Ausbau der Hinterlandanbindungen ein.

Schwerpunkte beim weiteren Ausbau der Hinterlandanbindungen sind:

- Schienenausbaustrecke Rostock – Berlin,
- Schienenausbaustrecke Berlin – Pasewalk – Stralsund,
- Fertigstellung der A 20 Lübeck – Szczecin (Stettin),
- Fertigstellung der A 241 Schwerin – Wismar,

- Bau des Rügenschneidweges einschl. der zweiten Strelasund-Querung sowie
- Realisierung der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin.

Eine besondere Erfolgsgeschichte ist die Entwicklung des Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere an der Ostseeküste, aber auch im Binnenland. Mecklenburg-Vorpommern hat sich seit 1990 zu einer Top-Destination im Deutschlandtourismus entwickelt. Fast 100 Mio. Aufenthaltstage von Übernachtungsgästen und Tagesausflüglern werden jährlich im Land registriert.

Die Ausstattung des Landes mit touristischer Infrastruktur ist bereits gut, gleichwohl sind in verschiedenen Bereichen Lückenschlüsse notwendig. Dies gilt in besonderem Maße für die Wachstumsmärkte Wasser-, Gesundheits- und Radtourismus.

Mit der neuen Landestourismuskonzeption werden die Schwerpunkte für die weitere Entwicklung und die Positionierung Mecklenburg-Vorpommerns im Tourismus gesetzt. Auf dem Weg zur „Marke Mecklenburg-Vorpommern“ wurden zehn Leitlinien formuliert:

1. Mecklenburg-Vorpommern muss dem Tourismus als entscheidendem Wirtschaftszweig und zukunftsweisender Dienstleistungsbranche verstärkt Rechnung tragen.
2. Die Tourismusmarke Mecklenburg-Vorpommern wird als führender Teil der Dachmarke Mecklenburg-Vorpommern aufgebaut.
3. Die Tourismusentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern muss dem Prinzip des nachhaltigen, qualitativen Wachstums verpflichtet sein.
4. Nachhaltiges Wachstum bedeutet einen Ausbau des Tourismus mit dem Ziel der Saisonenerweiterung bei Minimierung von Belastungen sowie der dauerhaften Bewahrung von Natur und Landschaft als wichtigstem Kapital des Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern.
5. Qualitatives Wachstum bedeutet eine dauerhafte und kundenorientierte Qualitäts- und Serviceoptimierung als entscheidendem Erfolgsfaktor. Garant dafür ist das „Qualitätskontor MV-Tourismus“.

6. Die Erschließung der Marktpotenziale muss in den nächsten Jahren den Schwerpunkt auf wenige strategische Hauptmärkte und gleichzeitig systematisch auf weitere Entwicklungsmärkte setzen.
7. Das Incoming-Geschäft muss in enger Kooperation mit der Wirtschaft des Landes intensiviert werden. Ein „Incoming-Pool“ unter Federführung des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern integriert Interessen und Engagement aller Beteiligten.
8. Ein Ausbau der Marktposition von Mecklenburg-Vorpommern im globalen Wettbewerb erfordert eine erhöhte Bereitschaft zur Bündelung von Ressourcen und den Ausbau von Kooperationen aller am Tourismus Beteiligten.
9. Die Tourismusförderung muss sich, verstärkt Ressort übergreifend, auf die für ein nachhaltiges, qualitatives Wachstum zielführenden Maßnahmen konzentrieren.
10. Für einen Qualitätstourismus sind eine permanente, zielgruppen- und themenbezogene Marktforschung und ein Marketing Controlling (Monitoring) erforderlich.

Alle Marktanalysen kommen zu dem Ergebnis, dass Mecklenburg-Vorpommern auch im härter werdenden Wettbewerb noch erhebliche Wachstumspotenziale hat.

Und nun ein spezieller Blick auf den Ostseeraum

Mecklenburg-Vorpommern ist heute ein moderner Standort mitten in einer der Boomregionen Europas - dem Ostseeraum. Das Land kann so die Funktion einer Passage von Zentraleuropa nach Nord- und Osteuropa übernehmen. Der Ostseeraum ist ein attraktiver Markt mit hoher Kaufkraft. Für die Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns ist die Entwicklung in dieser Region von großer Bedeutung. Rd. 33 v. H. der Exporte und 50 v. H. der Importe entfallen auf den Ostseeraum.

Zur Förderung der Zusammenarbeit im Ostseeraum unterhält Mecklenburg-Vorpommern Regionalpartnerschaften mit Pommern, Westpommern (Polen), Südwestfinland, Leningrader Gebiet (Russland)

und Südschweden. Das gleiche Ziel verfolgt die Mitarbeit im Rat der Ostseestaaten. Besonders hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang eine auf Anregung Mecklenburg-Vorpommerns entwickelte Initiative der deutschen Präsidentschaft zur Sicherheit der Seeschifffahrt und des maritimen Umweltschutzes. Sie setzt sich u. a. für die Einführung einer Lotsenpflicht für besonders sensible Schiffspassagen in der Ostsee ein.

Kooperationen zwischen Unternehmen sowie bei Forschung und Entwicklung gewinnen an Bedeutung und Qualität. Sie stärken die Wettbewerbsfähigkeit und die Wachstumschancen der gesamten Region. Ein Beispiel für zukunftsweisende Kooperationen: die ScanBalt-Initiative, die Herr Prof. Dr. Klinkmann in seinem Beitrag ausführlich darstellen wird. Sie soll helfen, den Ostseeraum zu einer der führenden Biotechnologieregionen Europas zu entwickeln.

Ein wichtiger Bestandteil unserer Wirtschaftspolitik ist die Unterstützung der Unternehmern bei Auslandsgeschäften. Diese liegen schwerpunktmäßig im Ostseeraum, wie Unternehmerbefragungen durch die Industrie- und Handelskammern zeigen. Dies spiegelt sich in den Zielländern für Unternehmerdelegationsreisen ebenso wider wie in der Unterstützung von Messeauftritten von Unternehmen aus Mecklenburg-Vorpommern im Ausland. Mehr als 50 % der Unternehmen favorisieren regelmäßig Delegationsreisen in Länder des Ostseeraums. Rund 50 % der Messeauftritte im Rahmen von Firmengemeinschaftsständen werden vom Wirtschaftsministerium an Messestandorten im Ostseeraum organisiert.

Insgesamt zeigt sich: Die Perspektiven des Wirtschaftsraumes Ostseeküste sind gut, die noch bestehenden Herausforderungen, insbesondere der Nachholbedarf in der Verkehrsinfrastruktur, sind zu meistern. Es gilt, die Zusammenarbeit der Ostseeregionen weiter zu intensivieren. Ich bin mir sicher, dass die Ostseeregion auch in Zukunft ein Markt voller Chancen für Mecklenburg-Vorpommern sein wird.

Privatdozent Dr. Wolfgang Weiß
Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald

Küstenzonenmanagement und Kommunalentwicklung

Die Standortwahl unserer Tagung fiel ganz bewusst auf den mecklenburgischen Teil der deutschen Ostseeküste. Es ist – insbesondere von Berlin und seinem näheren Umland abgesehen – der einzige Raum in Nordostdeutschland, der in regionischer Dimension wenn nicht durch wirtschaftliches Wachstum, so doch zumindest nicht durch gekennzeichnet ist.

Diese Gunst korreliert mit einer Reihe von gebietlichen Eigenschaften, die mehr oder weniger auch andere ostdeutsche Regionen prägen, dort dennoch nicht mit einem derartigen Erfolg verknüpft sind. Die Indikatoren reichen mit relativ strenger Logik vom Arbeitsmarkt über die mittlere Kaufkraft bis zur demographischen Entwicklung.

Das Erfolgsgeheimnis dieser Region, teilweise auch unter Einschluss der vorpommerschen Insel- und Boddenlandschaft, scheint die Küste selbst zu sein. Doch sie ist keineswegs ein *perpetuum mobile* für eine besserer Lebensqualität. Sie ist ein Standortfaktor, der viel Arbeit verlangt, um langfristig tragfähig, um also *im ökonomischen und ökologischen Sinne zugleich nachhaltig* zu sein und zu bleiben.

Uferbereiche stehender und fließender Gewässer gehören überall auf der Erde zu den sensibelsten Naturräumen. Intensive Naturprozesse, vor allem Energie- und Stofftransporte, die an die Bewegungen des Wassers gebunden sind, führen zu permanenten Veränderungen. Außenküsten von Meeren sind diesbezüglich besonders stark beansprucht. Zudem kommt eine besonders starke „Belastung“ durch den Menschen: Küsten sind aus den unterschiedlichsten Gründen zumeist intensiv genutzte Wirtschafts- und Siedlungsräume.

Die Ostseeküste ist dabei keine Ausnahme, obgleich nicht in jedem Falle mit anderen Küsten vergleichbar. Es gibt zwar keine Gezeiten, dafür ist die anstehende Landmasse außerordentlich anfällig, denn sie besteht zumeist aus lockeren Sedimenten der letzten Eiszeit oder danach akkumulierten Sanden. Sie ist quasi das allerjüngste Stück Deutschland, das noch vor knapp 16.000 Jahren durch einen mächtigen Eispanzer bedeckt war – geologisch gesehen gerade eben erst!

Es hat lange gedauert, bis wir gelernt haben, mit dieser Natur richtig umzugehen – und zuweilen klappt es ja bis heute noch immer nicht optimal. Doch mittlerweile gibt es ein relativ gut ausgereiftes System von Regeln, Instrumenten und Maßnahmen für alle hierarchischen Ebenen der Politik, vom Bund über das Land bis zur Kommune. Das wichtigste Instrument ist das „**Küstenzonenmanagement**“.

Oftmals steht dieser Begriff allerdings recht diffus im Mittelpunkt von Diskussionen und wird von den unterschiedlichsten Beteiligten mit sehr unterschiedlichem Inhalt benutzt. Das um so mehr, wenn aus kommunalpolitischer Perspektive eine Spezifikation nötig ist. Darum ist hier zunächst grundsätzlich der Begriff zu hinterfragen, bevor am Beispiel der demographischen Entwicklung die Region und ihre Standorte einer konträren, bewusst offenen Bewertung unterzogen werden. Letztlich wollen wir ausgewählte Perspektiven und Probleme der Kommunalentwicklung kritisch hinterfragen, bevor einige offene Fragen und Ausblicke die Diskussion abrunden.

1. Küstenzonenmanagement

Zur ersten Näherung an ein Thema ist heute eine Internet-Recherche üblich. Allein unter den deutschen Seiten im Netz (Seiten mit der Extension „*.de“) ist das „**Küstenzonenmanagement**“ (Suchmaschine „*Google*“, Abruf 01.06.2005) bei 9.470 Fundstellen vorhanden. Bei einer kombinierten Suche (**Küstenzonenmanagement** + „*regional*“) bleiben allerdings nur noch 639 Fundstellen übrig. Bei weiterer Eingrenzung (**Küstenzonenmanagement** + „*kommunal*“) sind es dann nur noch 25 Fundstellen.

Daraus leitet sich zunächst der Verdacht ab, dass vielleicht unsere Fragestellung nicht (ganz) korrekt ist, vielleicht aber auch unsere Erwartungshaltung. Ist etwa das Küstenzonenmanagement gar kein Thema für Kommunen? Aber dort ist doch die Betroffenheit am intensivsten! Oder ist der Anspruch des Management nicht korrekt?

In der Tat ist die geradezu inflationäre Benutzung ausgewählter Begriffe oft wenig hilfreich. So ist „-management“ zuweilen nur eine „verbale Sättigungsbeilage“ für Wörter, die für sich genommen einen zu geringen Schlagwort-Charakter besitzen. Mit Bezug auf das Küstenzonenmanagement dient es der verbalen Kaschierung eines Agenda-21-Prozesses, der anders nicht durchzusetzen ist. - Oder?

Versuchen wir, zu definieren, wobei zweierlei eingeschränkt werden muss: Erstens sind Begriffe mit interdisziplinärem Charakter immer mehrfach belegt, so dass jede Begriffsbildung und jede Definition nur eine ganz spezifische Sichtweise wiedergeben kann; zweitens wird „Küstenzonenmanagement“ zumeist mit „integriert“ ergänzt.

Das ***Integrierte Küstenzonenmanagement*** (IKZM) ist ein dynamischer, kontinuierlicher und iterativer Prozess, durch den Entscheidungen für eine nachhaltige Nutzung, Entwicklung und den Schutz der Küsten einschließlich ihrer Ressourcen getroffen werden.

Die Küste wird als Grenzraum zwischen Meer und Land verstanden, dessen Breite stark wechselt (1m bis viele km). Die Breite der Küstenzone definiert sich jeweils im konkreten Einzelfall durch den Raum, in dem terrestrische Prozesse (ökonomische, ökologische wie auch sozio-kulturelle) marine Prozesse beeinflussen und umgekehrt.

Übersetzt: "Das IKZM versucht langfristig, ein Gleichgewicht herzustellen zwischen den Vorteilen der wirtschaftlichen Entwicklung und der Nutzung der Küstengebiete durch die Menschen, den Vorteilen des Schutzes, des Erhalts und der Wiederherstellung der Küstengebiete, den Vorteilen der Minimierung der Verluste an menschlichem Leben und Eigentum sowie den Vorteilen des Zugangs der Öffentlichkeit zu und der Freude an den Küstenzonen, und zwar stets innerhalb der durch die natürliche Dynamik und die Belastbarkeit gesetzten Grenzen" (Europäische Kommission 1999).

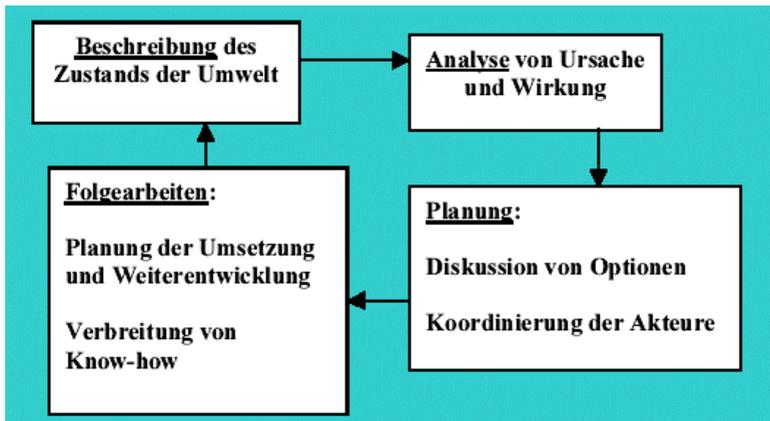
Das "integriert" in IKZM bezieht sich sowohl auf die Integration von Zielen als auch auf die Integration der für die Erreichung dieser Ziele erforderlichen vielfältigen Instrumente. Es bedeutet Integration aller relevanten Politikbereiche, Sektoren und Verwaltungsebenen. Es bedeutet Integration der terrestrischen und marinen Komponenten des Zielgebiets. Das IKZM ist sowohl in Bezug auf die Zeit als auch in Bezug auf den Raum integriert und dem Wesen nach multidisziplinär.

Wir sprechen auch von einer räumlichen, zeitlichen, horizontalen (alle Gruppen) und vertikalen (alle hierarchischen Ebenen) Integration im IKZM. Das IKZM ist also nicht einfach unter der Rubrik "Umwelt" abzulegen.

Das IKZM ist zudem ein dynamischer, kontinuierlicher, iterativer und zyklischer Prozess. Die Europäische Kommission sagt dazu:

„Der IKZM-Prozess beginnt mit der Kenntnis von Fragen von gemeinsamem Interesse, was einen Dialog und Meinungs austausch zwischen den interessierten und betroffenen Parteien erleichtert, der wiederum die Kooperation zwischen den Parteien unterstützt, die die Grundlage für die Koordinierung von Maßnahmen ist, welche – mit der Zeit – die Integration des Managements fördert.“ (Europäische Kommission 1999).

Beispiel für das IKZM als zyklischer Prozess:



(Schernewski, Institut für Ostseeforschung Warnemünde)

Probleme des IKZM in den europäischen Küstenregionen aus Sicht der Europäischen Kommission (Auswahl):

- Küstenerosion, oft noch verschlimmert durch unangemessene Infrastruktur (einschließlich solcher zum „Küstenschutz“) und zu nahe an der Küstenlinie angesiedelte Bauvorhaben.
- Zerstörung von Lebensräumen als Folge mangelhaft Planung von Bebauung und Landerschließung oder auch Meeresbewirtschaftung.
- Rückgang der biologischen Vielfalt einschließlich Rückgang der Fischbestände.

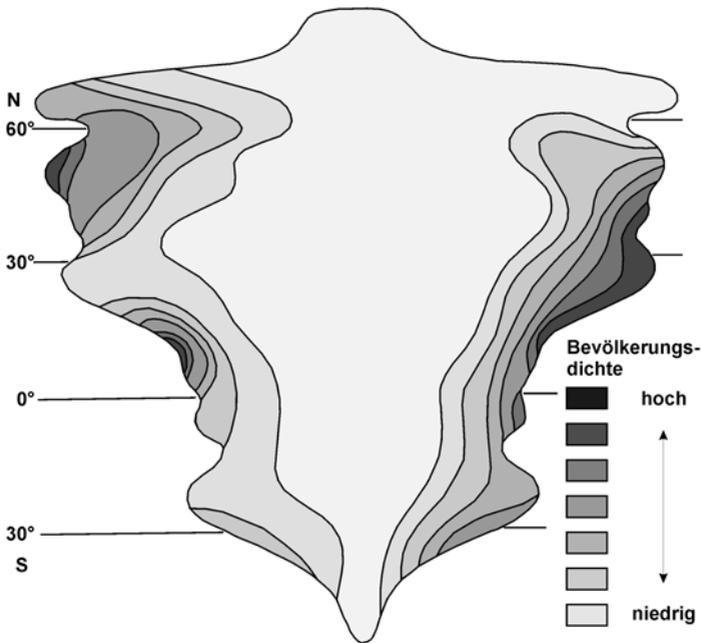
- Verschmutzung von Böden und Wasserressourcen: Verunreinigungen aus Quellen im Meer und an Land (einschließlich Depo- nien) bewegen sich immer weiter auf die Küstenlinie zu.
- Probleme bei der Sicherung der Wassergüte und der Versorgung mit Wasser in ausreichender Menge, da der Bedarf das Angebot bzw. die Abwasserbehandlungskapazität übersteigt.

Die besondere Bedeutung des IKZM für die Kommunalpolitik leitet sich vor allem aus der ***Wechselwirkung zwischen den Probleme und der ansässigen Bevölkerung*** ab, insbesondere:

- Arbeitslosigkeit und soziale Unsicherheit infolge des Nieder- gangs althergebrachter oder umweltverträglicher Sektoren wie etwa der kleinen Küstenfischerei.
- Oft übersteigter „Wettbewerb“ zwischen den Nutzern – nicht nur in den elementaren Bereichen ökonomischer Konkurrenz, sondern vielfach auch um Wettbewerb um Nutzungsrechte etc.
- Zerstörung des kulturellen Erbes; besonders dynamische Trans- formation, z. T. sogar Auflösung der sozialen Gefüge.
- Verlust von Flächen und von Entwicklungsalternativen.
- Schwinden der Möglichkeiten zur Schaffung dauerhafter Ar- beitsplätze als Folge der Ressourcenschädigung.
- Soziale Ausgrenzung und Abwanderung, ausgelöst durch Defi- zite in verschiedenen existentiellen Bereichen.

Damit ist das IKZM als kommunalpolitische Aufgabe nicht nur ein strategisches Arbeitsfeld ökologischen und nachhaltig ökonomischen Handelns, sondern auch in besonderer Form mit der Lösung sozialer Probleme beauftragt. Das heißt aber auch, dass die Kommunen in ihrer heutigen politischen und räumlichen Organisiertheit genau diese Aufgaben gar nicht erfüllen können, denn von einigen wenigen Städten abgesehen reicht kommunal weder die Veranstaltungskraft (verfügbares Kapital) aus noch ist der räumliche Wirkungsbereich mit der Küstenzone kompatibel. Es geht also zumeist nur kooperativ, über die Gemeindengrenzen hinaus, etwa im Rahmen der Landkreise oder gar zumindest der Planungsregionen.

Ganz nebenbei sollten wir – mit Blick über unseren Gartenzaun – nicht vergessen, dass im globalen Maßstab Küsten generell die wichtigsten Siedlungsräume der Erde sind. Die Untersuchungen von Staszewski (1966), nachberechnet von Hambloch (1982), über ein Modell der Weltbevölkerungsverteilung auf einem Idealkontinent, für den man sich die Landmassen unter Beibehaltung ihrer Breite im Gradnetz vorstellen muss (siehe folgende Abbildung) belegen die generelle Gunst der Küsten als Siedlungsräume. Daran hat sich auch in den seitdem vergangenen rund zwanzig Jahren nichts geändert – im Gegenteil: Der Zuwachs der Weltbevölkerung dieser Periode um etwa 1,7 Md. Personen ergoss sich vorrangig in die Küstenregionen.

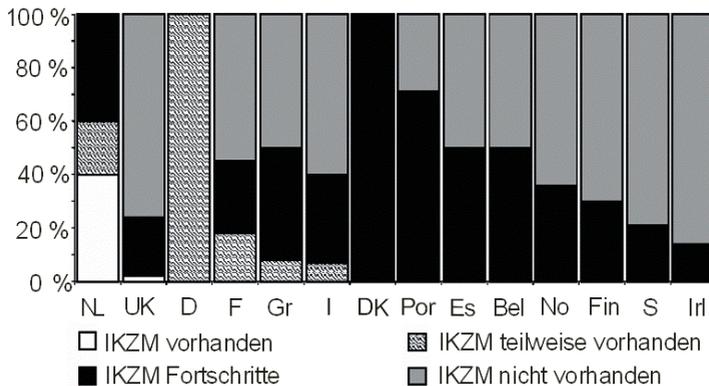


Das gilt nicht nur für die Entwicklungsländer; auch in Europa sind es fast ausschließlich die Küstenregionen, die über eine entsprechende Lagegunst verfügen. Die allgemeinen Bedingungen demographischer Schrumpfung relativieren das zwar, doch gilt es eher, diesen Prozess in seiner Gänze zu interpretieren.

Die allgemeinen Aktivitäten zur Etablierung eines funktionierenden IKZM treffen in Europa auf eine Reihe von Hindernissen, die zwar von Land zu Land unterschiedlich dominant sind, von der EU (1999) aber wie folgt zusammengefasst generalisiert wurden:

- Gesetzgebung und Politik sind sektorbezogen und unkoordiniert,
- unzweckmäßige und isolierte Entscheidungen im Bereich der sektoralen Planung wirken häufig den langfristigen Interessen eines nachhaltigen Managements der Küstengebiete entgegen,
- starre bürokratische Systeme begrenzen die lokale Kreativität und Anpassungsfähigkeit,
- lokalen Initiativen zum nachhaltigen IKZM fehlen angemessene Ressourcen und die Unterstützung höherer Verwaltungsebenen,
- dem Management der Küste fehlen die Visionen, und es beruht auf einer sehr begrenzten Kenntnis von Küstenprozessen,
- die wissenschaftliche Forschung und Datensammlung sind von den Endverbrauchern isoliert.

Aus diesen Gründen ist der Stand und die Bedeutung des IKZM in den einzelnen Staaten auch recht unterschiedlich:



(Schernewski, Institut für Ostseeforschung Warnemünde)

Erklärung zur vorigen Abbildung:

Die Auflistung der Staaten erfolgt gemäß ihrer aktuellen Situation in Bezug auf IKZM und ist als Rangfolge gedacht (van Buuren 2000). In dieser Beurteilung belegt Deutschland hinter den Niederlanden und Großbritannien den dritten Platz. In vielen europäischen Staaten fehlen noch wesentliche Grundlagen für IKZM. Die relativ positive Bewertung der deutschen Situation ist allerdings einzig auf das funktionierende, hierarchische Raumplanungssystem zurückzuführen, welches wesentliche Elemente übernimmt. Dieser organisatorische Vorteil Deutschlands sollte noch viel stärker in Wert gesetzt werden.

Dennoch gibt es auch *in Deutschland erhebliche Hindernisse vor allem bei der Umsetzung eines IKZM in die Praxis*. Hervorzuheben sind schlagwortartig (ohne Rangfolge in der Wertigkeit):

- Unzureichender (kein?) institutioneller und strategischer Rahmen;
- Zahlreiche Kompetenzen und zuweilen überlappende und sogar gegensätzliche Zuständigkeiten;
- Komplexe (z.T. unverständliche!) Gesetzgebung;
- *Administrative Aufteilung*, nicht nur auf kommunaler Ebene, sondern auch auf mehrere Küstenländer (z. B. Mecklenburger Bucht);
- Strikte Trennung zwischen Land und Wasser (!!!);
- *Unzureichende Kenntnis* bezüglich IKZM;
- Späte bzw. *unzureichende öffentliche Partizipation*;
- *Unzureichende Verfügbarkeit von Daten* und Informationen, wozu im Unterschied zu anderen Staaten noch die besondere Ausprägung des Datenschutzes kommt, der auch hier zuweilen falsch interpretiert wird (insbesondere hinsichtlich des Verbots von Registervergleichen);
- *Mangelnde Kooperation* und Kommunikation zwischen den Beteiligten, insbesondere zwischen Wissenschaft, Verwaltung und Politik;
- *Persistenz alter Paradigmen (insbesondere „Wachstum“!).*

Das IKZM wurde in Deutschland relativ spät „entdeckt“, wird jetzt jedoch mit „deutscher Gründlichkeit“ verfolgt. Das entspricht fast einer deutschen Normalität (Globalisierung und demographischer Wandel geht es ja nicht viel anders). Dennoch sind die gerade auf der Bundesebene eingeleiteten Prozesse beeindruckend und für die anderen Partner in Europa durchaus vorbildlich. So gibt es

- Zahlreiche Gutachten, insbesondere seit 1997,
- Konferenzen und Stellungnahmen auf vielen hierarchischen Ebenen, bis einschließlich der Bundesregierung, insbesondere seit 1999,
- Auflage von Pilot- und Referenzprojekten, die allerdings zunächst nur Modellcharakter tragen (die nötigen Mittel lassen sich im Nachhinein nur selten einstellen). – ***Einige Beispiele:***

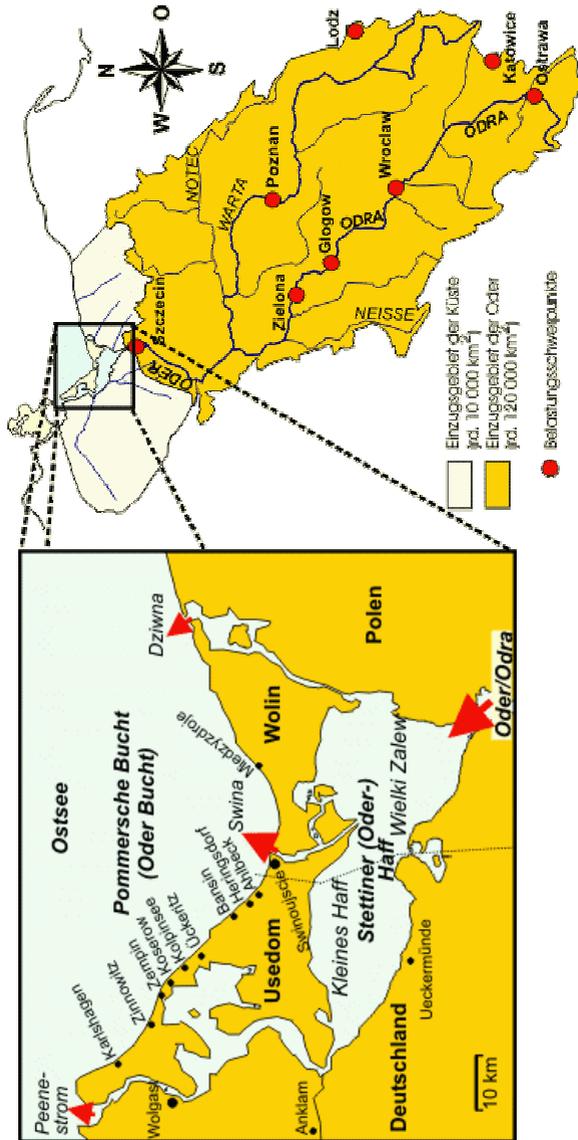
Konferenz des BMVBW zum IKZM in Berlin, 04.03.2005:

Im vergangenen Jahr haben in Deutschland verschiedene Arbeiten zu einer nationalen Strategie im Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM) begonnen. Erste Ergebnisse aus Sicht der Bundesraumordnung liegen nun vor. Ausgangspunkt sind die vielfältigen, oftmals konkreten Nutzungsansprüche im deutschen Küsten- und Meeresraum, denen die Raumordnung mit einer nationalen, Land und Meer umfassenden Raumordnungsstrategie begegnen soll. Ziel ist es, die Aufgaben der verschiedenen Verwaltungsakteure im IKZM zu klären und mögliche Koordinierungserfahrungen für erfolgreiche umzusetzen.

Projekt IKZM – Raumordnungsstrategien im Küstenbereich und auf dem Meer - Nationale IKZM-Strategien - Europäische Perspektiven und Entwicklungstrends

Die Abschlussveranstaltung fand bereits 02./03.2005 im BMVBW in Berlin statt. Das Projekt wurde von Wissenschaftlern des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB), des Forschungs- und Technologiezentrums Westküste (FTZ) in Biusum und des Geographischen Instituts der Universität Kiel bearbeitet.

Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion (IKZM-Oder) – die folgende Grafik ist selbsterklärend:



Integriertes Küstenzonenmanagement in der Odermündungsregion (IKZM-Oder) – Bemerkungen:

Das Projekt startete im Mai 2004 und wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) mit einem Umfang von etwa 2 Mio. Euro über eine Laufzeit von zunächst 3 Jahren gefördert. Das Projekt ist eines der beiden nationalen Referenzprojekte zum Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM). Die Ziele der Agenda 21 zur nachhaltigen Entwicklung sind identisch mit den Zielen des IKZM. Die bestehenden, grenzübergreifenden deutsch-polnischen Aktivitäten im Rahmen der vom Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern und der Wojewodschaft Westpommern getragenen Regionalen Agenda 21 „Stettiner Haff“ bilden deshalb die inhaltliche und räumliche Grundlage für das Projekt.

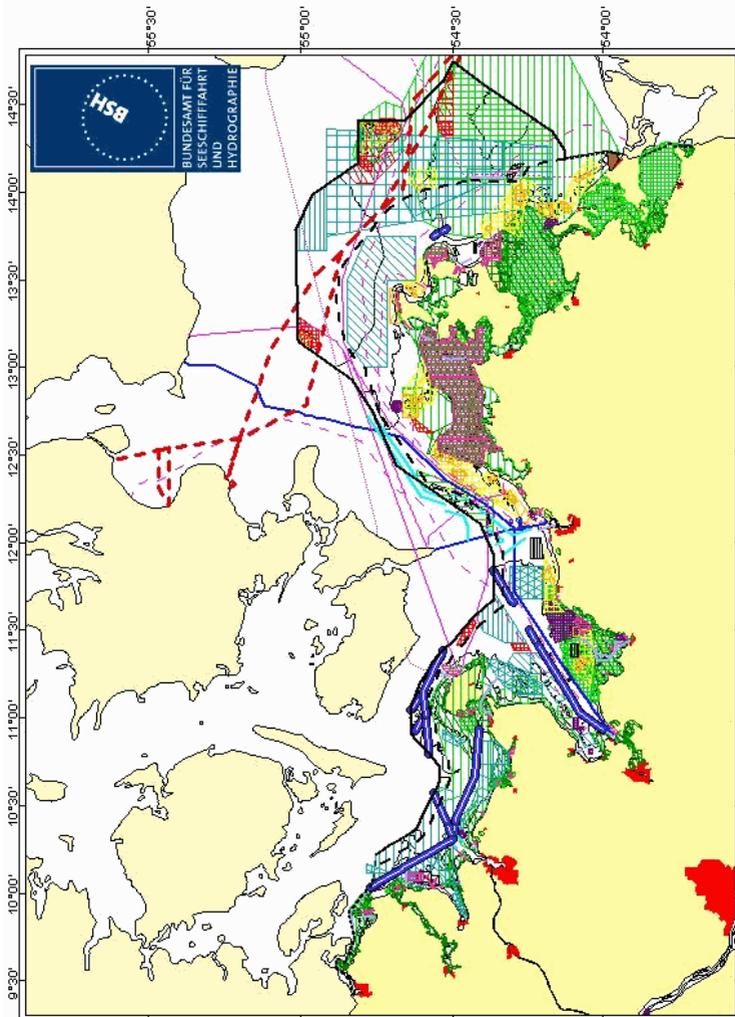
Diese Beispiele zeigen mit aller Deutlichkeit, dass ein erheblicher Konflikt zwischen dem Anspruch eines IKZM, der Implementierung entsprechender Maßnahmen in die politische Praxis auf der Ebene des Bundes und der Beschaffung der Projektmittel in der EU und den Möglichkeiten der Kommunalpolitik gibt. Spätestens an dieser Stelle finden wir somit ein weiteres Argument für eine komplexe Reform der Verwaltungs- und Gebietsstruktur, bei der die Gemeinden nicht tabu sein dürfen, und die bei den Kreisen nicht kleinlich sein darf.

***2. Die Region – ein Wachstumsraum, wo alles schrumpft?
Facetten aus Regionalplanung und Demographie ...***

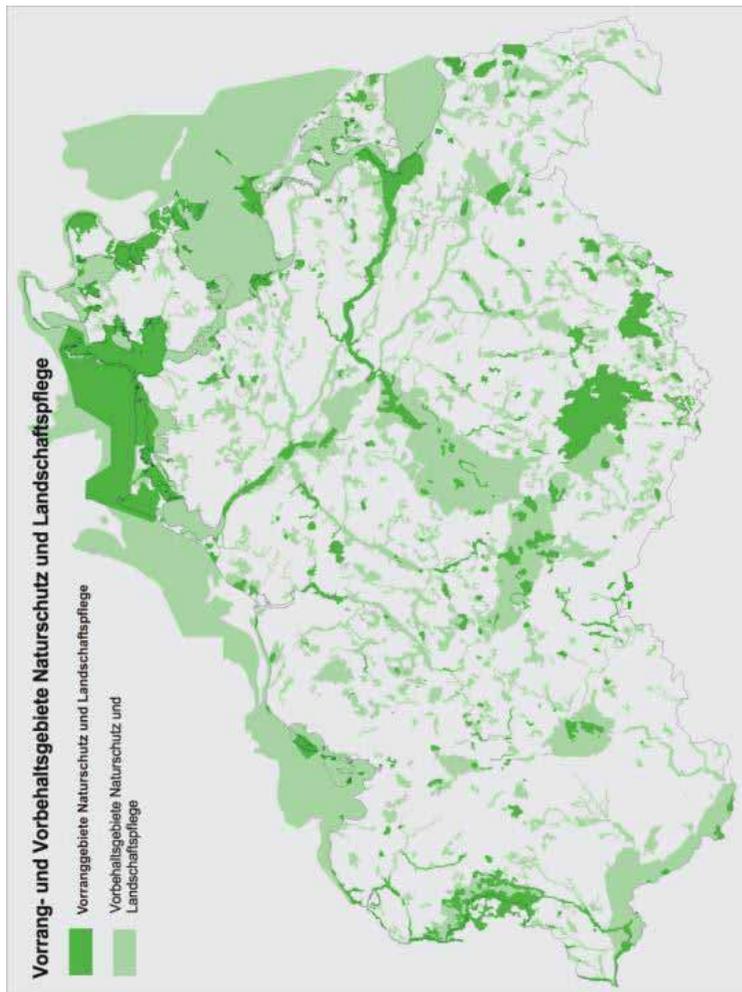
Planungen im maritimen Teil des Küstenraumes sind nicht weniger intensiv, als an Land. Das zeigt bereits ein flüchtiger Blick auf die jeweiligen Landkarten. Mehrfache Überlagerungen von Ansprüchen auf Nutzung, aber auch Nutzungsausschlüsse durch die Sensibilität des Naturraumes oder auf Grund von Altlasten (z. B. Verklappungen von Munition am Ende des 2. Weltkrieges) bergen ein sehr hohes Konfliktpotential. Die einzelnen Bürger, vor allem die Touristen, sind den Konflikten oft sehr unmittelbar ausgesetzt, denn näher als am Badestrand, egal ob mit oder am FKK-Strand sogar ohne Badetextilien, kann man die Natur nun einmal nicht an sich heran lassen.

Die folgende Karte umreißt die Grundzüge der Nutzungsansprüche an der deutschen Ostseeküste:

Überlagerung von Nutzungsansprüchen in den Hoheitsgewässern vor der deutschen Ostseeküste: Verkehr (Fahrrinnen und internationale Schifffahrtsrouten; Sportboot- und Freizeitverkehr; Häfen), Belange der Umwelt (Nationalparks), Energiewirtschaft (Windparks), Militär (Übungsgebiete; Altlasten), Hochwasserschutz (Sturmflutdeiche), Tourismus (vor allem Badestrände) und vieles mehr:



Allein die Restriktionen durch den Natur- und Landschaftsschutz sind beachtlich. Weit über die Hälfte aller diesbezüglich beauftragten Gebiete des Landes im neuen Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern entfallen auf die Küstenzone:



Quelle: Vortragsfolie von Minister Helmut Holter (PDS) vor der LAG Berlin-Brandenburg- Mecklenburg-Vorpommern der LAG, Rostock

Mit der Festlegung von Vorranggebieten, dem schärfsten Instrument der Raumordnung, geht das Land dabei recht vorsichtig um. Auf Ebene des Landes gibt es Vorranggebiete für Gewerbe und Industrie (12 Großstandorte), Naturschutz und Landschaftspflege sowie die marine Rohstoffsicherung. Die Regionalplanung (Planungsregion) kann weitere Vorranggebiete festlegen, z.B. für die Landwirtschaft.

Vorranggebiete stellen bereits eine abschließende Entscheidung zugunsten einer bestimmten Funktion oder Nutzung dar – und **können von daher nicht überlagert werden**. Diesbezüglich gibt es im neuen Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) zwei augenfällige Änderung gegenüber älteren Plänen: Sehr viel weniger „Grün“.

Die Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege (hellgrün) wurden gegenüber dem ersten Entwurf deutlich reduziert. Das ist keine Abkehr vom selbst gestellten Schutzauftrag, sondern ein Kompromiss zwischen scharfen Restriktionen und der Öffnung für mögliche Entwicklungen, die heute noch nicht abzusehen sind. Das entspricht insbesondere der außerordentlichen Entwicklungsdynamik in der Küstenzone.

[Einschränkung: Die Vorbehaltsgebiete der Regionalplanung gelten weiterhin. Veränderungen in Regionalen Raumordnungsprogrammen können erst durch deren Fortschreibung herbeigeführt werden.]

Eine gesonderte Abstimmung mit Umwelt-, Wirtschafts- und Landwirtschaftsministerium zur „Grünkulisse“ soll bis Ende 2005 unter Einbeziehung der Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren erfolgen.

Mit diesem Landesentwicklungsprogramm stellt sich Mecklenburg-Vorpommern in spezifischer Form den Ansprüchen des IKZM, auch wenn es in den meisten Planungsdokumenten bislang explizit kaum erwähnt wurde.

Die Planungsintensitäten durch Raumordnung und Landesplanung im terrestrischen wie im marinen Teil der Küste stehen einander also in nichts nach. Dennoch weisen fast alle Parameter der Entwicklung auf eine komplexe Problemlage, die es derart kein zweites Mal gibt in Deutschland. Man ist geradezu verführt zu fragen, ob sich die Probleme (wir denken an die ganze Palette von der Arbeitslosigkeit über die fehlende Kaufkraft bis zur demographischen Entwicklung) Resultat der politischen Aufmerksamkeit ist – oder umgekehrt.

Was ist also ´dran, an diesem Raum? – In der Tat hatte die deutsche Ostseeküste seit Beginn der 1990er Jahre allein in der demographischen Entwicklung die stärkste Negativdynamik in ganz Deutschland zu verkräften. Zwar mussten auch andere Regionen Geburtendefizite und selektive Abwanderungen ertragen, doch nirgendwo anders war der relative Migrationsverlust stärker, als das Geburtendefizit.

Tatsächlich wird momentan fast jede Aussage der nationalen Politik auf Demographie abgestellt, leider auch dort, wo es gar nicht hin gehört – fast genau so, wie demographische Momente bislang z.T. sehr konsequent ignoriert wurden. Wir erleben z. Z. einen multiplen Wechsel in der Struktur der Paradigmen, der durchaus zu einem grundlegenden Paradigmenwechsel führen kann. Die Demographie hat dabei einen speziellen Platz erhalten: als universeller Spender unterschiedlichster Argumente.

Zunächst sollten wir aber eine Relativierung vornehmen, um zu klären, welche Ausnahme unsere Probleme zu den Problemen der Erde insgesamt sind, denn andere wären froh, wenn sie nur unsere Sorgen zu haben bräuchten – Die demographischen Trends Anfang des 3. Jahrtausends:

Die Küstenregion im Nordosten Deutschlands erleidet im nationalen Maßstab bereits heute jene Schrumpfung, welche die klassischen Industrienationen quantitativ zumeist erst in der nächsten Generation ereilen wird. Dieser Prozess wird heute zumeist auf drei Thesen zur demographischen Entwicklung verdichtet, die sogar – und das gilt ganz besonders auch für den gerade angebrochenen Wahlkampf – von fast allen wichtigen Bühnen des Landes verbreitet werden. Sie lauten in der Sprache der Politik:

- „*Die Menschen werden immer älter!*“,
- „*Wir haben immer weniger Kinder!*“ und
- „*Deutschland vergreist!*“

Diese Behauptungen haben zwar durchaus einen rationalen Kern, doch es ist nicht die ganze Wahrheit. Es sind jedoch Halbwahrheiten, die übersetzt werden müssen, um nicht daran zu verzweifeln:

„*Die Menschen werden immer älter.*“ – Das ist zwar nicht ganz falsch, aber Unsinn, wenn die wichtigere Wahrheit verschwiegen wird: Immer mehr Menschen werden älter! Und es ist gefährlicher

Unfug, wenn es mit Bedauern gesagt wird und die Schuldzuweisung enthält, dass die Gesellschaft zerstört wird, weil die Alten noch immer leben!

„*Wir haben immer weniger Kinder.*“ – Das ist zwar nicht ganz falsch, aber Unsinn, wenn die wichtigere Wahrheit verschwiegen wird: Immer weniger Menschen – Männer wie Frauen – bekommen Kinder! Und es ist gefährlicher Unfug, wenn es Schuldzuweisungen an zeitlebens Kinderlose enthält!

„*Deutschland – und dort insbesondere der Osten – vergeist.*“ – Das ist – gemessen an der Dynamik der Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung – zwar nicht ganz falsch, aber Unsinn, wenn die wichtigere Wahrheit nicht zur Kenntnis genommen wird: Europa vergeist, Deutschland fährt dabei Autobahn und der Osten befindet sich im Porsche auf der Überholspur! Er ist zwar im Trabi gestartet, hatte aber 1990 beim Boxenstop das Fahrzeug gewechselt ...! Das ist richtiger.

Richtig ist ebenfalls, dass eine Überlagerung von konvergierenden und divergierenden Teilprozessen keine generalisierende Aussage zur demographischen Entwicklung zulässt, wenn dabei die räumliche Komponente unterdrückt wird. Dabei gilt für einige Momente nach wie vor das Ost-West-Schema, für andere wiederum überhaupt nicht, wie u. a. in der Prognose der BBR (Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung) auf Kreisbasis bis 2020 zum Ausdruck kommt. Die drei wichtigsten Trends der langfristigen Bevölkerungsentwicklung in Deutschland sind: ***Schrumpfung, Alterung und Zuwanderung.***

So hat sich die Ost-West-Angleichung in der Lebenserwartung schon längst vollzogen, sind diesbezüglich restliche Unterschiede zwischen Ost und West viel kleiner, als die regionalen Unterschiede im Osten und im Westen. Dagegen ist die Fertilität (gemessen an der mittleren Anzahl der Kinder je Frau) im Osten flächendeckend nach wie vor signifikant unter der in Westdeutschland. Und bei der Zuwanderung bleibt der Osten (außer Berlin) bislang fast vollständig ausgespart.

Das größte Problem ist jedoch eine strukturelle Verschiebung der demographischer Potentiale in Folge permanenter, ***unausgewogener, selektiver Abwanderung.*** Diese Bewegung wird überproportional von jungen, weiblichen und zugleich hoch qualifizierten Personen getragen. Die an der Wanderung weniger beteiligte Bevölkerung (die Bevölkerungsgeographen sprechen von ***Residualbevölkerung***) hat

dagegen dominant die komplementären Eigenschaften. Besonders deutlich wird das in der demographisch aktivsten Altersgruppe 18-30 Jahre. In diesem Alter gibt es kaum noch einen Kreis, in dem das Frauendefizit gegenüber gleichaltrigen Männern unter 15 % liegt.

Komponenten und Auswirkungen der permanenten selektiven Migration aus ländlichen Abwanderungsgebieten Ostdeutschlands

<i>Migrationskomponente:</i>	<i>Wirkung:</i>	<i>Folgen:</i>
altersspezifische Gewichtung	Verschiebung in der Altersstruktur	relative Überalterung
geschlechtliche Differenziertheit	Deformierung der Sexualstruktur	Frauendefizit im demographisch aktiven Alter
Qualifikationsorientiertheit	intellektuelle und kulturelle Selektion	Überhäufigkeit Geringqualifizierter

Bis heute gibt es nicht den geringsten Hinweis auf eine Änderung in dieser Entwicklung. Das wurde auch bei der Bevölkerungsprognose des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung beachtet. Von den strukturellen Veränderungen abgesehen werden die alten Länder auch weiterhin eine relativ ausgeglichene Bevölkerung haben; in den östlichen Bundesländern ist dagegen mit einem Bevölkerungsverlust von 23,5 % zu rechnen, obgleich der Wanderungsverlust quantitativ abnehmen wird. Bedeutender wird in Zukunft vor allem die fehlende Generation der Mütter sein:

Regionalisierte Bevölkerungsprognose des BBR bis 2050

	Bevölkerungszahlen (Mio.)		
Jahr	2002	2020	2050
Alte Länder	65,5	66,5	64,4
Neue Länder	17,0	15,7	13,0
Deutschland	82,5	82,2	77,5

Quelle: BBR 2004

Dieser allgemeinen Entwicklung strebt eine regionale Bewegung entgegen, die in sich eine gehörige Ambivalenz enthält. Durchaus für die gesamte Region positiv zu bewerten ist die Wahl attraktiver Standorte als Altersruhesitz. Vor allem Küstengemeinden in guter Verkehrslage zu den größeren Zentren, also mit gut erreichbarer Versorgung durch die beiden Universitätskliniken in Rostock und Greifswald (z. B. *Kühlungsborn*, *Graal-Müritz*, auf der Insel Rügen *Saßnitz*, *Sellin*) sind schon seit längerer Zeit beliebte Zielgebiete überregionaler Senioren-Wanderungen. Das wertet die jeweiligen Standorte und ihr Umland erheblich auf, schafft Arbeit und bringt Geld ins Land.

Zugleich fehlen aber infolge der selektiven Abwanderung genau jene Personen, die im Kontext der Senioren-Wanderungen am nötigsten gebraucht werden: Insbesondere junge Frauen in Pflegeberufen. Und wenn sie dennoch bleiben, wenigstens an den genannten Standorten, dann müssen sie die Restriktion noch immer aktiver „Ost-Tarife“ aushalten, wie z. B. den BAT-O.

Die Bewältigung dieser Konflikte obliegt letztlich den Kommunen, denn dort findet das Leben ganz konkret statt. Die kommunale Ebene ist aber zumeist gar nicht in der Lage, aktiv tätig zu werden. So, wie die Gesellschaft insgesamt 35 Jahre lang die Konsequenzen des bereits damals induzierten demographischen Wandels ignoriert hat, so sind die Gemeinden bis heute nicht auf den Bruch mit den alten Paradigmen vorbereitet.

In 15 Jahren permanenter, selektiver Abwanderung wurde der ganze Osten Deutschlands ein Problemraum, in dem die demographischen Strukturen einen harten Standortfaktor darstellen. Der Nordosten ist davon besonders stark betroffen.

In der dynamischen Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock haben einige der Entscheidungsträger die aus dieser Entwicklung notwendig folgenden, qualitativ neuen Herausforderungen für die Raumordnung erkannt (siehe Beitrag Schäde). Die Überwindung alter Paradigmen, die Orientierung auf *qualitative Parameter des Wachstums* sind keineswegs eine Verlegenheitslösung, sondern ein akzeptabler Versuch, neue Wege zu beschreiten.

Quellen zum IKZM: Privat-Dozent Dr. habil. Gerald Schernewski, Institut für Ostseeforschung Warnemünde, Seestr. 15, 18119 Rostock-Warnemünde.

Karl Schmude,

Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Chancen für Gemeinden bei der Ostseekooperation durch Interreg III B

Zusammenfassung:

Ziel von Interreg III B, das aus dem EFRE finanziert wird, ist die „Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Europa durch transnationale Projekte der europäischen Raumentwicklung“. Das Programm Interreg III B Ostsee wird durch die Ostseestaaten gemeinsam verwaltet, der Sitz des Sekretariates ist in Rostock. Für die Inhalte ist das EUREK (Europäisches Raumentwicklungskonzept) und das Konzept „VASAB 2010 Plus“ der Ostsee-Raumordnungsminister maßgeblich.

Aus der breiten Palette des Programms werden fünf Projekte näher vorgestellt, die den beteiligten oder betroffenen Gemeinden direkt und indirekt nützen. Fazit: Wenn man es richtig anpackt, kann auch ein komplexes Programm wie Interreg III B dauerhafte Ergebnisse bringen, auf internationaler wie lokaler Ebene. Ein Ausblick in die Zukunft lässt erkennen, dass die Bedeutung der transnationalen Zusammenarbeit im Gefüge der EU-Strukturpolitik zunehmen wird.

1. Das Programm INTERREG III B Ostsee

1.1. Allgemeine Bemerkungen

Das Land Mecklenburg-Vorpommern kann auf Grund struktureller Bedingungen momentan (noch) nicht alle anstehenden Aufgaben aus eigener Kraft bewältigen. Neben Bundesmitteln, die seit einiger Zeit unter dem Titel „West-Ost-Transfers“ in Diskussion stehen, spielen Fördermittel der EU – genauer gesagt: die drei Strukturfonds 1 – in praktisch allen staatlichen Handlungsbereichen eine große Rolle.

¹ http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/index_de.htm und <http://www.mv-regierung.de/strukturfonds/>

- Der EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) fördert vor allem produktive Investitionen und wirtschaftsnahe Infrastrukturinvestitionen.
- Der ESF (Europäischer Sozialfonds) fördert die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.
- Der EAGFL (Europäischer Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft, Abteilung Ausrichtung) fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Agrarstruktur und zur Entwicklung des ländlichen Raumes.

Ziel von Interreg, das aus dem EFRE finanziert wird, ist die Zusammenarbeit zwischen den Regionen der EU. Für Interreg III B lautet das Ziel „Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Europa durch *transnationale* Projekte der europäischen Raumentwicklung“. Neben Interreg III B existieren Interreg III A („grenzübergreifende“ Zusammenarbeit, d.h. im näheren Grenzraum) und Interreg III C („interregionale“ Zusammenarbeit, umfasst die ganze EU). Auf A und C wird im Folgenden nicht eingegangen.

Wie die Strukturfonds läuft auch Interreg offiziell 2000-2006. Die ersten Projekte sind bei einer typischen Laufzeit von drei Jahren bereits beendet, die letzten Projekte sollen zum Jahresende 2007 abgeschlossen sein.

1.2. Programmstrukturen

An Interreg III B BSR sind 11 Länder beteiligt - alte Mitgliedsstaaten, neue EU-Mitglieder und Nichtmitglieder (in diesem Fall Kaliningrad und Russlands Nordwesten). Was den Ostseeraum² von anderen Räumen unterscheidet, ist die hohe Dichte von politischen Organisationen - z.B. Helsinki-Kommission für den Schutz der Ostsee, Baltic 21 (Netzwerk für nachhaltige Entwicklung), VASAB (Ministerkonferenz für Raumordnung), UBC (Union of Baltic Cities). Dies und ein hohes Maß an gemeinsamer Identität trägt dazu bei, dass an transnationalen, mehr oder weniger verbindlichen Strategien für die Entwicklung dieser Region kein Mangel besteht.

² Zur Beliebigkeit von Regionen bzw. Räumen vgl. Wiechmann 2002. Der „Ostseeraum“ entspricht im Folgenden aus pragmatischen Gründen dem Programmraum Interreg III B Ostsee.

Programmraum Interreg III B Ostsee

Verwaltungsbehörde und Zahlstelle ist seit 1997 die Investitionsbank Schleswig-Holstein. Lenkungsausschuss und Begleitausschuss des Programms setzen sich aus Vertretern der beteiligten Staaten zusammen, sie werden durch nationale Unterausschüsse unterstützt. Das gemeinsame Programmsekretariat hat seinen Hauptsitz in Rostock, zwei Außenstellen in Karlskrona and Riga. Damit ist „Brüssel“ an dem Programm nicht beteiligt, praktisch alle für den Ostseeraum relevanten Entscheidungen werden hier vorbereitet und getroffen.

Hervorzuheben ist außerdem, dass im Ostseeraum nur öffentliche Projektpartner gefördert werden können. Private, d.h. Unternehmen, sind zwar als Projektpartner gerne gesehen, können aber durch ihre Eigenmittel keine EU-Fördermittel auslösen.

Schließlich sei noch erwähnt, dass Englisch die ausschließliche Sprache des Programms ist. In den Projekten werden zwar naturgemäß andere Sprachen gesprochen, die Antragstellung, Genehmigung und Abwicklung der Projekte läuft jedoch nur in Englisch.

1.3. Inhaltlicher Hintergrund

Von entscheidender inhaltlicher Bedeutung für Interreg III B ist das EUREK (engl. ESDP), das Europäische Raumentwicklungskonzept. Es wurde nach mehreren Jahren intensiver Zusammenarbeit der Regierungen zwischen den (alten) EU-Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission auf dem informellen Raumordnungsministerat in Potsdam am 10. und 11. Mai 1999 vorgelegt. Im EUREK werden u.a. erstmals für die EU drei Leitbilder einer ausgewogenen räumlichen Entwicklung formuliert:

- Ausgewogenes und polyzentrisches Städtensystem und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land;
- Gleichwertiger Zugang zu Infrastruktur und Wissen;
- Nachhaltige Entwicklung, intelligentes Management und Schutz von Natur und Kulturerbe.

2002 wurde in Ergänzung zum EUREK das ESPON (*European Spatial Planning Observation Network*) ins Leben gerufen, das als Forschungsnetzwerk die Trends der räumlichen Entwicklung in der EU überwachen soll („Monitoring“).³

Darüber hinaus sind die strategischen Dokumente der Raumordnungsminister im Ostseeraum (VASAB) von Bedeutung. Das aktuellste („VASAB 2010 Plus“) wurde 2001 in Wismar verabschiedet. Es steht inhaltlich dem EUREK nahe, ist aber deutlich handlungsorientierter und beansprucht Gültigkeit für den gesamten Ostseeraum.⁴

Die Inhalte des EUREK und von VASAB 2010 Plus finden sich in den Maßnahmebereichen des Programms Interreg III B Ostsee wieder, die im Anhang aufgelistet sind. Der entscheidende inhaltliche Beitrag zum Programm kam damit von der Raumordnung.

³ <http://www.bbr.bund.de/index.html?/raumordnung/europa/eurek.htm>;
http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/themes/spatial_de.htm

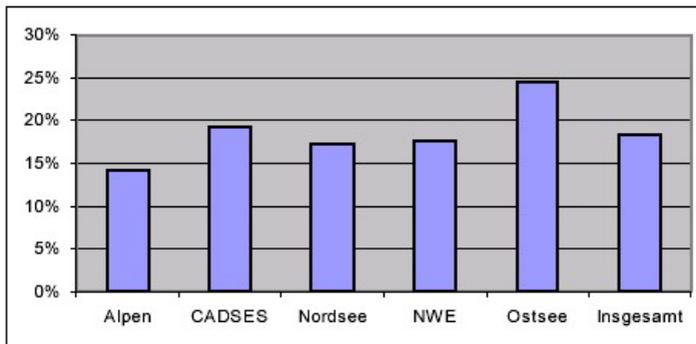
⁴ <http://www.vasab.org.pl>

1.4. Finanzen

Insgesamt umfasst das Programm ein Volumen von ca. 200 Mio. EUR, davon stammen ca. 130 Mio. EUR aus dem EFRE. Angesichts der enormen Summen, die dem EFRE insgesamt zur Verfügung stehen, ist das Programm dennoch ziemlich bescheiden.

Wie fast alle EU-Programme funktioniert auch Interreg III B nach dem Rückerstattungsprinzip: Von den Kosten, die jeder Projektpartner auslegt, bekommt er nach bis zu einem Jahr den EFRE-Anteil von 50% oder 75% zurück.

Mit Stand vom Dezember 2004 waren im Ostseeraum 83 Projekte genehmigt worden. Die Nachfolgende Abbildung zeigt die anteilige Beteiligung deutscher Partner an Mitteln genehmigter Interreg-III-B-Projekte (30.09.2004):



Quelle: Interreg III B-Projekt Datenbank des BBR

2. Ausgewählte Projekte

Generell lassen sich über Interreg III B eine Vielzahl von Aktivitäten fördern. Dazu gehören transnationale Entwicklungskonzepte und investitionsvorbereitende Studien, der internationale Erfahrungsaustausch durch Workshops, Seminare und Konferenzen sowie Weiterbildungsmaßnahmen. Investitionen können nur dann gefördert werden, wenn sie „transnationalen Mehrwert“ erzeugen und „Pilotcharakter“ haben. Einige der Projekte sollen im Folgenden vorgestellt werden, der Schwerpunkt liegt auf dem Nutzen für beteiligte Gemeinden.

2.1. South Baltic Arc⁵

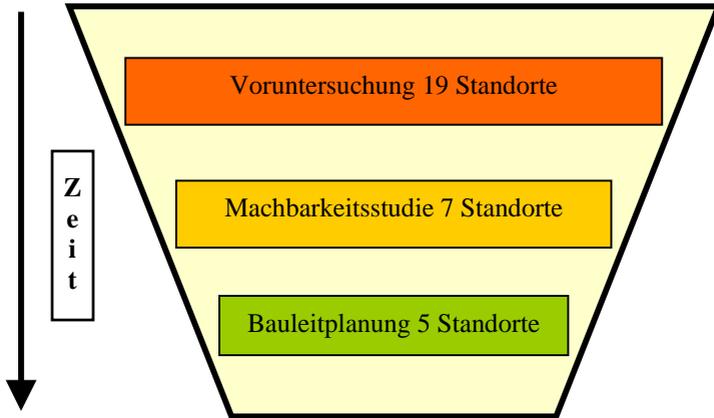
Das Projekt soll einen Beitrag zur Regionalentwicklung im südlichen Ostseebogen, d.h. in der Küstenregion zwischen Lübeck und Riga leisten. In diesem Bereich bestehen große Strukturschwächen, die Verkehrsverbindungen sind (bis auf die A 20) schlecht, und die Grenzen sind nach wie vor nur wenig durchlässig. Drei Aspekte des Projektes seien besonders hervorgehoben.

Zum Einen wurden Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im küstenparallelen Verkehrskorridor „Via Hanseatica“ (Straße / Schiene Lübeck - Rostock - Danzig - Kaliningrad - Riga - St. Petersburg) erarbeitet. In einem ersten Schritt wurde dafür auf Grundlage der Raumwirksamkeitsanalyse aus der deutschen Bundesverkehrswegeplanung eine gemeinsame, transnational anwendbare Bewertungsmethode entwickelt, mit der regionalwirtschaftliche Effekte von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf Ebene der Programmplanung abgeschätzt werden können. In einem zweiten Schritt wurde die Methode für den Straßenabschnitt der Via Hanseatica in Polen angewendet, und es wurden mehrere besonders raumwirksame Projekte identifiziert (u.a. Teilumgehung von Danzig). In einem dritten Schritt wurden für diese Projekte Machbarkeitsstudien durchgeführt.

Ein weiterer Schwerpunkt speziell für Mecklenburg-Vorpommern war die Auswahl und planerische Vorbereitung von geeigneten Gewerbezugsstandorten (> 100 ha). Da einerseits der Bedarf solcher Gebiete schwer abzuschätzen ist, eine Detailplanung und erst recht eine infrastrukturelle Ausstattung „auf Verdacht“ aber erhebliche finanzielle Lasten bedeutet, andererseits eine Ansiedlung von Großinvestitionen nur möglich ist, wenn die örtlichen Rahmenbedingungen bekannt und die Planungsrisiken minimal sind, wurde eine gestufte „Planung auf Vorrat“ verfolgt: Die Gebiete wurden in einem mehrstufigen Verfahren ausgewählt, der Zuschnitt z.T. optimiert, und je nach den örtlichen Gegebenheiten wurde die Planung bis auf Ebene der (vorbereitenden) Flächennutzungsplanung einschließlich erforderlicher Umwelt-, Verkehrs- und anderer Sonderuntersuchungen vorangetrieben.

⁵ <http://www.south-baltic-arc.org>

Grobstruktur des Auswahlverfahrens für Gewerbegroßstandorte in Mecklenburg-Vorpommern:



Als dritte Aktivität sei eine Studie genannt, die durch das Berliner Büro *planungsgruppe 4* in enger Zusammenarbeit zwischen dem Ministerium in Schwerin, dem Planungsverband Vorpommern und den Kollegen in Westpommern erarbeitet wurde. Sie zeigt die Möglichkeiten und Grenzen auf, die sich aus einer neuen Rolle Stettins als ehemaliges und vielleicht künftiges Oberzentrum für den äußersten Nordosten Deutschlands ergeben (siehe Schema folgende Seite).

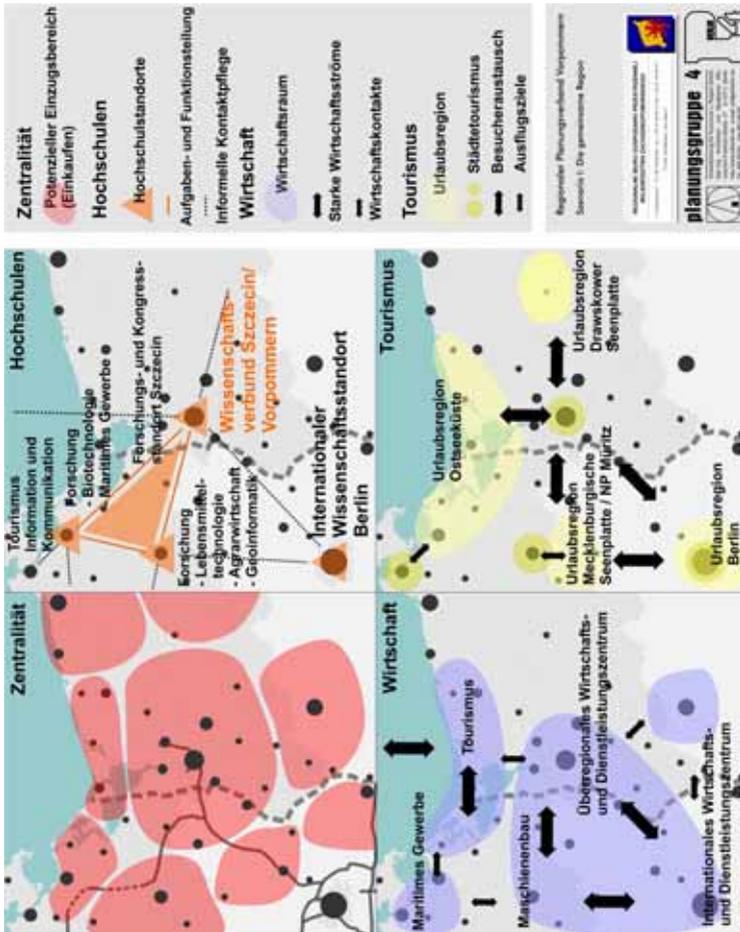
An dem Projekt waren zwar Gemeinden nicht als Interreg-Projektpartner beteiligt, aber einige Gemeinden profitieren unmittelbar von der Planung für Gewerbegebiete. Außerdem ist zu erwarten, dass die Ergebnisse aus dem Teilprojekt „Stettin“ durch den Planungsverband an die Gemeinden weitergegeben werden.

2.2. Baltic Gateway⁶

Wer von Berlin nach Rostock mit dem Zug fährt, wundert sich über die „Qualität“ der Verbindung - ein Regionalexpress mit knapp 3 Stunden Fahrzeit für ca. 200 km. Wer dann mit der Fähre nach Kopenhagen weiter will, hat viele Hürden zu überwinden: nicht abgestimmte Fahrpläne, fehlende Informationen und lange Fußwege.

⁶ <http://www.balticgateway.se>

Leitbild für die Grenzregion Vorpommern / Stettin:



Auch zahlreiche andere Verbindungen über See im südlichen Ostseeraum sind zwar eher formal vorhanden, aber für den Personen- und Güterverkehr schlicht unattraktiv. Die Partner in Baltic Gateway greifen dieses Problem auf und wollen wettbewerbsfähige Alternativen zum Landweg entwickeln. Ein gemeinsames Investitions- und Maßnahmenkonzept der beteiligten Regionen soll Anfang 2006 verabschiedet werden.

Projektgebiet von Baltic Gateway / ausgewählte Verkehrsbindungen:



Direkter Nutzen für die beteiligten Gemeinden entsteht unmittelbar durch kleinere Verbesserungen. So soll im Rahmen des Projektes Rostock und Gedser besser auf die Umstiegsmöglichkeiten zwischen Bahn, Bus und Fähre hingewiesen werden, und die Fahrpläne werden besser abgestimmt. Mittelfristig wird es zu Verbesserungen an der Infrastruktur kommen: Die bestehende S-Bahn-Linie, die einen Fußmarsch von 20 Minuten durch den Hafen oder das Umsteigen in den Bus erfordert, wird bis zum Fährterminal verlängert.

Indirekt soll das genannte Maßnahmenkonzept zahlreiche Investitionen im Verkehrsbereich vorbereiten. Dazu zählen nicht nur Verkehrswege, sondern auch intelligente Logistiklösungen, verstärkter IT-Einsatz im Frachtverkehr oder in der Telematik, bessere Zusammenarbeit der Hafenbehörden usw.

2.3. *Suportnet*

Das Projekt knüpft an zwei Bezugspunkten an. Zum Einen sind zahlreiche kleinere Häfen an der Ostseeküste weitgehend funktionslos geworden. Zum Anderen ist der Wassersporttourismus zwar eine Wachstumsbranche, aber gerade für die beliebte Fahrt entlang der Küste sind moderne und gut ausgestattete Anlegeplätze in relativ kurzen Abständen notwendig.

In insgesamt drei Projekten konnten wesentliche konzeptionelle Vorarbeiten geleistet werden, die den Investitionsbedarf und das touristische Potential aufzeigen. So wurde auch die Aktualisierung des Standortkonzepts für Sportboothäfen an der Küste Mecklenburg-Vorpommern durch Interreg kofinanziert.

Für einige ausgewählte Häfen bzw. Marinas konnte im Rahmen von SuPortNet auch detaillierte und verbindliche Planungsarbeit geleistet werden. Zwei Häfen davon sind in Mecklenburg-Vorpommern auch realisiert worden: Der Sportboothafen Kühlungsborn⁷ (ca. 400 Liegeplätze) und der Jachthafen Hohe Düne⁸ in Rostock (750 Liegeplätze). Letzterer war sogar ausschlaggebend für die Bewerbung Rostocks als Standort für die Segelwettbewerbe bei den Olympischen Spielen 2012.

Damit wurde konkrete Wirtschaftsförderung betrieben. So wird in Rostock auf dem 40ha großen Gelände landseitig noch kräftig gebaut: Hafendienst- und Serviceleistungen, Reparaturbetriebe und ein Hotel sollen Arbeitsplätze schaffen.

2.4. *Europäische Route der Backsteingotik*⁹

Kern des Projekts „EuRoB“ ist das einzigartige bauliche Erbe der Backsteingotik, das über Ländergrenzen hinweg in zahlreichen Städten rund um die Ostsee existiert - das Doberaner Münster und die Kathedralen Wismars sind nur zwei Beispiele. Der Baustil ist eng mit der Geschichte der Hanse verknüpft und praktisch in allen Ländern zwischen Lübeck und Tallinn zu finden. Dies ist nicht nur für

⁷ <http://www.kuehlungsborn-bootshafen.de>

⁸ <http://www.hohe-duene.de/index.htm>

⁹ <http://www.eurob.org/> und <http://www.wege-zur-backsteingotik.de>

den Tourismus interessant, sondern ist Teil einer gemeinsamen kulturellen Identität zumindest der südlichen Ostseeanrainer.

Im Vordergrund des Projektes steht die Stärkung des Tourismus durch die Schaffung einer internationalen „Themenroute“ als Markenprodukt. Inzwischen gibt es mehrere Anbieter von entsprechenden Studien- und Städtereisen. Ein Folgeprojekt, EuROB II, widmet sich darüber hinaus verstärkt der Sanierung ausgewählter Baudenkmäler - dazu gehört auch St. Georgen in Wismar.

2.5. *New Hansa*

Schließlich noch ein Wort zu den Investitionen. Wie bereits erwähnt, sind kleinere Investitionen im Programm erwünscht und sollen sogar 20% des Programmbudgets ausmachen. Gleichzeitig ist nicht recht klar, wie die Investitionen aussehen sollen, die „transnationalen Mehrwert“ schaffen und „Pilotcharakter“ haben.

Ein gutes Beispiel gibt es in Lübeck. Der Hafen ist am Projekt „New Hansa“ beteiligt, wo es um den vernünftigen Umgang mit Abfällen, Schmutzwasser und Emissionen im Hafengebiet geht. Was die Luftverunreinigungen im Stadtteil Travemünde angeht, stammen ca. 80% aus dem Schiffsverkehr. 60% davon kommen von liegenden Schiffen, die ihre Aggregate laufen lassen müssen, um die Stromversorgung an Bord aufrecht zu erhalten und das Bunkeröl zu erwärmen.

Die vorgeschlagene Lösung ist ziemlich einfach und ohne Frage innovativ: An Land wird eine Trafostation errichtet, die aus dem Mittelspannungsnetz der Stadtwerke eine 10kV-Spannung für den Bordstrom bereitstellt. Legt das Schiff an, wird es durch ein standardisiertes Stromkabel mit der Trafostation verbunden und der Schiffdiesel kann abgestellt werden. Da es sich im konkreten Beispiel um die Finnlandfähren handelt, für die stellvertretend eine derartige Station gebaut werden sollte, ist die Lösung außerdem „transnational“ (oder wenigstens binational).

Nach einigem Hin und Her wurde die Investition von immerhin mehreren 100.000 EUR genehmigt. Man darf gespannt sein, ob es weiteren transnationalen Interreg-Projekten gelingt, ähnlich überzeugende Investitionen zu realisieren.

3. *Licht und Schatten – Eine Zwischenbilanz*

Die Halbzeitbewertung sämtlicher Interreg-IIIB-Programme wurde 2004 abgeschlossen. Im Hinblick besonders auf die Beteiligung von Gemeinden zeigte sich nach GÖRMAR et al. (2004) in praktisch allen Programmräumen unter anderem, dass

- die Projektauswahl sich stärker an konkreten, quantifizierten und dauerhaften Ergebnissen orientieren sollte
- mehr Wert auf die Übertragbarkeit von Projektergebnissen in Europa gelegt werden sollte
- der Anteil investiver Maßnahmen erhöht werden sollte - wobei hierzu klarere Definitionen und Rahmenbedingungen erarbeitet werden müssen
- mehr als bisher wirklich strategische, transnational angelegte Projekte entwickelt werden sollten
- die „Breitenwirksamkeit“ der Programme in den Räumen (über die „Insider“ hinaus) erhöht werden sollte.

Insgesamt zieht aber das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung das positive Fazit, „dass bisher in allen Räumen die Programmziele gut durch die genehmigten Projekte umgesetzt werden, dass wichtige Raumentwicklungsprojekte auf den Weg gebracht wurden und dass die erwarteten Wirkungen eintreten werden“ (Görmär et al. 2004:3). Hervorgehoben wird außerdem, „dass die Programme trotz geringen finanziellen Umfangs erhebliche Integrationswirkungen in den Räumen und für Europa insgesamt haben, dass sie zu einer Annäherung von Arbeitsmethoden und -verfahren, gesetzlicher Regelungen etc. beitragen und insgesamt erheblich nachgefragt werden“ (ebd.).

Aus der eigenen Beratungstätigkeit für Antragsteller aus Gemeinden und aus der Kenntnis zahlreicher genehmigter, aber auch gescheiterter Projekte kann dies bestätigt werden. Einerseits besteht ein Defizit an wirklich konkreten, langfristig wirksamen Projekten - andererseits ist es eine typische Eigenschaft der internationalen Zusammenarbeit, dass die Ergebnisse nicht sofort messbar und sichtbar sind. Dazu kommt es, dass kaum jemand mit Sicherheit sagen kann, welche Investitionen denn nun transnational wirksam sind und Pilotcharakter tragen - siehe oben.

Das Programm ist bei Partnern aus Mecklenburg-Vorpommern einigmaßen beliebt, wie die Abbildung zeigt. Als größte Hürde erweisen sich regelmäßig gerade bei kleineren Gemeinden die oft geringen Englischkenntnisse der Entscheidungsträger und die mangelnde Erfahrung mit der Antragstellung in internationalen Programmen - beides kann man vielleicht auch nicht erwarten. Dazu kommen finanzielle und haushaltstechnische Schwierigkeiten, die Vorfinanzierung über ca. 6-12 Monate sicherzustellen und den Eigenanteil aufzubringen.

Aufgrund der großen Breite möglicher Projektinhalte bestehen wenig konkrete Vorstellungen von den Programm- und daraus abgeleiteten Projektzielen. Der notwendige Spagat zwischen den lokalen, konkreten Aktivitäten und dem transnationalen Überbau aus Partnern, „Workshops“, Website usw. wird häufig als Belastung, nicht als Bereicherung empfunden.

4. *Ausblick in die Zukunft der transnationalen Zusammenarbeit*

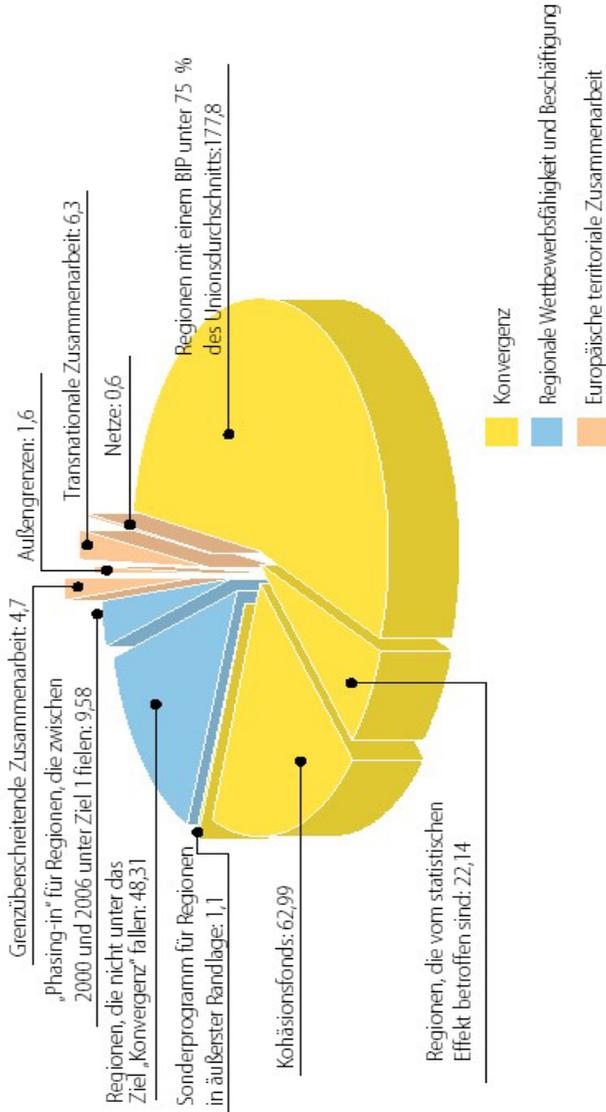
Sie wissen sicherlich aus der Presse, dass es Diskussionen um den Fördersatz der Strukturfonds gab¹⁰. Hier können wir uns, je nach Gemütslage, beruhigt zurücklehnen oder besorgt die Stirn runzeln: Ganz Mecklenburg-Vorpommern ist auch in der kommenden Förderperiode 2007-2013 Ziel-1-Region. Bisher war es zumindest im Ostseeraum so, dass sich die Fördersätze unter Interreg an den Ziel-1-Regelungen orientierten. Diese Regelung wird derzeit debattiert, es gibt den Vorschlag eines generellen Fördersatzes von 75% für das Interreg-Nachfolgeprogramm („territoriale Zusammenarbeit“ als Ziel 3 der Strukturfonds).

Ebenfalls debattiert wird die Höhe der künftigen Finanzen. Zum einen geht es um die Höhe der Strukturfonds insgesamt, zum zweiten um den Anteil von Ziel 3 am EFRE, zum dritten um die Aufschlüsselung zwischen den bisherigen Ausrichtungen A (grenzüberschreitend), B (transnational) und C (interregional). Die Abbildung zeigt den Vorschlag der Kommission.

¹⁰ http://www.europa.eu.int/comm/regional_policy/themes/finper/finper1_de.htm

Vorschlag der EU-Kommission zur künftigen Kohäsionspolitik:

Kohäsionspolitik 2007-2013: Aufschlüsselung nach Zielen (in Mrd. EUR)



Zu den Inhalten der transnationalen Zusammenarbeit (Ausrichtung „B“) gibt es den Vorschlag der EU-Kommission, die Themen deutlich stärker als bisher auf strategisch wichtige, transnationale Inhalte zu beschränken. Dazu zählt die Kommission

- Wasserbewirtschaftung (Water management),
- Risikovorkehr (Natural risk prevention),
- Verbesserung der Erreichbarkeit (Improving accessibility) und
- Schaffung von Wissenschafts- und Technologiennetzen (Creation of scientific and technological networks).

Diese deutliche Einengung wurde von den Mitgliedsstaaten bereits in Frage gestellt. Man kann auf jeden Fall davon ausgehen, dass die transnationale Zusammenarbeit in Zukunft eine stärkere Rolle als bisher spielen wird - alleine schon aufgrund der deutlich besseren Finanzausstattung und der Eingliederung von Interreg als Ziel 3 in die Strukturfonds, aber auch aufgrund der aktuellen Debatte in der EU um die „territoriale Dimension“ der EU-Politik. Die vorgestellten Ergebnisse ausgewählter Projekte geben Anlass zur Hoffnung, dass tatsächlich brauchbare Ergebnisse anstelle „heißer Luft“ produziert werden.

Anhang: Prioritäten und Maßnahmen für Interreg III B Ostsee (2000-2006) – (in dt. z.T. eigene Übersetzung, nicht verbindlich)

Priorität 1:

Förderung von Raumentwicklungsansätzen und -aktionen für spezifische Territorien und Fachbereiche

Promotion of spatial development approaches and actions for specific territories and sectors

Maßnahme 1.1:

Unterstützung der Erarbeitung und Umsetzung von Strategien für Makroregionen

Supporting joint strategies and implementation actions for macro-regions

Maßnahme 1.2:

Förderung der nachhaltigen Entwicklung bestimmter Fachbereiche (Energie + Tourismus)

Promoting sustainable spatial development of specific sectors

Maßnahme 1.3:

Stärkung der nachhaltigen Entwicklung von Küstenzonen, Inseln und anderen spezifischen Gebieten

Strengthening integrated development of coastal zones, islands and other specific areas

Priorität 2:

Förderung territorialer Strukturen für eine nachhaltige Entwicklung der Ostseeregion

Promotion of territorial structures supporting sustainable BSR development

Maßnahme 2.1:

Förderung der Entwicklung ausgewogener polyzentrischer Siedlungsstrukturen

Promoting balanced polycentric settlement structures

Maßnahme 2.2:

Schaffung nachhaltiger Kommunikationsverbindungen für eine bessere räumliche Integration

Creating sustainable communication links for improved spatial integration

Maßnahme 2.3:

Förderung eines guten Managements des kulturellen und natürlichen Erbes und von Naturressourcen

Enhancing good management of cultural and natural heritage and of natural resources

Priorität 3:

Transnationaler und bilateraler Aufbau institutioneller Fähigkeiten im Ostseeraum

Transnational and bilateral institution and capacity building in the Baltic Sea Region

Maßnahme 3.1:

Aufbau von transnationalen institutionellen Fähigkeiten

Promotion of transnational institution and capacity building

Measure 3.2:

Bilateral maritime cooperation across the Baltic Sea

Bilaterale Zusammenarbeit über Seegrenzen der Ostsee hinweg

[redaktionell leicht und um die Quellen vollständig gekürzt]

Gerd Schäde

Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock

Der Wirtschaftsraum Rostock – Zugferd und Impulsgeber für eine nachhaltige Regionalentwicklung

(Auszüge des Vortrages auf der kommunalpolitischen Fachtagung „Die Ostseeküste – Perspektiven und Probleme eines Wirtschaftsraumes in MV“ vom 03.-05.06. 2005 in Rostock-Warnemünde)

I. Ausgangslage**1.1. Wirtschaftsgeographische Situation**

Aus regionalökonomischer Sicht definiert sich der Wirtschaftsraum Rostock nicht nur über seine Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock mit dem größten Oberzentrum des Landes Mecklenburg-Vorpommern oder dem oberzentralen Verflechtungsbereich gemäß dem seit Mai 2005 rechtsverbindlichem Landesraumentwicklungsprogramm, in dem aus kaum nachvollziehbaren Gründen der Oberbereich im Vergleich zum 1993er Landesprogramm eingeschränkt wurde, sondern er muss aus seiner wirtschaftsgeografischen Lage im Nordosten Deutschlands, auf einer auch europäisch wichtigen Wirtschafts- und Verkehrsachse Berlin-Rostock-Kopenhagen/Malmö/ Baltikum liegend beschrieben werden. Dominant und profilprägend für den Wirtschaftsraum ist die Hansestadt Rostock. Mit rd. 200.000 Einwohnern ist sie das wirtschaftliche und wissenschaftliche Zentrum von Mecklenburg-Vorpommern. Die objektiv gegebene Chance für eine erfolgreiche nachhaltige Regionalentwicklung dieses Wirtschaftsraumes liegt in seinem für Nordeuropa herausragenden Alleinstellungsmerkmal, im Zusammenspiel der vorhandenen harten und weichen Standortfaktoren.

Der zweitgrößte deutsche Universalhafen an der Ostsee, der größte Regionalflughafen des Landes Mecklenburg-Vorpommern und zwei der potentiell zukunftsfähigen landesweit bedeutsamen Großgewerbestandorte (Airpark Rostock/Laage; Rostock/Mönchhagen) zusammen mit einer auch im bundesdeutschen Vergleich als Oberzentrum einzustufenden Großstadt sind die herausragenden „harten“ Standortfaktoren.

Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock



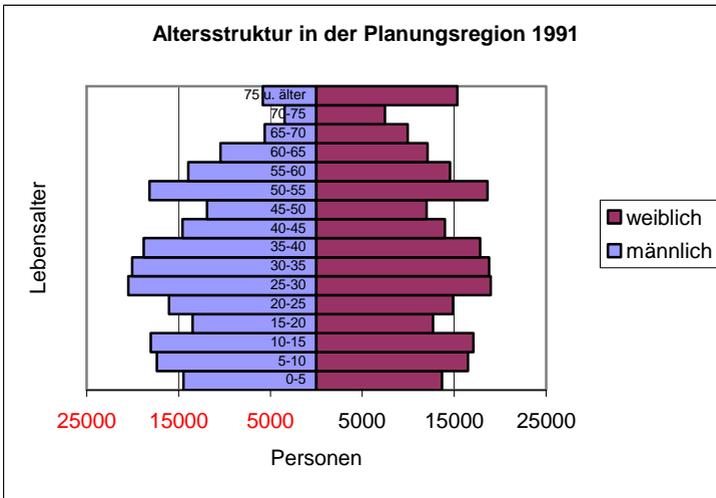
Um im europäischen Wettbewerb bei fortschreitender Globalisierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bestehen zu können, muss sich der Wirtschaftsraum Rostock in diese Entwicklung einordnen. Als Beispiel sei hierfür die Aktivität der Region im Interreg III-B-Projekt „Baltic-Gateway“ genannt. Der forcierte Ausbau der Wirtschafts- und Verkehrsachse Berlin-Rostock-Kopenhagen/Malmö ist nicht nur für Rostock, sondern für ganz Mecklenburg-Vorpommern von existentieller Bedeutung.

Die von der EU in das TEN-Programm aufgenommene feste Fehmarn-Belt-Querung wird unsere Entwicklungschancen maßgeblich beeinflussen.

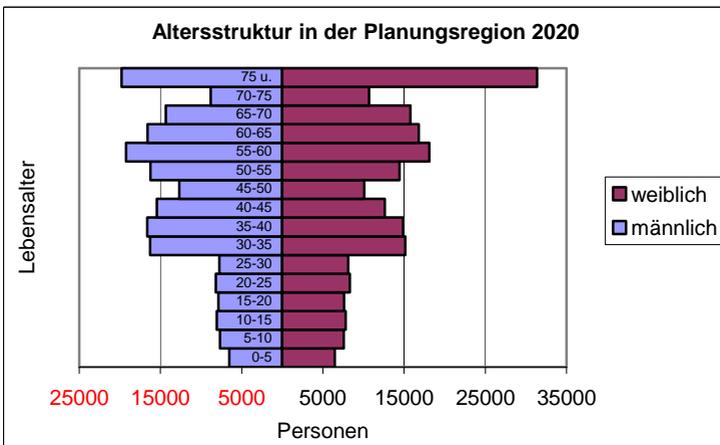
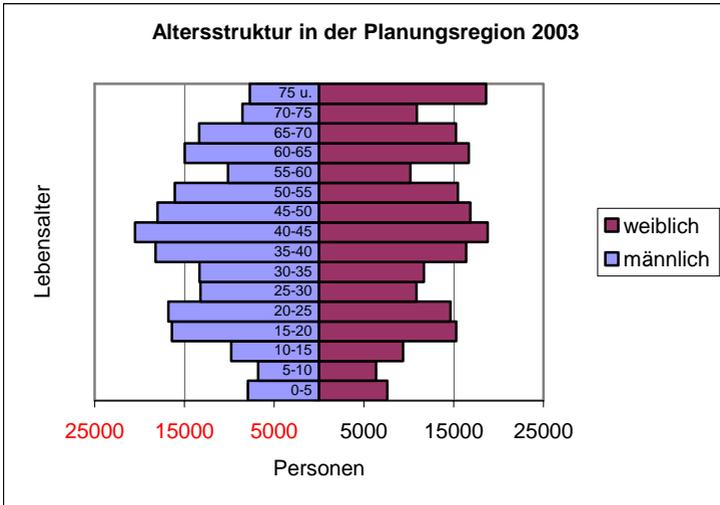
1.2. Demographie, Schrumpfung (Transformation), Chancen?

Die Deutschen werden immer weniger, dafür aber immer älter. Der demographische Strukturwandel ist in den neuen Bundesländern stärker wahrnehmbar als in den alten. Trotz eines generellen Rückgangs der Bevölkerung ist festzustellen, dass es noch wachsende Regionen gibt (München, Rhein/Main, Hamburg). In den neuen Bundesländern scheint es eine Trendwende bei der Entwicklung in größeren Städten zu geben, da Leipzig, Magdeburg aber auch Rostock seit 1-2 Jahren stagnierende bzw. sogar steigende Bevölkerungszahlen melden. Hier finden Zuwanderungen statt, die den natürlichen Negativsaldo (Geburtendefizite) kompensieren. Das oft kolportierte Jammerebild schrumpfender Großstädte stimmt also zumindest was Leipzig, Magdeburg und Rostock betrifft so nicht!

Seit 2-3 Jahren ist die Bevölkerungsentwicklung der Hansestadt trotz permanenten Geburtendefizites stabil (ohne Eingemeindungen).

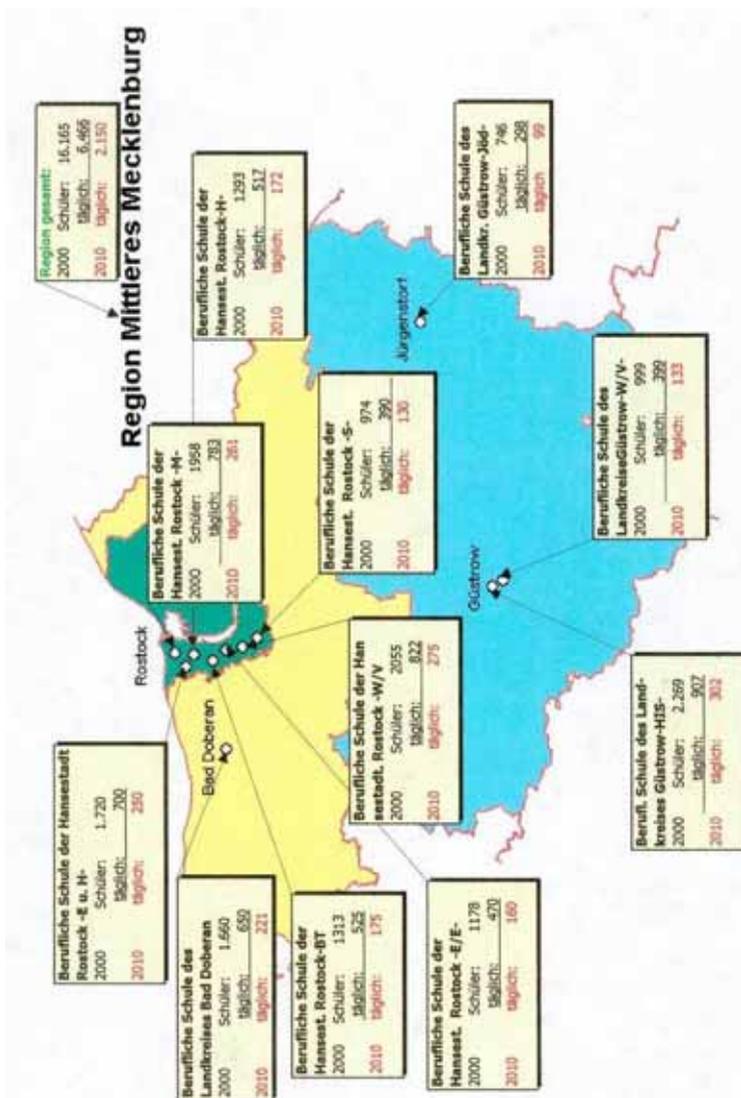


Siedlungsstrukturell ist Rostock aus raumordnerischer Sicht flächenmäßig gewachsen, d. h. die Speckgürtelgemeinden hatten einen derartigen Entwicklungsboom, dass sie raumfunktionell mehr und mehr als Stadtteile des Oberzentrums betrachtet werden müssen.

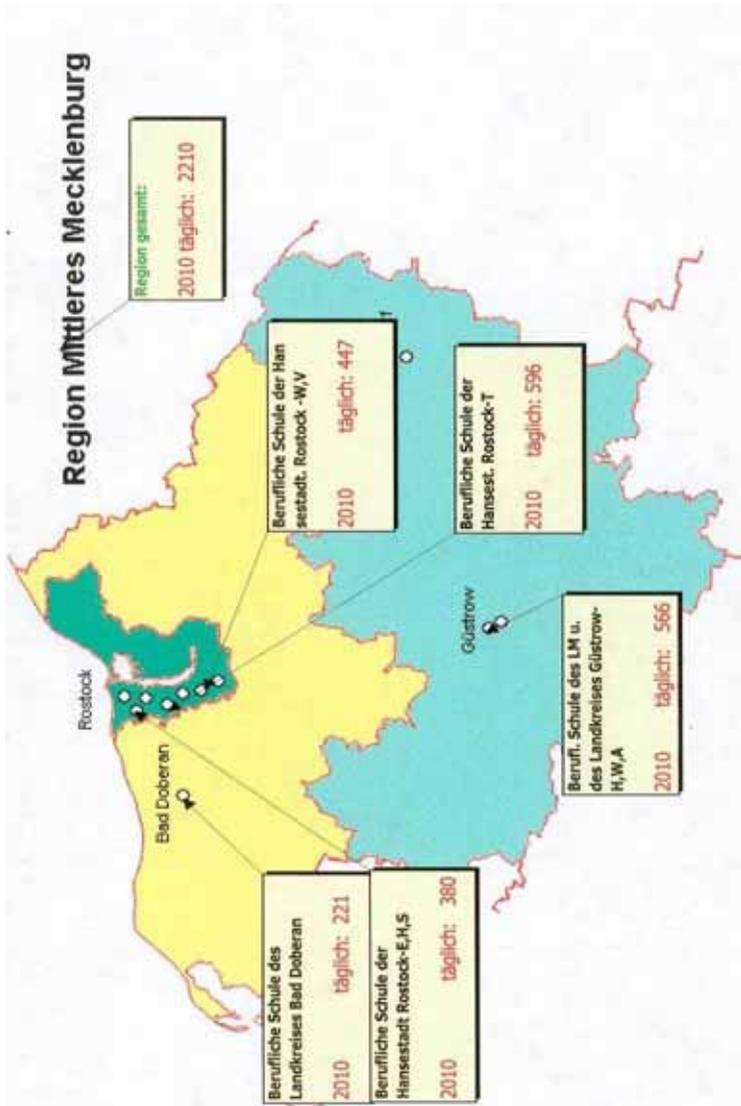


Um trotz insgesamt negativer demographischer Einflussfaktoren Chancen für eine nachhaltige Entwicklung zu erschließen, muss diesem Prozess mit geeigneten Instrumenten und Maßnahmen entgegen gewirkt werden, z. B. durch:

Berufsschulkonzept der Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock von 2002/2003 – Ausgangslage



Berufsschulkonzept der Planungsregion Mittleres Mecklenburg / Rostock von 2002/2003 – Planung der Konzentration



- Nutzung der Transformation (Schrumpfung) als Chance für qualitatives Wachstum (Bildung, Infrastruktur etc.);
- Entwicklung von Mindestvorsorgestandards für ländliche Räume („räumliche Sozialhilfe“);
- aktive Zuwanderungspolitik nach volkswirtschaftlichen Erfordernissen, um den Bevölkerungsverlust z. T. zu kompensieren.

Nach 2020 wird das z. Zt. brachliegende Arbeitskräftepotential zwischen 50 – 60 eine nachfragbedingte deutliche Aufwertung erfahren.

Seitens der Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock wird an zwei konkreten Beispielen genannt, wie diesbezüglich reagiert wird:

a) Berufsschulkonzept der Planungsregion MM/R von 2002/2003:

Von 2004 - 2010 wird in der Region der Bestand an Berufsschülern von über 16 000 auf rund 6 400 sinken. Von 11 Berufsschulen an 4 Standorten werden dann zur Versorgung des Bedarfs langfristig nur noch 5 Berufsschulen an 3 Standorten benötigt. Dennoch wird das tägliche Aufkommen an Fahrschülern nicht geringer. Darum war u.a. eine Optimierung von Standortentwicklung und Verkehrskonzept sinnvoll. Seitens des Landes gibt es seit Mai 2005 eine Förderung für Güstrow/Bockhorst („grünes Berufsbildungszentrum“ des Landes MV) in Höhe von ca. 7,0 Mio. €

b) Regionaler Nahverkehrsplanes für den Wirtschaftsraum Rostock.

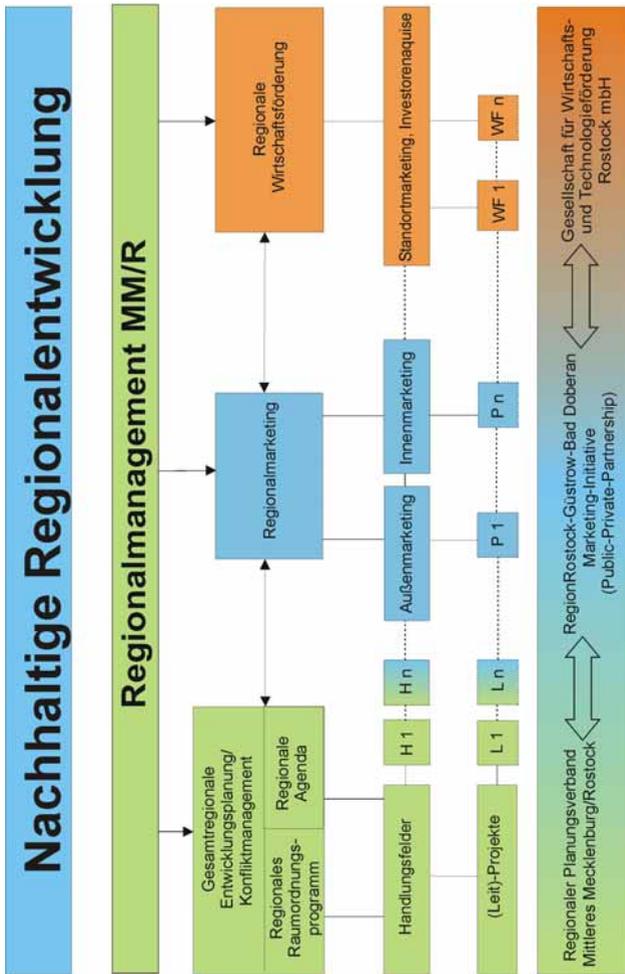
[Erläuterungen zu Stand und wesentlichen Inhalten des Verfahrens (incl. Stadtbahnkonzept als Vision, ÖPNV auf der Schiene Bsp. Rostock-Tessin) erfolgten mit Hilfe umfangreicher Visualisierungen]

2. Nachhaltige Regionalentwicklung – Was ist das?

2.1. Definition Nachhaltigkeit

Zunächst ist vom Raumplaner die Formulierung der Nachhaltigkeit nach dem 1998'er Raumordnungsgesetz und der Leitvorstellung der Raumentwicklung zu hinterfragen. Dort bedeutet Nachhaltigkeit:

Die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringen und zu einer dauerhaften *großräumig* ausgewogenen Ordnung führen. Aber ökonomische, soziale und ökologische Ziele sind als dynamisches Triangel zu begreifen.

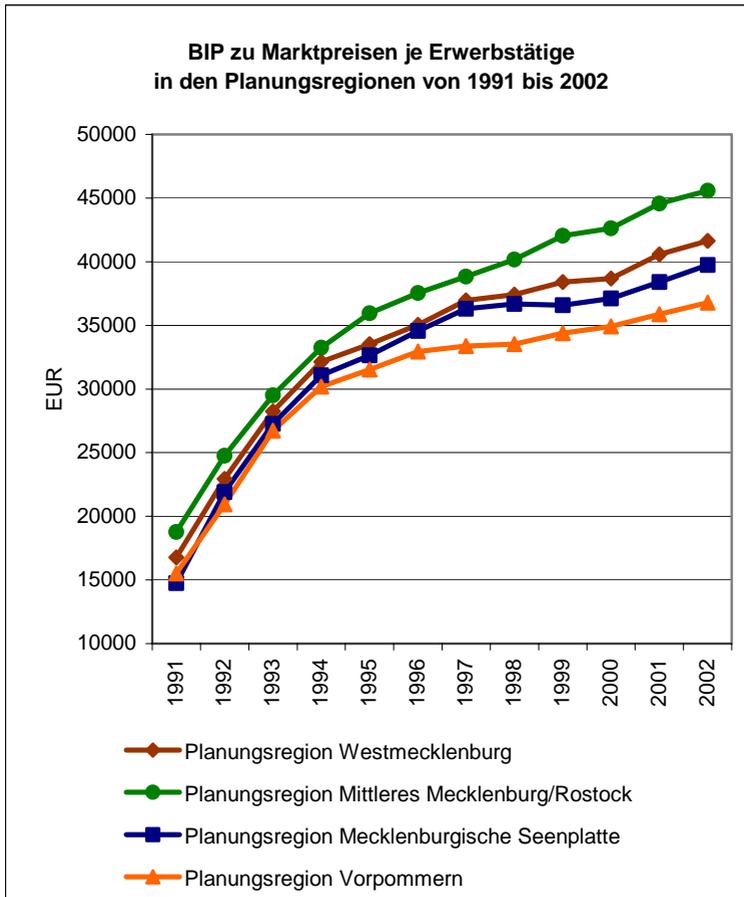


“Regionalmanagement ist die Führung, Gestaltung und Steuerung einer Region mittels marktwirtschaftlicher, planerischer und politischer Instrumente.” Troeger-Weiss (1998)

Als Wachstum in Deutschland noch selbstverständlich war, hatte keiner ein Problem mit der Schaffung „gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen des Landes“. Diese Zeiten sind spätestens unter Globalisierungsaspekten allerdings vorbei! Jetzt müssen (sh. Bundespräsident) die Inhalte der Nachhaltigkeit zumindest temporär neu justiert werden. Dabei muss die Schaffung von Arbeitsplätzen nicht zur „Vernutzung“ ökologischer Ressourcen führen.

2.2. *Der Rostocker Weg*

Eine Grundlage für die Gestaltung einer nachhaltigen Regionalentwicklung war die Regionale Agenda der Planungsregion Mittleres Mecklenburg/Rostock von 2002. Ausgehend von einer Stärke-Schwäche-Analyse (unter Einschluß des Vergleichs zwischen den Regionen) und einer Chancen-Risiko-Schätzung wurde im Rahmen einer Public-Private-Partnership (PPP) ein Netzwerk entwickelt, das sich bis heute stetig vervollkommen hat.



Quelle: Statistische Berichte M-V, PI-j.

Der Gesamtprozess der nachhaltigen Regionalentwicklung stützt sich auf drei Säulen, die inhaltlich und organisatorisch eng miteinander verzahnt sind. Der Regionale Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock (RPV MM/R) als Träger der Regionalplanung verantwortlich für die gesamtregionale Entwicklungsplanung und Umsetzung (Regionales Raumordnungsprogramm, Regionale Agenda), die Region Rostock-Güstrow-Bad Doberan Marketinginitiative entwickelt als PPP-Projekt in Kooperation mit ihren Mitgliedern, das Innen- und Außenmarketing der Region, während sich die Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung Rostock, zukünftig auch regional, der Investorenakquisition, dem Standortmarketing und der Bestandspflege widmet.

Durch die gemeinsam definierten Handlungsfelder und aufeinander abgestimmte Projekte ist einorganisches Zusammenwirken der drei Institutionen sichergestellt. Mit dieser Netzwerkstrategie wird ein Modellprodukt verfolgt, welches gleitend an künftige Regionalstrukturen (Funktional- und Verwaltungsreform) anknüpfen kann.

Die durch das Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern 2002-2004 erfolgte Förderung des Regionalmanagements über die „Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GA) ermöglichte den vom RPV MM/R und Region Rostock-Güstrow-Bad Doberan Marketinginitiative e.V. (RMI) gemeinsam entwickelten Prozess des Regionalmanagements inhaltlich und personell zu verstetigen.

Mit einer Kooperationsvereinbarung zwischen RPV MM/R, RMI und der Rostocker Gesellschaft für Wirtschafts- und Technologieförderung (Rostock Business) ist es im Juli 2004 gelungen, Regionalentwicklung, Regionalmanagement und künftige Regionale Wirtschaftsförderung im Wirtschaftsraum Rostock beispielhaft miteinander zu verknüpfen. Das „Andocken“ des Regionalmanagements und der RMI an Rostock Business wird die wirtschaftliche Entwicklung der Region vorantrieben und ein erster Baustein für die Etablierung einer regionalen Wirtschaftsförderung, getragen durch öffentliche und private Akteure der Region MM/R.

Letztlich ist auch der *Rostocker Weg* nur erfolgreich zu beschreiten, wenn bewährte Instrumente genutzt werden. Leitbilder haben dabei nicht gerade den Ruf, besonders originell zu sein, doch ohne sie gibt es zumindest einen Wegweiser weniger.

Prof. Dr. Wilhelm Steingrube, Universität Greifswald

Chancen und Grenzen des Tourismus am Beispiel der „Kaiserbäder“ Usedom

Dieser Beitrag behandelt vorrangig und zentral die sog. Kaiserbäder auf der Insel Usedom. Die Frage im zweiten Teil nach der Übertragbarkeit der dort gemachten Erfahrungen wird vergleichsweise allgemein gehalten, weil Usedom insgesamt und die Kaiserbäder ganz besonders eine doch herausragende Stellung unter den Ostseedestination einnehmen. Wenn dabei der Eindruck entsteht, es sei ein zu positives Loblied auf diese Urlaubsinsel, so liegt das schlicht und einfach daran, dass über diese Destination tatsächlich vorrangig positive Entwicklungen zu vermelden sind. Es wäre unlauter, krampfhaft nach Missständen zu suchen, nur um Objektivität zu suggerieren. Natürlich ist auch in den Kaiserbädern nicht alles Gold, was glänzt, und natürlich gibt es auch dort noch vieles zu verbessern. Doch im Rahmen einer generellen Vorstellung dieser Destination müssen korrekterweise die überwiegend positive Entwicklung und die - relativ bewertet - guten Strukturen sowie sinnvollen Entscheidungen der Verantwortlichen angesprochen werden.

Insofern ist dieser Beitrag als Best-Practice-Darstellung zu verstehen, der aufzeigen soll, was die Erfolgreichen auszeichnet, was diese anscheinend besser machen als die Masse der anderen Destinationen. Die historische Entwicklung muss hier zwangsweise knapp gehalten werden, Vorrang soll die Darstellung der gegenwärtigen Situation erhalten.

Das Hauptaugenmerk wird auf die SWOT-Analyse gerichtet sein, in der die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken angesprochen werden. Hieraus lassen sich etliche Handlungsempfehlungen für andere Tourismusorte ableiten.

Zur räumlichen Lage: Usedom, nach Rügen die zweitgrößte deutsche Insel, liegt im äußersten Nordosten der Bundesrepublik westlich neben der Insel Wollin im Mündungsdelta der Oder – durch den Peenestrom und das Stettiner Haff vom Festland getrennt. Der östliche Teil Usedom ist bereits polnisches Staatsgebiet, unmittelbar „davor“ liegen an der Außenküste die Kaiserbäder.

Luftaufnahme von Usedom mit Strandbereich



Seit Beginn des Jahres 2005 bilden die Orte Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin administrativ eine sog. Großgemeinde mit dem Namen „Dreikaiserbäder“. Das für die Gäste unmittelbar sicht- und erlebbare, verbindende Element bildet die 8 km lange, durchgehende

Strandpromenade. Davor liegt auf der ganzen Länge ein bis zu 70 m breiter, weißer, steinfreier Sandstrand.

Historische Entwicklung

Die Siedlungsentwicklung an der Außenküste Usedom vollzog sich von Swinemünde, dem größten Ort der Insel, ausgehend.

Zunächst „entstand“ unmittelbar westlich vor den Toren der Stadt der Ort **Ahlbeck**. Der Ortsname ist abgeleitet von „Ahl-Bach“ oder „Ahl-Beek“, einem Wasserlauf vom Gothensee zur Ostsee, der bereits 1243 urkundlich erwähnt wurde und heute unterirdisch kanalisiert quer durch den Ort verläuft. Um 1700 existierte ein Mühlwerk am Bach und langsam entwickelte sich ein kleines Fischerdorf.

Heringsdorf ist 1818 zunächst als Fischerkolonie durch den Oberforstmeister von Bülow gegründet und dann 1879 zur selbstständigen Gemeinde aufgewertet worden.

Bansin wurde 1897 auf grüner Wiese und im Windschatten des aufsteigenden Bades Heringsdorf von dort aus als planmäßige Investition zielgerichtet als nobler Badeort errichtet.

Die Bäderentwicklung verlief ebenfalls in dieser Reihenfolge und Richtung: 1852 wurde Ahlbeck zum Seebad ernannt, Heringsdorf folgte 1879 und Bansin ist gleich als Seebad (1897) gegründet worden. Im Jahre 1998 erhielten alle drei Orte die Zertifizierung als „**Seeheilbad**“.

Jeder Ort entwickelte schon relativ frühzeitig ein eigenes Image bzw. zog ein bestimmtes Publikum an:

- Ahlbeck war von Beginn an das Volksbad, in dem sich kinderreiche Familien aus Berlin tummelten („Arme-Leute-Bad“, „Kinderbadewanne“).
- Heringsdorf war bemüht, sich davon deutlich abzugrenzen und entwickelte sich rasch zum mondänen Luxusbad („Nizza der Ostsee“), in dem die „preußische High Society“ ihre Sommerfrische verbrachte. Es galt lange Zeit als vergleichsweise liberal, wurde aber 1933 auch „arisiert“.
- Bansin beherbergte von Beginn an den Hochadel, die Hochfinanz und Angehörige des Diplomatischen Korps. Damit wurde es während der Nazi-Zeit auch deren Hochburg.

Aktuelle Situation:

Heute sind Ahlbeck und Heringsdorf hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl etwa gleich groß, Bansin ist etwas kleiner.

Das touristische Zentrum bildet Heringsdorf, denn dort gibt es die meisten Gästebetten. Doch die Auslastungsquote ist in Ahlbeck höher als in Heringsdorf. Dieses ist auf die unterschiedliche Angebotsstruktur zurückzuführen, die in Ahlbeck derzeit offenkundig stärker den Nachfragestrukturen entspricht („Familienorientierung“ – nicht nur Angebote im oberen Preissegment). Beide Orte übertreffen mit ihrer Bettenauslastung seit vielen Jahren deutlich die Landesmittelwerte, die noch immer unter der 40%-Marke liegen.

Bansin fällt hier stark gegenüber den beiden anderen Orten ab.

Es zeigt sich insgesamt, dass die drei Kaiserbäder zusammen seit über zehn Jahren ihre Übernachtungszahlen stets stärker steigern konnten als die Konkurrenz im Land insgesamt. Auch den „Einbruch“ im letzten Jahr (seit 1992 erstmalig ein Rückgang), der alle Flächenländer in Deutschland getroffen hat, konnten die Kaiserbäder vermeiden.

Demzufolge scheinen hier die Voraussetzungen besonders günstig und/oder die Maßnahmen und Aktivitäten der touristischen Leistungsanbieter effektiver zu sein als im Landesdurchschnitt. Die Kurzdarstellung in einer SWOT-Tabelle soll die Ursachen etwas näher beleuchten.

SWOT-Analyse

Wenn man im Begriffspaar „Chancen und Grenzen“ aus dem Titel dieses Beitrages den Ausdruck Grenzen durch Risiken ersetzt und wenn man weiterhin bedenkt, dass diese jeweils auf Stärken und Schwächen basieren, so ergibt sich damit die Begrifflichkeit der klassischen SWOT-Analyse.

Die ***Stärken*** der Kaiserbäder liegen auf der Hand:

- die naturräumliche Ausstattung (Sandstrand, mildes Reizklima, Schutzstatus „Naturpark“ der ganzen Insel => noch vergleichsweise viel „Naturraum“),

- die mittlerweile sehr gut ausgebauten touristische Infrastruktur
 - gut entwickelte Hotellerie und Gastronomie,
 - die Seebrücken (in Ahlbeck die älteste erhaltene an der Ostseeküste und die berühmteste, weil sie als Drehort für Loriot's Film „Papa ante portas“ diente; in Heringsdorf mit 508 Metern die längste in Kontinentaleuropa),
 - die Bäderarchitektur – dieser Begriff bezeichnet hier keine spezielle Kunst- oder Stilgattung, sondern eine Ansammlung mehrerer Bau- und Stilmerkmale unterschiedlicher Epochen; typische Kennzeichen sind u.a. vorgehängte Balkone, Dreiecksgiebel, Säulen, auffällige Erker, filigrane Holzarbeiten.
 - die relativ homogene Gästestruktur, d.h. Angebote können ohne große Streuverluste auf deren Bedürfnisse abgestellt und beworben werden (klare Zielgruppen)
- seit fast drei Jahren wird ein professionelles Marketing betrieben
 - neue Strukturen; mehr Personal im Marketingbereich
 - gezieltere Kampagnen; Entwicklung einer CI (corporate identity); seit April 2004 neues Logo (siehe unten rechts auf den Folien).

	Ahlbeck	Heringsdorf	Bansin
Einwohner	3.349	= 3.496	2.423
Gästebetten	3.562	6.075	3.757
Übernachtungen	502.646	907.773	481.834
Auslastung (d.ang.B.)	49,0 %	46,8 %	38,3 %

Die **Schwächen** sind seit langem bekannt:

- die Erreichbarkeit der Insel insgesamt
 - immer noch zu langsame Bahnanbindung und kein direkter Autobahnzubringer
 - die beiden Brücken zum/vom Festland bilden in der Hauptsaison den Flaschenhals mit sehr langen Rückstaus

- die Verkehrsbelastung auf der Insel (nur eine Haupteinfahrstraße; der innerörtliche Verkehr wird zunehmend zu einem Problem),
- nur Binnentourismus, d.h. weniger als 1% der Gäste kommen aus dem Ausland; dieses birgt mittelfristig Gefahrenquellen: schrumpfendes Gästepotenzial wegen rückläufiger Bevölkerungszahlen in Deutschland, sinkendes Kaufkraft- und damit Nachfragevolumen wegen scheinbar dauerhafter wirtschaftlicher Schwächephasen.

Mittelfristig als **Risiken** können angesehen werden:

- negative Bevölkerungsentwicklung, zunehmende „Überalterung“,
- mögliche Verhaltensänderungen der Gesellschaft (die es immer gegeben hat und geben wird; aber deren Prognose ist stets risikobehaftet) und
- räumliche Nähe zu Polen, deren Leumund oft nicht gut ist ...

Doch diese Risiken lassen sich durchaus auch anders interpretieren, sie können – bei Licht besehen und aktiv bearbeitet – positiv in Wert gesetzt werden.

Damit ergeben sich für die Kaiserbäder folgende **Chancen**:

- Da die älteren Gäste die wichtigsten Kunden sind, bringt die zunehmende Alterung der Gesellschaft quasi „automatisch“ neue, quantitativ stärkere Gästepotenziale.
- Die Grenzlage zu Polen bietet ein neues, zusätzliches Gästepotenzial - bereits heute kommen in der Ostseetherme in Ahlbeck fast 25% der Gäste aus Polen.
- Durch ein kooperatives und koordiniertes Zusammenarbeiten mit der benachbarten polnischen Tourismuswirtschaft ergibt sich insgesamt eine größere Marktkraft und intern kann „arbeitsteilig“ vorgegangen werden – z.B. profilieren sich die Kaiserbäder weiterhin im oberen Marktsegment, während Swinemünde Gästegruppen im Low-Budget-Bereich anspricht.

Best-Practice:

Von gut arbeitenden Beispielen zu lernen, bedeutet zunächst, deren Vorzüge anzuschauen. Die Stärken der Kaiserbäder sind auch in vielen anderen (Ost-)Seebädern gegeben. Im konkreten Einzelfall wird

es zwar am finanziellen Unterbau mangeln, aber das ist ein Problem, das man systematisch, zielstrebig und hartnäckig angehen kann.

Entscheidend für den Erfolg der Kaiserbäder scheint deren Marketing zu sein. Aber auch das ist kein Geheimrezept. Die zuständigen Akteure betreiben eigentlich „nur“, was in den Lehrbüchern steht: konsequente Marktbeobachtung und -bearbeitung, Medienpräsenz, Event-Management, klare Produktentwicklung, Binnenmarketing usw. Der Unterschied ist einfach, dass die Kaiserbäder es tatsächlich praktizieren und nicht nur davon wissen oder darüber reden....

Ausblick:

Der Tourismus wird ganz sicher für die Kaiserbäder ebenso wie auch für die Insel Usedom die wichtigste Branche bleiben. Für das Bundesland wird wohl das gleiche gelten. Das ist eigentlich eine durchaus gute Entwicklung, denn Tourismus ist eine sehr personalintensive Branche. Doch leider ist nicht jede(r) Arbeitslose für eine Tätigkeit im Tourismus geeignet – systematische und umfassende Schulungsmaßnahmen sind natürlich erforderlich und dennoch muss eine Grunddisposition in der Person („Dienstleistungsmentalität“) gegeben sein, um wirklich erfolgreich arbeiten zu können.

Als Wolken am Horizont zieht für MV die immer schneller wachsende Konkurrenz auf, die sich nicht nur im unmittelbar östlich angrenzenden Ostseeraum entwickelt, sondern im wirklich globalisierten Tourismus-Markt sind auch weit entfernt gelegene Destination ernsthaftes Konkurrenz (z.Zt. sehr begünstigt durch die Billig-Flieger).

Mittelfristig wird die starke Binnenorientierung auf den deutschen Markt Probleme aufwerfen, denn mit einer rückläufigen Bevölkerungszahl schrumpft automatisch das Gästepotenzial. Die bereits bestehende wirtschaftliche Monostruktur wird sich zwar nicht unmittelbar für die Branche selbst, wohl aber für die Region nachteilig auswirken - auch für den Tourismus ist es besser, in einem florierenden Umfeld zu agieren.

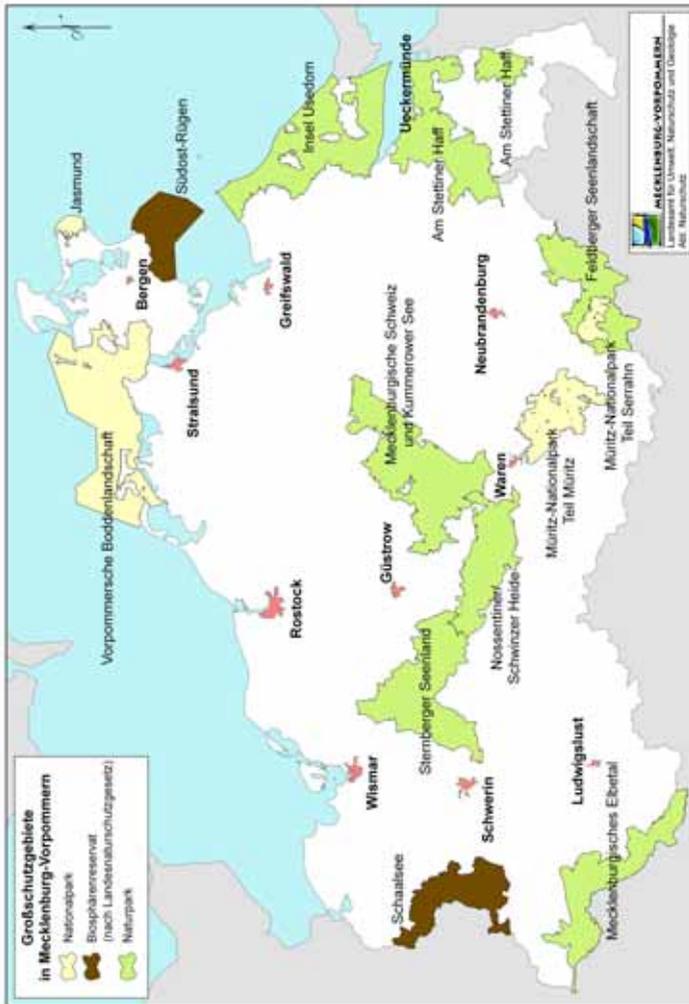
Prof. Dr. Wolfgang Riedel
Universität Rostock

Großschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern: Sind Schutz und Nutzung von Küstenlandschaften miteinander vereinbar?

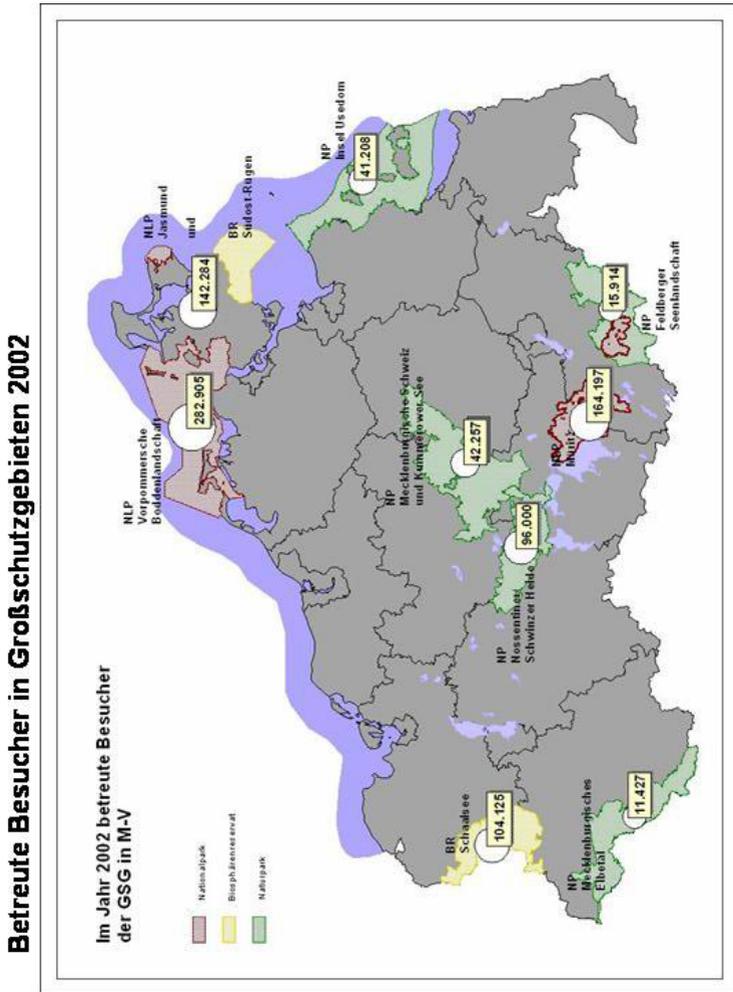
[U.a. Vorlage des Vortrages am 03.06.2005 in Warnemünde]

Mein Beitrag widmet sich schwerpunktmäßig dem Konzept der Großschutzgebiete, dargestellt am Beispiel des neuen Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern. Belegen möchte ich besonders die ökonomischen Leistungen, die Großschutzgebiete heute nachgewiesenermaßen liefern. Dieses bettet sich fachlich ein in Leitbilder des Kulturlandschaftsschutzes in der heutigen Gesamtlandschaft und hier kann meine Professur an der Universität Rostock für Landschaftsplanung eine besondere und gute Rolle spielen. Zusätzlich wird das unterstrichen an ausgewählten Beispielen der Arbeit meiner Professur, ich nenne als Stichworte hier nur Biotopverbund, Alleinentwicklung, Landschaftsfragmentierung und Wildtierpassagen.

Das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern ist in seiner naturräumlichen Ausstattung gekennzeichnet durch seine großen wechselezeitlichen Endmoränenbögen, durch seine Flusstalmoore, die eindrucksvollen Tunnelalsysteme, die prägenden flachen Grundmoränenlandschaften Vorpommerns, im Westen auch durch Geestbereiche, durch die prägnanten Küstenlinien, die alles bieten, was ein Küstenmorphologe (und Tourist) an der Ostsee sucht. Dieses ist aber noch keine Garantie für eine erfolgreiche Landesentwicklung und im Gegensatz zu anderen Bundesländern gibt es eine demographische Entwicklung, die gravierende Auswirkungen zeigt, es kann darauf natürlich nur kurz verwiesen werden. Es ist nicht gelungen, nach 1990 bedeutende Industrie im Lande anzusiedeln, Rostock etwa kann als die industriefreieste Großstadt Deutschlands bezeichnet werden. Umso größere Aufmerksamkeit verdienen dann angesichts dieser fehlenden Potentiale im Industriebereich und angesichts einer schrumpfenden Bevölkerung die landschaftlichen Potentiale, die von Besuchern und Touristen als ein großartiges Erlebnis empfunden werden und Mecklenburg-Vorpommern repräsentiert in seiner Naturschutzausstattung eine Grad an Biodiversität, der in der bundesweiten Bilanz, ja für ganz Mitteleuropa bemerkenswert ist.



Es ist bedauerlich, dass der kommunale Finanzausgleich für diese ökologischen Leistungen nicht entsprechende Gegenleistungen vorsieht.



Mecklenburg-Vorpommern hatte 1990 ca. 1,9 Mio. Einwohner und jetzt noch etwa 1,6 Mio., die Tendenz ist weiterhin rückläufig. Das muss per se keine Katastrophe sein, auch dünn besiedelte Landschaften etwa in Skandinavien „funktionieren“. Einige Wachstumskerne,

etwa um die Universitäten in Rostock und Greifswald herum, sind durchaus leistungsstark und hier findet die entsprechende Abwanderung in bedeutend geringerem Maße statt, in einem Ost-West-Gefälle ist vor allem der vorpommersche Raum einem Schrumpfungsprozess ausgesetzt. Aber Mecklenburg-Vorpommern war immer ein dünn besiedeltes Land und hatte immer strukturelle Probleme, die nach der Wende allerdings erst wieder verstärkt sichtbar wurden. Das Problem ist aber nicht die geringe Bevölkerungsdichte, sondern die Übergangssituation nach dem Bruch.

Die räumliche Verteilung der Großschutzgebiete (siehe vorseitige Abb.) ist vor genau diesem Hintergrund zu betrachten; sie liegen nicht irgendwo an der Peripherie des Landes, etwa nur am Küstensaum, sondern relativ gleichmäßig im Land gestreut. Zu nennen sind vor allem die Großschutzgebiete in Form der Nationalparks (Jasmund auf Rügen, der zweigeteilte Müritz-Nationalpark und der Nationalpark Vorpommersche Bodden-Landschaft). Nationalparks haben natürlich auch unterschiedliche Zonierungen von der Kernzone bis hin zu Zonen, wo Tourismus möglich ist. Leitbild ist die Entwicklung der Natur unter natürlichen Gesichtspunkten, ist vorrangig der Schutz von Prozessen und freier Dynamik im Landschaftshaushalt. Aber diesem Leitbild der Entwicklung der Natur unter natürlichen Gesichtspunkten unterliegen nur 2 % der Landesfläche, aber immerhin gibt es hier den Schutz der Natur um ihrer selbst willen, vor allem einen erfolgreichen Artenschutz großer und seltener Arten, ich nenne den Fischadler, den Seeadler, den Pommernschen Adler, den Fischotter und viele andere Arten, die wir in dieser Dichte nur in Mecklenburg-Vorpommern noch vorfinden.

Als eine andere Form des Großgebietsschutzes zu nennen sind die Biosphärenreservate, am Beispiel von Mecklenburg-Vorpommern sind es Südost-Rügen und das Biosphärenreservat Schaalsee, auch das Mecklenburgische Elbtal gehört zu einem größeren Biosphärenreservatsverbund, der über mehrere Bundesländer geht. Diese Biosphärenreservate sind Teil des weltweiten Monitoringprogramms, Man and Biosphäre (M.A.B.). Weltweit sind hier 500 Gebiete enthalten mit besonderen Fördermöglichkeiten, in diesen Biosphärenreservaten wird historische Kulturlandschaft nachhaltig erhalten und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten auch tourismusorientiert weiterentwickelt. Diese Gebiete müssen ein gewisses Naturschutzpotential aufweisen, eine gewisse Anzahl und Größe an Naturschutz-

fläche und in den Mecklenburg-Vorpommerschen Beispielen ist dieses hervorragend gegeben. Denn Naturparks in Mecklenburg-Vorpommern sind anders zu betrachten als Naturparks in den alten Bundesländern, wo sich ja fast jedes deutsche Mittelgebirge mit dem Titel Naturpark schmückt und wo in den 1960er und 1970er Jahren eine Entwicklung einsetzte, Naturparks als schützenswerte schöne Landschaften zu hüten, auch vor schweren Eingriffen zu bewahren, sie aber vor allem mit Blick auf Tourismusförderung zu entwickeln. Die Naturparks in Mecklenburg-Vorpommern sind Teil des Großschutzgebietssystems; man müsste sie eigentlich Naturschutzparks nennen, denn ein Naturschutzgebietsanteil von mindestens 10 %, die Bedeutung der historischen Landnutzung und nachhaltige Nutzungen spielen hier eine ganz besondere Rolle.

Die hier aufgeführten Großschutzgebiete sind nicht irgendwelche durch Nichtnutzung übrig gebliebene Resträume, sondern sie sind bedeutende und repräsentative Teilräume des Landes und zudem in der Regel auch Teil des Europäischen Netzes NATURA 2000. Die Gesamtfläche der Gebiete der Europäischen Vogelschutzrichtlinie, der FFH-Richtlinie, der Großschutzgebiete und der übrigen Naturschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern haben eine Fläche, für die sich Mecklenburg-Vorpommern im bundesweiten Vergleich wahrlich nicht schämen muss. In naturschutzhistorischer Betrachtung sei angemerkt, dass noch in der letzten Volkskammersitzung der DDR, am 12. September 1990, der Greifswalder Biologe Michael Succow, unterstützt von anderen mutig-hellsichtigen Männern wie z. B. Lebrecht Jeschke, Hans Knapp und Bruno Benthien den Zipfel der Geschichte ergriffen und als letztes Gesetz in der letzten Volkskammersitzung die Festsetzung der Nationalparks Müritzer, Jasmund, Vorpommersche Boddenlandschaft, Hochharz und Elbsandsteingebirge durchsetzten. Wenn man weiß, wie schwierig es heute ist, noch ein neues Schutzgebiet auszuweisen, vor allem in dicht besiedelten Landschaften mit vielen Zielkonflikten, dann war das ein Geniestreich, von dem die Naturschutzbilanz wie die Regionalentwicklung profitiert hat. Nach 1990 wäre dieses wohl nicht mehr so einfach möglich gewesen.

Folge dieser Beschlüsse ward ein Nationalparkprogramm und der Ausbau eines Großschutzgebietssystems. Währenddessen brach die alte Tourismusinfrastruktur zusammen und es kam zu einem Aufbau neuer, marktwirtschaftlich orientierter Fremdenverkehrsstrukturen.

Neben den traditionellen Besuchern aus den neuen Ländern erschloss sich die Landschaft ganz anderen Interessenten, die jetzt aus Schwaben, Westfalen oder Niedersachsen in diese wunderbare Region strömen, sodass jetzt ein zügiger Ausbau der Tourismuskapazität mit wirtschaftlichen Erfolgen stattfindet. Nach anfänglicher Verweigerung etwa der Bürgermeister z. B. rund um den Müritz-Nationalpark („... nicht wieder Sperrung der Gebiete wie zu DDR-Zeiten - Staatsjagd!“) sind diese Gemeinden mit ihren Bürgermeistern heute die größten Protagonisten, aber auch Nutznießer des Nationalparks.

Tab. 1: Flächenübersicht

Großschutzgebiete	Gesamtfläche (ha)	Landesflächenanteil M-V; %	Kernzone (ha)	Anteil der Kernzone an der Gesamtfläche in ha
NLP MÜR	32.200	1,4	9.320	28,9
NLP VBL	80.500	3,5	14.300	17,8
NLP RÜG	3.003	0,1	2.600	86,6
Summe NLP	115.703	5,0	26.220	22,7
BR SOR	23.500	1,0	349	1,5
BR SCH	30.900	1,3	1.709 ¹¹	5,5
Summe BR	54.400	2,3	349	3,8
NP ELB	42.600	1,8	2.982	7,0
NP MSK	67.350	2,9	1.345	2,0
NPNSH	36.500	1,6	6.935	19,0
NP FSL	36.000	1,5	3.960	11,0
NP USE	72.000	3,1	4.320	6,0
Summe NP	254.450	11,0	19.542	7,7
insgesamt	424.553	18,3	46.111	11,3

Tabelle 1 zeigt in der Flächenübersicht die Nationalparks, die Biosphärenreservate und die Naturparks und abzüglich der zusätzlichen etwa 300 Naturschutzgebiete im Lande hat die Großschutzgebiets-

¹¹ Die Ausweisung der Kernzone erfolgte laut Pflege- und Entwicklungsplan.

fläche einen Anteil von 18,3 % an der Landesfläche und mit ihren Kernzonen immer noch einen Gesamtflächenanteil von 11 %. Hier kann wirklich erfolgreich Naturschutz betrieben werden, großflächig und in einer Landschaft, die von einigen Verdichtungen und Tourismusschwerpunkten abgesehen in diesen Regionen eine Bevölkerungsdichte von manchmal nur 10, 20, höchstens 40 Einwohnern pro km² besitzt. Großschutzgebiete sind Besuchermagnete und es wird anderswo manchmal kaum geglaubt, dass die Bevölkerung und die politisch Verantwortlichen vor Ort noch weitere Naturparks mit hoher ökologischer Qualität fordern und sie auch als Mittel der Regionalpolitik ansehen und benutzen. Als Problem ist natürlich auch schnell erkannt, dass eine potentiell fast flächendeckende Verbreitung von Großschutzgebieten auch einer Bedeutungsentwertung gleich kommen könnte, wiewohl von der fachlichen Eignung her noch weitere Gebiete in Mecklenburg-Vorpommern als Großschutzgebiete fungieren könnten.

In der folgenden Karte wird die Zahl der Besucher dargestellt, die Dienstleistungen in Großschutzgebieten etwa durch Führungen, Rangerbetreuung, Besuche in Fachmuseen und Naturparkzentren in Anspruch nehmen. Die Darstellung ist mit ihren z.T. überraschend hohen Besucherströmen schon eindrucksvoll genug, einige Zahlen fallen nach oben oder nach unten heraus. Für die Naturparks/Biosphärenreservate Elbtal und Schaalsee gilt, dass diese z.T. in früheren DDR-Sperrgebieten liegen und von daher gewissermaßen den Anschluss noch nicht gefunden haben, hier auch mentale Probleme bei der Bevölkerung herrschen. Die ökologische und auch die ökonomische Bedeutung dieser Betriebe ist z.T. durch eine Reihe von Beleg- und Diplomarbeiten in der Landschaftsplanung der Agrar- und Umweltwissenschaftlichen Fakultät der Universität Rostock belegt. Tabelle 2 zeigt, um einmal die ökonomische Seite zu betonen, den Tourismusumsatz in Großschutzgebieten. Bei den Bettenzahlen je 1000 Einwohner sieht man, dass z.B. Usedom und das Biosphärenreservat Südostrügen herausragen. Auch hier gilt wieder, dass die beiden Naturparks, die in früheren DDR-grenznahen Sperrgebieten lagen, Mecklenburgisches Elbtal und Schaalsee, aus der damaligen Zeit noch gar keine touristische Infrastruktur aufweisen. Aber diese Abgeschiedenheit und das touristische „Unausgestattetsein“ machen den Charme dieser Gebiete gerade für manche Naturschützer aus. Man sieht deutlich, dass sich diese Gebiete sehr unterschiedlich entwickelt haben und entwickeln und es ist der Umsatz

durch Übernachtungsgäste und der Umsatz der Einwohner unter dem Strich doch erstaunlich und eine Erfolgsgeschichte. Dabei müsste durch weitere Untersuchungen je nach betriebswirtschaftlicher oder volkswirtschaftlicher Sichtweise noch herausgearbeitet werden, bei wem das entsprechende Geld schlussendlich landet, ob es auch in der Region bleibt. Aber für eine Arbeit suchende Bevölkerung sind die touristischen Kerne des Landes und die Großschutzgebiete Attraktivitätspunkte. Anders verhält es sich in peripheren ländlichen Räumen, in Landschaften mit geringer Reliefenergie, ausgeräumten Landschaften mit wenig landschaftlichem Charme. Hier ist oft über große Gebiete das Tourismusangebot gleich Null. In den Großschutzgebieten dagegen kommen, wie die Zahlen zeigen, Millionenumsätze durch Übernachtungsgäste zusammen. Es ist die Hälfte des entsprechenden Umsatzes an Übernachtungsgästen in Bezug auf das ganze Land (Tabelle 2¹²). Bemerkenswert ist auch, dass die Zahl der gewerblichen Beherbergungsstätten gewaltig gestiegen ist auf ca. 2000 von einer sehr schmalen Basis ausgehend. Auch die Zahl der Gästebetten ist sprunghaft gestiegen von 2 Mio. Gästen auf etwa 4,26 Mio. (pro Bett/pro Nacht). Ein schwer behebbares Problem ist jedoch die Tatsache, dass die Klimaeigenheiten und die Jahreszeiten in Blick auf die ganzjährige Auslastung große Probleme bereiten, ein ganzjähriger Tourismus ist bislang schwer. Die Probleme für Unterhaltung, Wirtschaftlichkeit etc. kann man sich gut vorstellen.

Tabelle 3 zeigt, dass Großschutzgebiete höhere Pro-Kopf-Umsätze haben. Auch hier liegt wieder einmal das Biosphärenreservat Südost-Rügen vorn und Naturparks, die in peripheren Regionen liegen und die beschriebenen Probleme aus alter Zeit haben, weisen niedrigere Pro-Kopf-Umsätze auf. Bemerkenswert ist, dass die Pro-Kopf-Umsätze in Großschutzgebieten im Schnitt höher sind als in den Tourismusgebieten schlechthin, auch wenn es nur um scheinbar 3,- € geht, wenn man dieses alles bedenkt und hoch rechnet, kann man Großschutzgebieten sehr wohl auch zuerkennen, dass sie zu ökonomischen Leistungen im Sinne der Landesentwicklung fähig sind, denn Mecklenburg-Vorpommern hat, wie auch schon oben erwähnt,

¹² Großschutzgebiete partizipieren überdurchschnittlich an Umsätzen der Übernachtungskapazität; anerkannte Seebäder, Erholungs- und Kurorte haben beträchtlich höhere Tourismuseinnahmen; Schaalsee und Elbtal sind auf Grund der früheren Grenzlage strukturschwache Tourismusgebiete.

Tab. 2: Tourismusumsatz in Großschutzgebieten 1999

Großschutzgebiete	Umsatz Übernachtungsgäste (Mio. DM)	Umsatz je Einwohner	Betten je 1000 EW
NLP Jasmund	15,55	1.297	128
NLP Müritz	5,89	1.219	179
NLP VP Boddenlandschaft	87,50	10.700	970
BR Südost Rügen	91,73	15.929	1.362
BR Schaalsee	1,23	110	17
NP Insel Usedom	216,93	8.152	723
NP Mecklenburgisches Elbtal	1,83	60	9
NP Nossentiner / Schwanitzer Heide	6,95	513	84
NP Meckl. Schweiz / Kummerower See	14,27	343	44
NP Feldberger Seenlandschaft	7,46	918	140
NP Rügen (geplant)	300,29	5.180	451
GSG insgesamt	749,65	3.396	309
M-V insgesamt	1.497,88	833	78
GSG-Anteil am Land	50,05 %		

neben einer flächendeckend erfolgreich wirtschaftenden Land- und Forstwirtschaft mit Weiterverarbeitungsbetrieben und abgesehen von den beiden Universitäten als Wachstumskernen mit einer Gewerbeinfrastruktur neben den Werften wenig bedeutende Industrie und somit eine Reihe von Strukturproblemen. Mit Sicherheit ist der Tourismus nicht der alleinige Lösungsweg für die Landesentwicklung,

aber im Augenblick neben Landwirtschaft und Veredelung der Produkte die einzige Zuwachsbranche.

Tab. 3: Umsätze je Übernachtungsgast nach Reisegebieten 1999

Großschutzgebiete	Umsatz je Gast
NLP Jasmund	101,64
NLP Müritz	84,98
NLP Vorpommersche Boddenlandschaft	95,95
BR Südost Rügen	101,64
BR Schaalsee	95,67
NP Insel Usedom	95,15
NP Mecklenburgisches Elbtal	94,87
NP Nossentiner / Schwanitzer Heide	86,70
NP Meckl. Schweiz und Kummerower See	84,98
NP Feldberger Seenlandschaft	84,98
NP Rügen (geplant)	101,64
Großschutzgebiete gesamt	98,13
Mecklenburg-Vorpommern	95,92

Die Ziele der Großschutzgebiete sollen noch einmal kurz benannt werden: In den Nationalparks geht es um den Prozessschutz, vor allem die Kerngebiete sollen frei sein von steuernden Eingriffen. Es geht um die Entwicklung von Naturlandschaften, in Randbereichen auch um den Kulturlandschaftsschutz, wo Umweltbildung betrieben wird. In dem Biosphärenreservat wird die Wechselwirkung Mensch-Biosphäre erforscht, modellhaft dargestellt und gelebt als Teil des UNESCO-Programms M.A.B.. Biosphärenreservate sind in der Regel Naturparks, nicht Nationalparks. In den Naturparks geht es dann um den Schutz von traditionellen Kulturland und Kultur- und Naturlandschaften. Sie sind modellhafte Entwicklungsräume für nachhaltige Wirtschaftsformen und die Regionalentwicklung, es wird kein segregativer, sondern ein integrativer Naturschutz betrieben.

Ich möchte über die Großschutzgebiete, deren Bedeutung ich versucht habe nachdrücklich aufzuzeigen, aber auch hinausschauen. Die Großschutzgebiete haben einen erheblichen Anteil an der Biodiversität, aber auch am Schutz historischer Kulturlandschaften und sehr wohl auch an der ökonomischen Landesentwicklung. Neben den Großschutzgebieten gibt es auch noch die „übrige Landschaft“, die „normale“, die nicht eigens geschützte Kulturlandschaft und hier zeigt sich, dass die Großschutzgebiete keine isolierten Inseln sind, sondern dass sie sich sinnvoll und mit viel Synergien für die Naturerhaltung und Landesentwicklung mit der übrigen Landschaft vernetzen. Ich möchte, dass in Mecklenburg-Vorpommern – auch Brandenburg wäre eigens zu erwähnen – das Netz der Tausende von km umfassenden Alleen nennen, wiewohl diese in höchster Gefährdung sind. Denn der Druck der vervielfachten Automenge, Abgase, mechanische Schädigungen, dadurch begünstigte Baumkrankheiten, Salzdepositionen, Unfälle und vieles mehr nagt an den Alleen, die eine hervorragende landeskulturelle Schöpfung des 18. und 19. Jahrhunderts sind. Meine Professur für Landschaftsplanung und Landschaftsgestaltung hat den Auftrag, für die Straßenbauverwaltungen Alleenentwicklungskonzepte zu entwickeln und die Erarbeitung eines gemeinsamen Alleen-Entwicklungsprogramms für ganz Mecklenburg-Vorpommern zu koordinieren. Dutzende Studenten waren über Monate mit Laufrad und Kartierbogen Alleen auf und ab unterwegs, durch orange Westen prophylaktisch geschützt und zustande gekommen ist ein bislang einmaliges Material, das den Tausende von Kilometer langen Alleenbestand auf Bundes- und Landesstraßen (die Alleen auf Kreis- und Gemeindestraßen sind noch nicht erfasst) kategorisiert, übersichtlich darstellt, Konfliktschwerpunkte herausarbeitet und Handlungsschwerpunkte festlegt. Dabei geht es um die Ausweisung zusammenhängender Bereiche für Neupflanzungen, um wirkliche Konzeption und nicht um Flickschusterei:

- Was soll gepflanzt werden?
- Welche Maßnahmen sind prioritär?
- Wie sind die Maßnahmen auch mit Leistungen mittels Ökokonto für Eingriffs- und Ausgleichszahlungen zu vernetzen.

Das funktioniert erfolgreich, weil es gelungen ist, gerade auch in den Straßenbauverwaltungen Verständnis für nachhaltige ökologische Entwicklungen zu befördern. Das Ergebnis sind dann Konzeptkarten,

etwa für den Bereich des Straßenamtes Güstrow, deren Umsetzung in den nächsten Jahren unstrittig ist.

Ein weiteres Feld, das unbedingt angesprochen werden muss und das von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung der Kulturlandschaft ist, ist die Fragmentierung der Landschaften in Mecklenburg-Vorpommern durch die A20, die den größten Eingriff darstellte, der jemals in Mecklenburg-Vorpommern getätigt worden ist.

Wir haben als Professur für Landschaftsplanung und Landschaftsentwicklung, als Institut der Region, für die DEGES die Standorte für die optimalen Querungsbauten (wie Grünbrücken) und auch die Talbrücken ermittelt, aber auch Ausgleichsgebiete, die in der Nähe liegen, planerisch begleitet. Dort werden großzügige Naturschutzmaßnahmen umgesetzt. Hier geht es nicht um Inselbiotope und Flächen von wenigen Hektar, die Größenordnung liegt in Hunderten von Hektar. Dass dieses notwendig ist, zeigt sich darin, dass die Autobahn konsequent in ihrem Ost-West-Verlauf die in Mecklenburg-Vorpommern in der Regel Nord-Süd verlaufenden Biotopverbundsysteme quert. Von daher war diese notwendige Ausgleichsmaßnahme notwendig und die beabsichtigten Projektziele sind:

- Effizienz der Querungsmöglichkeiten
- Erfolgskontrolle
- Empfehlungen zur Optimierung
- Evaluation des großräumigen Standortsuchverfahrens
- Vorschläge zu einer besseren Koordination
- Aussagen zur Entwicklung neuer Naturschutzstrategien und
- Empfehlungen für die Raumordnung zielführend.

Projekträger einer z.Z. laufenden Evaluierung ist in einem F- und E-Vorhaben des Ministeriums für Bau, Verkehr und Wohnungswesen in Form eines großzügigen in ein bundesweites Programm eingehängten Tierspurenmonitoring, nächstens laufen auch bei Kälte Studentinnen und Studenten zitternd über die Bauwerke, es gibt Infrarotaufnahmen und einen für die Naturschutzwissenschaft wichtigen fachlichen Austausch mit Partnern in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, deutschen und schweizer Einrichtungen.

Das Konzept der Großschutzgebiete und das Konzept einer Wiederherstellung zerschnittener Landschaften sind nicht ein zwei Paar verschiedene Schuhe, diese Dinge gehören miteinander zusammen und es ist eine ganz wichtige Aufgabe in einer integriert interdisziplinären, landesweit und europaweit denkenden Landschaftsplanung entsprechend vorzugehen. Was nutzen die großartigsten Großschutzgebiete als Inseln, wenn die Vernetzung in der Gesamtlandschaft nicht gegeben ist. Somit ist ein wichtiger Schwerpunkt der Arbeit meiner Professur für Landschaftsplanung und Landschaftsgestaltung auch die kommunale Landschaftsplanung, die seit 2002 in Mecklenburg-Vorpommern verbindlich ist und die für mich sozusagen am Standort und in der Region die Landschaftsplanung der übergeordneten Ebenen vernetzt und miteinander verbindet. Hier liegt inzwischen in Zusammenarbeit mit dem Umweltministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern eine Fibel vor, die einen Leitfaden für die Gemeinden und Planer darstellt. Ihn besitzt jeder Bürgermeister und die Hauptbotschaft ist die Aussage, dass Landschaftsplanung nicht verhindert sondern Vorteile bringt, nützlich ist, Rechts- und Planungssicherheit bedeutet, Grundlage ist für eine Tourismuskonzeption und auch Grundlage einer umweltverträglichen Landnutzung. Bemerkenswert ist auch, dass hier unter Federführung der Universität Rostock in einer Arbeitsgemeinschaft das Umweltministerium, das Landesamt für Umwelt, Natur und Geologie, der Städte- und Gemeindetag und der Landkreistag, Landschaftsplaner und Architektenkammer, zusammengearbeitet haben als Partner, während sie in anderen Ländern vielfach als Gegner auftreten.

Dieser Vortrag sollte die Bedeutung des Naturschutzes in Mecklenburg-Vorpommern vor allem mit Focus auf die Großschutzgebiete darstellen, deren ökonomische Wichtigkeit und Wertigkeit aufzeigen sowie, dass Großschutzgebiete auch Teil einer Gesamtlandschaft sind, einer historischen und aktuellen Kulturlandschaft.

Quellen: Eigene Untersuchungen sowie Landesamt für Forsten und Großschutzgebiete (Abbildungen und Tabellen).

Weitergehendes Material kann beim Verfasser, Prof. Dr. Wolfgang Riedel, angefordert werden: wolfgang.riedel@uni-rostock.de

Dr. Wolfgang Blank

BioCon Valley GmbH (Geschäftsführer); ScanBalt-Initiative
(Vice Chairman)

ScanBalt – Biotechnologie-Verbund im Ostsee-Raum

Die Ostsee-Anrainer rücken auch im Bereich der Biotechnologie und modernen Lebenswissenschaften enger zusammen. Die ScanBalt-Initiative ist ein Netzwerk von Netzwerken, zu dem sich Bioregionen der Nordischen und Baltischen Staaten, Norddeutschland, Polen und St. Petersburg, also 11 Nationen, zusammengeschlossen haben. Die Anregung zum Zusammenschluss erfolgte auf dem 1. Baltic Biotech Forum am 9. November 2001 in Teschow bei Teterow, im Herzen Mecklenburg-Vorpommerns. An einem Runden Tisch fanden sich Vertreter der Ostsee-Anrainer-Staaten zusammen und diskutierten die Möglichkeiten zur intensiveren Kooperation zwischen Hochschulen und Unternehmen im Bereich der Biotechnologie, modernen Lebenswissenschaften und Medizin.

Die formelle Gründung der ScanBalt-Initiative folgte als zunächst loser Zusammenschluß der Bioregionen im Ostseeraum bereits im Januar 2002 in Kopenhagen. Mit großem Engagement und zahlreichen Ideen und Vorschlägen trugen alle Partner in den folgenden zwei Jahren zum Aufbau und zur strategischen Ausrichtung der ScanBalt-Initiative bei. Am 25.08.2004 schließlich wurde in Turku, Finnland, die ScanBalt fmba als rechtlich eigenständige, gemeinnützige Vereinigung mit Sitz in Kopenhagen gegründet. Der Vereinigung gehören mittlerweile 35 Mitglieder an, aus Deutschland sind neben Mecklenburg-Vorpommern die Regionen Hamburg/Schleswig-Holstein, Berlin und Bremen vertreten. Außerdem ist das Steinbeis-Transferzentrum Rostock Mitglied.

Bei der Gründung der ScanBalt fmba am 25.08.2004 in Turku wurde deren Vorstand bestätigt. Vorsitzender ist Bo Samuelsson, ehemaliger Rektor der Universität Göteborg, stellv. Vorsitzende sind Wolfgang Blank, BioCon Valley® GmbH (Greifswald-Rostock), Børge Diderichsen, Novo Nordisk (Kopenhagen) und Anna Podhajska, Universität Danzig. Als neuer stellvertretender Vorsitzender wurde zusätzlich Jaanus Pikani, Estonian Biotechnology Association (Tartu) gewählt.

ScanBalt – Die Region

bioforum
TRENDS-IMPACT-CLUSTER
www.bioforum.de
MEMBER OF SCAN-BALT
CENTRE OF EXCELLENCE

ScanBalt
BIOREGIONAL BIOTECH

Wachstumsregion
Ostseeraum

- 11 Länder
- 85 Mio. Einwohner
- Traditionell enge Kooperation
- Gute ausgebildete Mitarbeiter
- Stark in Biotechnologie
 - ✓ ~ 67 Universitäten
 - ✓ ~ 800 Firmen
 - ✓ ~ 20+ Bioregionen

medcoast
Bioturku
BIOFORUM
bioMEDICO
norgenta
BioCon Valley
BioTOP
MEDITON VALLEY
KALMAR BIOTECHNOLOGY
St. Petersburg
Tallin
Riga
Warsa
Helsinki
Stockholm
Oslo
Göteborg
Lund
Björnsborg
Hamburg

Abb. 1 Die ScanBalt BioRegion

ScanBalt, das »Netzwerk der Netzwerke«, soll entscheidend zur Entstehung einer erfolgreichen international zusammengesetzten BioRegion im Ostseeraum beitragen. Gerade Unternehmen und Dienstleister aus dem Bereich der Biotechnologie, modernen Lebenswissenschaft und der Medizin sowie die einzelnen Regionen werden von dem starken international ausgerichteten Branding profitieren. Eine starke Marke fördert die Aufmerksamkeit und die Wiedererkennbarkeit in einem Markt mit intensivem Wettbewerb. Dies ist erforderlich, buhlen doch Europas Life Science-Cluster weltweit um die Aufmerksamkeit von Investoren und Forschern sowie Kapitalgebern. Rund um die Ostsee können derzeit Beteiligte aus elf Ländern mit rund 85 Millionen Menschen die Geburt solch einer starken Marke miterleben: der ScanBalt BioRegion, die einmal eine der ersten europäischen wettbewerbsfähigen Metaregionen werden soll.

Aus Norddeutschland sind es vor allem die Netzwerkorganisationen BioCon Valley und Norgenta, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, den Aufbau dieser ersten europäischen wettbewerbsfähigen Metaregion in den verschiedenen Bereichen der Lebenswissenschaft-

ten zu unterstützen und zu fördern. Von Beginn an beteiligt sich BioCon Valley überaus aktiv an der ScanBalt-Initiative. Zusammen mit den Partnerorganisationen Medicon Valley und Turku BioValley richtete BioCon Valley das 1. Baltic Biotech Forum in Teschow aus. Der Geschäftsführer der BioCon Valley GmbH ist seit der Gründung Vice Chairman der Initiative und Mitglied des Executive Committee, er leitete im Jahr 2004 die Arbeitsgruppe, die einen Organisationsvorschlag zur zukünftigen rechtlichen Struktur der ScanBalt-Initiative ausarbeitete. Prof. Klinkmann, Aufsichtsratsvorsitzender der BioCon Valley® GmbH ist Mitglied der Arbeitsgruppe, die sich mit dem Konzept zum Aufbau eines ScanBalt Campus als übergreifende Kooperationsplattform für die Universitäten im Ostseeraum befasst. Dr. Cuypers, Mitarbeiter der BioCon Valley GmbH, ist in einer weiteren Arbeitsgruppe aktiv (Aufbau eines Internet-Portals).

ScanBalt CompetenceRegion

Eines der aktuellen Projekte, das zum weiteren Ausbau der ScanBalt BioRegion als Metaregion beitragen soll, ist ScanBalt Competence-Region. Das von der BioCon Valley GmbH federführend koordinierte Projekt "*ScanBalt Competence Region - a model case to enhance European competitiveness in life sciences, genomics and biotechnology for health on a global scale*" ist Mitte 2004 gestartet. Ziel ist eine umfassende Übersicht der ScanBalt BioRegion, mit Daten und Informationen über Akteure, Kompetenzen, Rahmenbedingungen und anderen relevanten Faktoren auf einer global vergleichbaren Basis. Kernkompetenzen, die Herausforderungen und Probleme in den Biowissenschaften, der Genomik und der Biotechnologie werden identifiziert und dargestellt. ScanBalt Competence-Region dient auch der Formulierung gemeinsamer Strategien und Empfehlungen, wie zum Beispiel die Wettbewerbsfähigkeit und die Kooperation zwischen Forschern, Gesundheitsorganisationen und Unternehmern der ScanBalt BioRegion gesteigert werden kann. Als erster Arbeitsschritt wurde eine Bestandsaufnahme der Life Science-Aktivitäten im Ostseeraum (anhand der Partnerregionen) vorgenommen, die zur Zeit ausgewertet wird. Außerdem wird zur Zeit eine Bedarfsanalyse der Situation in Polen, den Baltischen Staaten und der St. Petersburg-Region durchgeführt.



Abb. 2 Tätigkeitsschwerpunkte von ScanBalt

ScanBalt Campus

Nachdem sich ScanBalt rechtlich eigenständig organisiert hat, werden die Aktivitäten zum ScanBalt Campus intensiviert. Der ScanBalt Campus (ehemals ScanBalt Akademie) soll als gemeinsame Plattform für Aus- und Weiterbildung im Bereich der Life Sciences im Ostseeraum als Verbundvorhaben der Hochschulen und Unternehmen aufgebaut werden.

Gute Wissenschaftler sind eine der Grundvoraussetzung für eine hervorragende Wissenschaftsregion. Jede der im ScanBalt-Verbund organisierten Einheiten allein wäre für Spitzenwissenschaftler nicht attraktiv genug. Ein die ganze Ostsee umspannendes »Netzwerk der Netzwerke« hätte schon eine stärkere Magnetwirkung. Der ScanBalt Campus ist ein weiteres Instrument, um dieses Netz aus Know-how zu weben. Es dient vor allem der Bündelung von Wissen, der Forschung und der Lehre. Universitäten, Firmen und Kliniken wären auf dem Campus vertreten. Gestützt und begleitet wird der Aufbau des Campus durch die ScanBalt Academy, ein Board mit Experten, die Inhalte, Strategien und Zielerreichung des Projektes begleiten.

Dr. Ulrich Bauermeister, Geschäftsführer Hafenentwicklungsgesellschaft Seehafen Rostock
Dr. Wolfgang Weiß, Exkursionsleiter

Rostock –Logistikzentrum an der Ostsee

[Der Überseehafen Rostock war erster Standort auf der Exkursion. Dem folgenden, editorisch stark bearbeiteten Beitrag, liegt ein instruktiver Vortrag zu Grunde. Ihm folgte eine Besichtigung des Geländes vom Bus aus.]

1. Ausgangslage

Zunächst ist ein Rückblick auf die Geschichte des Überseehafens Rostock nötig. Er war bereits in den 1950er Jahren in besonderer Weise Resultat der Entwicklung der deutschen Zweistaatlichkeit und auch eine Facette des Kalten Krieges.

Die mitteldeutsche Wirtschaft war traditionell auf den Seehafen Hamburg orientiert. Zumindest durch die Währungsreform in den Westzonen war er für Im- und Exportbetriebe der Sowjetischen Besatzungszone und dann später erst recht in der DDR nur noch eingeschränkt zugänglich. Aber auch die auf eine relative Autarkie orientierte Wirtschaftsstrategie der RGW-Staaten (der RGW war das sozialistische Gegenstück zur EWG; der „Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe“ wurde im „Westen“ als „COMECON“ bezeichnet), benötigte einen eigenständigen, vor allem von der BRD unabhängigen Seehafen. Die Kapazitäten der vorhandenen Häfen in Rostock (Stadt-Hafen), Wismar und Stralsund waren stark beschränkt und hinsichtlich der Naturraumpotentiale mit ökonomisch kaum vertretbarem Aufwand ausbaufähig. Bemerkenswert dürfte weiterhin sein, dass bei aller nach außen suggerierten „Einheitlichkeit“ der sozialistischen Staaten der Hafen in Stettin niemals ernsthaft in Erwägung gezogen wurde.

Dass also die Wahl auf Rostock fiel, hatte somit mehrfach politische Gründe: Seit 1952 war die Stadt Rostock Verwaltungssitz des Küstenbezirks, dessen räumliche Konfiguration Ausdruck der wirtschaftsgeographischen Prinzipien der Territorialplanung (der sozialistischen Variante von Raumordnung und Regionalplanung) war. Danach sollten politisch-administrative Strukturen auch immer zugleich eine Einheit in der räumlichen Arbeitsteilung der Volks-

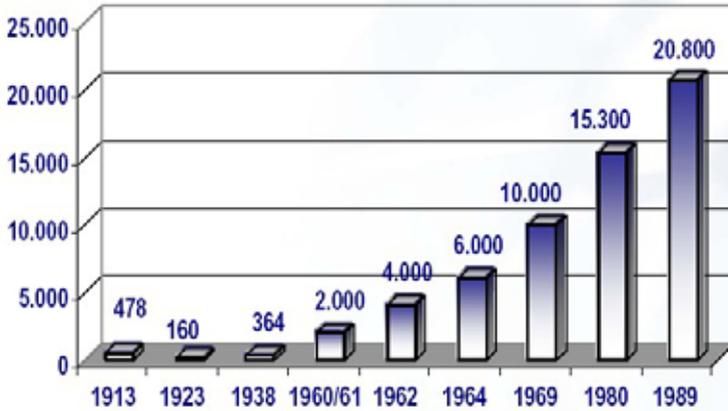
wirtschaft sein. Die Küste bot dafür eine hervorragende Grundlage, denn sie ist der prädestinierte Naturraum für den Schiffbau, die Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft, den Fischfang und den Tourismus. Zudem war die Ostseeküste auch Staatsgrenze, die (dann allerdings vor allem ab 1961) in besonderer Weise ein politisch sensibler Raum war.

Die Verwaltungssitze der Bezirke wurden neben ihrer politischen Funktion auch zu den Zentren der Wirtschaft, der Kultur, des Gesundheitswesens und der Bildung in den jeweiligen Regionen ausgebaut. Auch aus diesem Grunde wurden schon vorhandene Pläne aus den 1930er Jahren zum Ausbau der Wohlenberger Wiek und des Hafens in der Wismar-Bucht zu einem neuen Zentrum des Warenumschlages und des Schiffbaus an der Ostsee schnell fallen gelassen, was allerdings auch mit der „NS-Belastung“ dieser Überlegungen zu tun gehabt haben dürfte. Dagegen gab es keine Scheu, einen neuen Hafen auch selbst für die Erweiterung der militärischen Kapazitäten der DDR zu nutzen.

Erste ernsthafte Überlegungen zum Bau eines Überseehafens an der deutschen Ostseeküste gab es bereits Anfang Fünfziger Jahre. Deutlich forciert wurden die Bestrebungen aber erst nach der Wiederbewaffnung Deutschlands und der Einbindung der BRD in die NATO und der DDR in den Warschauer Pakt. Dem folgten z. B. die Schließung des Berliner Rings um Westberlin herum (sowohl Eisenbahn als auch Autobahn). Danach überschlugen sich die Ereignisse förmlich:

16.10.1957	das Zentralkomitee der SED beschließt den Bau des Überseehafens Rostock
26.10.1957	erster Spatenstich
12 / 1959	Wolfgang Benedict erster Hafendirektor
15.01.1960	die „Völkerfreundschaft“ (damals „Traumschiff“ der DDR im Eigentum des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes) erstes Schiff im Rostocker Hafen
30.04.1960	offizielle Eröffnung des Überseehafens
Ab 1960	über mehrere Jahre permanenter weiterer Ausbau des Überseehafens Rostock

Bald schon wurde der Hafen Teil des VEB Kombinati Seeverkehr und Hafenwirtschaft. Die Kapazität stieg dynamisch. Schon 1964 erreichte der Umschlag 10 Mio. Tonnen, und nach der internationalen Anerkennung der DDR wurde dieser Wert sogar verdoppelt:



Die Bedeutung des Überseehafens Rostock für die DDR vor allem als „Tor zur Welt“ ging aber weit über die ökonomische Seite hinaus, zeigte sich u. a. in vielen Kampagnen. So war er z. B. auch ein „Jugendobjekt“ der FDJ. In den Gründungsjahre sammelten Tausende Jugendliche vor allem auf den Feldern der Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften Steine für die Mole und andere Befestigungsanlagen des Hafens. Durch diese und andere Maßnahmen und Aktionen, aber auch durch in der DDR beliebte Fernsehsendungen mit „Hafenflair“, entstand im Osten Deutschlands eine relativ starke Identität der Bevölkerung mit dem Hafen in Rostock. Das hatte sicher auch eine politische Komponente, wenn es galt, den kulturellen Verlustes des Hafens von Hamburg zu kompensieren, enthielt sicherlich aber ebenfalls eine ganz einfache, zutiefst menschliche Portion „Sehnsucht nach der Fremde“.

2. Aktuelle Entwicklung und Rahmenbedingungen

1990 erfolgte die Umwandlung in die Seehafen Rostock AG. 1991 übertrug die Treuhandanstalt den Hafen an die Hansestadt Rostock und das Land Mecklenburg-Vorpommern. Mit der Umwandlung in

die Seehafen Rostock GmbH waren die Eigentumsverhältnisse neu geordnet. 1994 wurde dann auch die Betriebliche Neuordnung abgeschlossen, in deren Ergebnis drei von einander relativ unabhängige Bereiche entstanden:

<p>Seehafen Rostock Verwaltungsgesellschaft (Eigner: 74,9 % Hansestadt Rostock, 25,1 % das Land Mecklenburg-Vorpommern):</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Landlord Port Authority“ • Eigentümer der Infrastruktur • Plattform für alle im Hafentätigen Unternehmen
<p>Seehafen Rostock Umschlagsgesellschaft (Eigner: 100 % AlbemarleLtd., London):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umschlagbetrieb • Eigentümer der Suprastruktur
<p>Weitere Umschlags-, Lagerei- und Distributionsbetriebe im Hafen (Eigner: alle 100 % privat)</p>

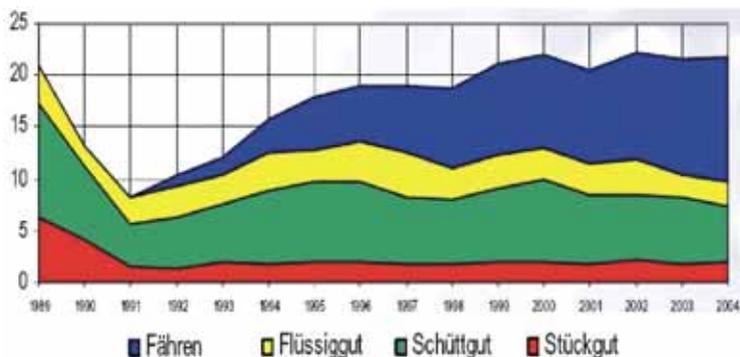
Die technischen Parameter des Hafens lassen sich mit folgenden Daten und Fakten umreißen:

- Universalhafen mit multimodalem Hub für die Ostsee mit dem Schwerpunkt Fähr- und RoRo-Verkehr;
- Einziger Tiefwasserhafen an der dt. Ostseeküste (13m Tiefgang, 14,5m Wassertiefe);
- Insgesamt 9 km Kailänge mit 43 Liegeplätzen (davon 6 für Fähren und 3 für RoRo-Schiffe);
- 7,7 Mio. m² Fläche;
- Ausreichende Reserveflächen für Erweiterungen und Ansiedlung hafenauffiner Industrien;
- Über 200 Firmen angesiedelt;
- Ca. 1.700 Beschäftigte.

Das ökonomische Gesamtergebnis des Überseehafens Rostock (siehe folgende Tabelle) resultiert nicht nur aus der Umschlagsentwicklung, sondern auch aus einer Anpassung der Hauptgutarten hinsichtlich des Bedarfs und der optimalen Technologien:

Ökonomische Ergebnisse per Dez. 2001-2004

	2001 (T€)	2002 (T€)	2003 (T€)	2004 (T€)
Erträge gesamt	19.218	19.979	20.516	21.378
Aufwand gesamt	17.345	18.154	18.048	18.627
Betriebsergebnis	1.345	1.825	2.468	2.751
Finanzergebnis	-1.138	-1.221	-1.464	-1.219
Ergebnis gewöhnl. Geschäftstätigkeit	207	604	1.004	1.532
Neutrales Ergebnis	2.363	-71	-218	-752
Gesamtergebnis	2.570	533	786	780



3. Perspektiven

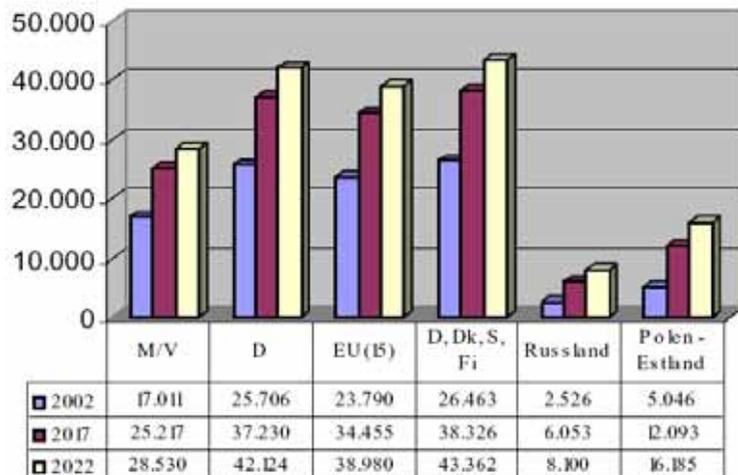
Auch künftig werden Häfen eine besondere Stellung in der Volkswirtschaft einnehmen. Sie vermitteln nicht nur schlechthin zwischen internationalen, nationalen und regionalen Anbietern und Nachfragern, sondern sie vereinen ihre Basisfunktion als Güterschleuse mit der räumlichen Verknüpfung innovativer Branchen zu einem Wachstumspool mit strukturbestimmenden Zweige.

Bei optimaler Organisation und ausreichenden (u. a. Flächen-) Reserven, wie in Rostock, können die Basisfunktionen mit Ergänzungs- oder Logistik- (Transfer) und Industriefunktionen verschmelzen. Häfen sind in der produktiven Transportkette jene Standorte, die als Hubs (Knotenpunkte) durch Multifunktionalität und Vielfalt an Vorzügen und Aufgaben auffallen, und zwar durch folgende Facetten:

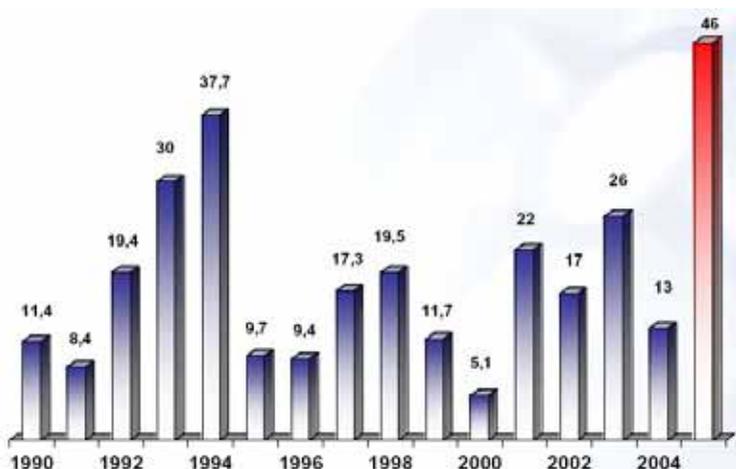
- höchster Konsolidierungs- und Distributionsbedarf,
- ausgeprägten Spitzen und Täler im Transportvolumen,
- größtmögliche Variation von Gütern und Transportbehältern,
- beliebige Bandbreite von Basis- und Ergänzungsfunktionen und
- eine bunte Palette von Akteuren.

Seit die Erweiterung der Europäischen Union nach Norden und Osten ist die Ostsee quasi ein EU-Binnenmeer – eine der wachstumsstärksten Regionen Europas mit über 50 Mio. Einwohnern. Daraus leiten sich besondere Vorteile des Standortes Rostock für die deutsche und westeuropäischen Volkswirtschaften ab, nicht durch die räumliche Lage, sondern auch durch die „historischen“ Erfahrungen lokaler und regionaler Akteure über die Zeit des politischen und ökonomischen Umbruchs in Osteuropa hinweg.

Neben den Potentialen sind vor allem die Wachstumsprognosen der nord- und osteuropäischen Volkswirtschaften interessant (OECD):

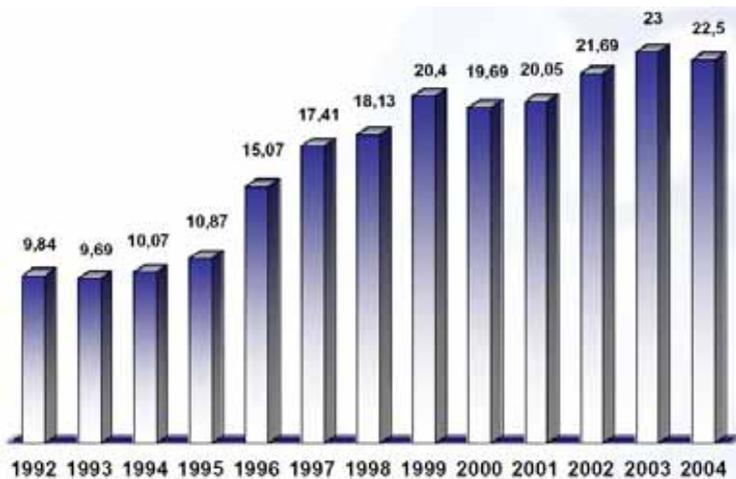


Dafür ist eine permanente Anpassung der Infrastruktur nötig, die u.a. durch die Investitionen reflektiert wird:



Investitionen in Mio. EURO

Ein spezielles Segment der Entwicklung ist der Fährverkehr, dessen Bedeutung sich ab besten durch die Entwicklung der Passagierzahlen abbilden lässt:



Passagiere 1992 –2004 in 1000

Die Gründe für diese Entwicklung lassen sich in Schlagworten aufzählen:

- Vorhandensein einer marktgerechten Infrastruktur,
- Qualität und Frequenz der seeseitigen Anbindungen,
- Qualität und Frequenz der Hinterlandanbindungen,
- Qualität und Preis des Portservice,
- Funktion und Stellung in logistischen Ketten,
- Gütermengenentwicklung im Warenaustausch.

Der Überseehafen Rostock ist also, kurz gesagt, **die** Drehscheibe an der Ostsee. Die Seeverbindungen von Rostock über die Ostsee sind die kürzesten, preiswertesten und schnellsten der ganzen deutschen Ostseeküste. Hinzu kommen günstige Hinterlandanbindungen über Schienen und Straßen in Mecklenburg-Vorpommern, sowie kurze Wege direkt im Hafen.

In der industriellen Entwicklung ist die Ansiedlung des Kranbauers Liebherr ein Beweis für die Attraktivität der Verkehrslage für einen davon abhängigen Produzenten.

Die aktuellsten Entwicklungen seitens der Passagierschifffahrt sind mit der Kreuzfahrt-Schifffahrt verbunden. Rostock ist diesbezüglich bereits heute **der** Hafen für Tagestouristen nach Berlin geworden:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Anläufe	47	64	63	76	93	94
Passagiere	52650	69500	68600	90000	92000	100000

Künftige Ziele auch mit regionaler Bedeutung:

- Rostock wird vom stop over- zum changeover-Hafen entwickelt,
- Die Zahl der Anläufe durch Kreuzliner mit durchschnittlich 1000 Gästen wird auf 150 pro Jahr gesteigert,
- Kreuzfahrer werden für Rostock zum Wirtschaftsfaktor,
- Rostock wird über Berlin hinaus künftig auch Ausgangspunkt für Trips nach Dresden, Leipzig, Prag und Wien.

Michael Bräuer – Rostock
Fachliche Untersetzung auf der Exkursion am 05.06.2005

„Integrierte Stadtentwicklungskonzepte“ (ISEK) – Ein neuartiges Instrument im „Stadtumbau Ost“

Der Begriff ist in das Planungsvokabular noch nicht sehr lange eingeführt, in der Regel ungenügend durchdrungen und vielerorts in seinen Absichten und Wirkungen unterschätzt. So ist das im Titel des Beitrages enthaltene Fragezeichen zu Recht gesetzt.

Wie ist der Begriff entstanden?

Der Freistaat Sachsen hatte Ende der 90er Jahre auf der Grundlage eines Landesprogrammes diejenigen Städte, die bereits damals auf Grund von Leerstandsentwicklungen im Wohnungssektor Anträge auf Abriss stellten, veranlasst, „Integrierte Stadtentwicklungskonzepte“, dort abgekürzt „INSEK“, aufzustellen, um an Hand eines gesamtstädtischen Abgleichs der Wohnungsbestände und des Wohnungsbedarfs den Einsatz von Fördermitteln verantwortbar zu gestalten.

Die im Jahr 2000 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen arbeitende Expertenkommission „Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Ländern“ unter der Leitung des ehemaligen Oberbürgermeisters der Stadt Leipzig, Dr. Hinrich Lehmann-Grube, erfasste die Problematik deutlich komplexer und stellte Zusammenhänge zwischen regionalen Arbeitsmarktdisparitäten, demografischen Entwicklungslinien und Leerstandsentwicklungen dar. Die Einführung des „§ 6a-Altschuldenhilfegesetz“ in dieser Phase kennzeichnet die zu dieser Zeit erforderliche, von vielen allerdings schon damals für nicht ausreichend gehaltene Konsequenz im politischen Handeln.

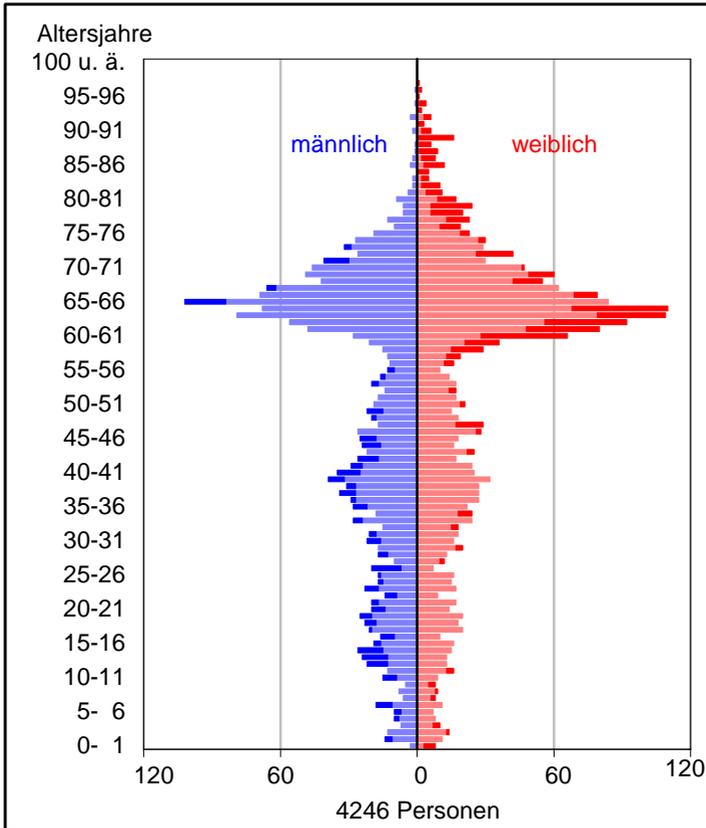
Die von der Kommission gegebene Empfehlung, ca. 350.000 – 400.000 Wohnungen im Sinne einer Marktanpassung abzureißen, gab dem Problem eine neue Dimension. Eine solche Zahl in materielle und immaterielle Werte verwandelt, muss schon sehr gut begründet sein, wenn man sich den damit ausgelösten Prozess in allen Belangen vorstellen will und ihn aktiv zu gestalten hat. Die bereits in

der Kommission und ihren Empfehlungen herausgearbeitete komplexere Sicht, z.B. die Orientierungen auf die Innenentwicklung der Städte, die Anregung zur Nutzung fiskalischer und steuerrechtlicher Anreize u.a., wiesen auf den umfassenderen Charakter des zu lösenden Problems hin. Dazu trugen nicht unwesentlich die bis dahin auf Grund der hohen Leerstandsdaten in Leipzig gemachten Erfahrungen und deren Vermittlung beim Arbeitsbesuch der Kommission in der Stadt bei.

Deutlich wurde immer mehr, dass eine solche Entwicklung auch der Öffentlichkeit nicht als schlichte Marktberichtigung im Interesse der Wohnungswirtschaft bzw. eines Teils ihrer Unternehmen zu vermitteln ist und dass hier eine ausgeprägte Planungskomponente vorgeschaltet werden muss. Es war folgerichtig, dass die Verkündung des Programmes „Stadtumbau Ost“ im Jahr 2001 gekoppelt wurde mit dem Bundeswettbewerb „Stadtumbau Ost“ 2001/ 2002. Es muss dem Bund hoch angerechnet werden, dass er in dieser Situation mit einem hohen finanziellen Engagement einen Planungsprozess in einer großen Zahl ostdeutscher Kommunen ausgelöst hat, der in allen der sich am Wettbewerb beteiligenden 261 Städte die Notwendigkeit einer komplexeren Erfassung der Probleme und ihrer Lösung unter gesamtstädtischer Betrachtung wieder ins Bewusstsein gerückt hat. Bereits in den Vorbereitungsgremien, aber mit besonderer Deutlichkeit in der Arbeit der hochkarätig berufenen Jury für den Wettbewerb, die unter Betreuung der Bundesanstalt für Bauwesen und Raumordnung die Kriterien für den Wettbewerb parallel zum bereits laufenden Verfahren erarbeitete, wurde auf den Begriff der „Integrierten Stadtentwicklungskonzepte“, nun abgekürzt ISEK genannt, zurückgegriffen. Der Begriff bedeutete nun, eine gesamtstädtische Betrachtung unter Erfassung von Analysedaten und Vermittlung in Form von Indikatoren vorzunehmen und diese in Planung bis hin zu deren räumlicher Darstellung umzusetzen. Die Konzepte sollten sowohl gesamtstädtische als auch ausgewählte teilräumliche Aspekte beinhalten.

Der Wettbewerb war trotz einer sehr kurzen Bearbeitungszeit für alle Beteiligten ein großer Erfolg, hat dem „lernenden Programm“ wichtige Impulse vermittelt und stellt eine hervorragende Basis für ein eigenständig weiterzuführendes Verfahren qualitäts- und verantwortungsvoller Stadtentwicklung dar. Jede aufgeklärte Stadtpolitik kann daran lernen und mit den erarbeiteten Instrumentarien umgehen.

Alters- und Geschlechtsgliederung der Bevölkerung von Wismar, Stadtteil Wendorf-Nord:



Wendorf-Nord ist ein typisches Beispiel für ein stark überaltertes Stadtquartier, wie es in fast allen ostdeutschen Städten in den 1960er Jahren entstand. Die Bevölkerung ist außerordentlich sesshaft, oft ist die Hälfte der Mieter noch Erstbezug. So lange Zeit gemeinsamen Wohnens schafft eine besondere Sozialisation, woraus sich ebenfalls besondere Anforderungen an die Umgestaltung der Wohnquartiere ableiten. Ohne die Integrierten Stadtentwicklungskonzepte dürften solche Wohngebiete in absehbarer Zeit demographisch implodieren.

Welche Bedeutung haben die ISEK derzeit?

So wie im Bundeswettbewerb und den eingereichten 269 Konzepten eine deutliche Differenzierung in der Art und Intensität der Probleme und der Ansätze zu ihrer Lösung deutlich wurde, so ist der Problemdruck in den Ländern bzw. Regionen sehr unterschiedlich und damit auch die Fortführung des integrierten Handelns offensichtlich differenziert herausgefordert. Der Problemdruck reduziert sich von Süd nach Nord und damit auch die erkennbaren Aktivitäten, die in der Gegenwart ganz entscheidend durch die jeweiligen Programmumsetzungen der Länder geprägt werden. Bei aller Unterschiedlichkeit der Ansätze in den Ländern (z.B. Internationale Bauausstellung in Sachsen-Anhalt, Programm „Genial-Zentral“ in Thüringen u.a.) bleibt in der Überschau der Eindruck, dass in der Mehrzahl der Städte die Sicht auf die Probleme sich auf eine zeitnahe Periode beschränkt, pragmatisch versucht wird, an Fördermittel heranzukommen. Im „lernenden Umgang“ mit der Problematik reifen auch Kenntnisse z. B. hinsichtlich der sozialen und technischen Infrastruktur, doch im Vordergrund stehen oft die Lösungen für die Probleme der Wohnungsunternehmen.

Die 261 „ISEK“ aus dem „ersten Wurf“ geben die Grundlagen für einen kontinuierlichen Prozess gesamtstädtischer und teilräumlicher Stadtbeobachtung und einer darauf reagierenden differenzierten Reaktion der Stadtpolitik, die in dieser Form erstmals eigentlich betrachtet werden *können*. In zu vielen Kommunen sind die Dokumente aber eher in den Ablagefächern zu finden, werden kaum als Instrument der alltäglichen Stadtpolitik genutzt. Wie im Wettbewerb von 2002 die Konzepte unterschiedlich bewertet wurden, so erfahren sie wohl auch eine unterschiedliche Wertschätzung im Bewusstsein der Handelnden. Nur wenige Städten schreiben die Konzepte kontinuierlich fort, betreiben Monitoring und indikatorengestützte Erfolgskontrolle, streben ein ausgewogenes Verhältnis von Rückbau und Aufwertung an und verfolgen zielgerichtet eine nachhaltige, zukunftsfähige Stadtentwicklung unter Nutzung verantwortungsvoller Planung. Die unterschiedliche Personalausstattung der Städte, insbesondere die fachlich oft nicht ausreichende Besetzung in kleineren Städten und die allgemeine Finanzausstattung der Kommunen lassen eine deutliche, aber auf Dauer nicht hinnehmbare Zurückhaltung erkennen. Vielerorts gewinnt man den Eindruck, dass abgewartet wird. Der Bund hat schon einmal in einer prekären Situation

reagiert und den Bundeswettbewerb „Stadtumbau Ost“ 2002 finanziert. Warum nicht wiederholt?! Dabei wird die Fortführung der „ISEK“ durch die Länder gefördert, erfordert aber auch den nötigen Eigenmittelanteil der Kommunen.

Was ist zu tun?

Allen Beteiligten muss eine objektive Sicht auf die Chancen klargemacht werden, die für die in teilweise dramatischen Transformationsprozessen befindlichen Städte und Gemeinden aus der offensiven Nutzung des Instrumentes der „Integrierten Stadtentwicklungskonzepte“ erwachsen. Die derzeitige Phase des Verharrens zwischen „Euphorie und Ernüchterung“ muss in eine Phase des aktiven Handelns überführt werden. Die als gute Beispiele jederzeit anzuführenden Städte wie Leipzig, Halle und Schwerin, Leinefelde, Hoyerswerda und Schwedt, Sömmerda, Bad Langensalza und Eisleben, um nur einige zu nennen, sollten als Anreiz und Meßlatte für die dringend erforderliche eigenständige Problemdurchdringung und selbstbewusstes kreatives Handeln der jeweiligen Kommunen darstellen. Die Probleme stellen sich derzeit noch mit unterschiedlicher Schärfe, aber sie werden differenziert, mit Wucht und zeitlich versetzt letztendlich an keiner Stadt und keiner Gemeinde vorbeigehen. Sie sind auch nicht auszusetzen. Sie sind bestenfalls in einer Legislative eines Stadtpolitikers oder in der Verantwortungsperiode eines Geschäftsführers zu negieren, um dann in der nächsten Periode verstärkt zu wirken und die Lösung immer komplizierter zu gestalten.

Die „ISEK“ sollten das gegenüber der Bauleitplanung mit dem formellen Flächennutzungsplan flexiblere, informelle Instrument der bewusst geplanten Stadtentwicklung darstellen und analog zu den städtebaulichen Rahmenplanungen, deren Notwendigkeit und Wirkung damit keinesfalls aufgehoben werden soll, als Selbstbindung der in der Stadt die Verantwortung tragenden Kräfte beschlossenen sein. Das verantwortungsvoll zu betreiben, heißt eine kontinuierliche gesamtstädtische und teilräumliche Beobachtung der in der Stadt ablaufenden Prozesse und der bei Bürgern, Vereinen, Unternehmen u.a. erfahrbaren Befindlichkeiten und Absichten zu organisieren. Ein einmal aufgestelltes Monitoring mit dem notwendigen Umfang von zu erfassenden Daten – nicht der Produktion von Datenfriedhöfen – die zu Indikatoren vernetzt und in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden, bieten schon nach kurzer Zeit ein verwertbares Abbild eingeleiteter bzw. zu erwartender Entwicklungen. Von der

gezielten Bürgerbefragung über die detaillierte Beobachtung der „Abstimmung mit dem Möbelwagen“ bis zur Datenerfassung über die stadtwirtschaftlichen Dienstleister sind hierzu bereits vielfältige Erfahrungen vorhanden.

Die immer wieder geforderte „schonungslose Bestandsaufnahme“ mit dem gezielten, zumindest jährlichen Monitoring und die auf Indikatoren und deren Fortschreibung gestützte Erfolgskontrolle sind unerlässliche Forderungen für die Legitimation, öffentliche Mittel im vorgesehenen Umfang für den Umbau mit der anteiligen Komponente des Abrisses einzusetzen. Der Nutzwert dieses Mitteleinsatzes, der derzeit noch mehr vom Abriss und zu wenig von Aufwertung geprägt ist, muss transparent sein. Die Integrierten Stadtentwicklungskonzepte sollten mindestens alle drei Jahre auf die Realität hin überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Gleiches trifft für daraus abgeleitete Rahmenpläne bzw. diese untersetzende Maßnahmenkonzepte zu.

Jene Städte, die in der Integration der Prozesse die Chancen erkennen und kreativ umsetzen, aus Verlust auch Gewinn, aus Abriss auch neue Qualität zu schaffen, nutzen das ISEK-Potential richtig.

Aus dem bewussten Umgang mit den „ISEK“ im dargestellten Sinn ergeben sich in der Regel Ansätze für nachhaltige Entwicklungen. Hierfür die richtigen Entscheidungen vorzubereiten, die mittel- und langfristigen Entwicklungslinien auszuloten und in kreative Konzepte umzusetzen, die Stärkung der Innenstädte konsequent zu verfolgen, Dialogfähigkeit mit der Denkmalpflege zu entwickeln, Freiraum als Zukunftspotential zu erkennen, den Bedürfnisstrukturen derzeitiger und kommender Generationen von Stadtbürgern gerecht zu werden und sich jederzeit ressourcenschonend zu verhalten - das sind nur einige der Aspekte, die als Impulse den Umbauprozess anregen und bestimmen sollten.

Regelmäßiger Erfahrungsaustausch auf der Ebene der Länder und der Städte und Gemeinden unter Einbeziehung der Wohnungsunternehmen, der privaten Grundstückseigentümer, der stadtwirtschaftlichen Dienstleister sowie gezielte Programmanregungen durch interdisziplinäre Arbeitsgruppen auf Initiative der organisierten Begleitforschung sowie die Nutzung des eingerichteten Internetportals sind nur eine kleine Auswahl von Möglichkeiten, die es zu nutzen gilt