Kooperations- und Partnerschafts-potenziale der Stadt-Umland-Region Dresden mit ausgewählten Städten und Regionen im Korridor III unter dem Aspekt der Entwicklung konkreter Projekte

E X P E R T I S E

April 2007

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Berabeitung:

Dr.-Ing. Christian Bartz

Dr.rer.nat. Marzena Schöne

INHALTSVERZEICHNIS:

1. Einführung ... 3

1.1 Anliegen, Problem- und Zielstellung ... 3

1.2 Ablauf der Untersuchung ... 5

2. Räumliche Analyse ... 6

2.1 Der Paneuropäische Korridor III ... 6

2.2 Beispielregionen im Korridor III (Kurzcharakteristik) ... 8

2.3 Stadtentwicklungsprobleme ... 16

2.4 Raumstrukturelle Stadt-Umland-Veränderungen in den Beispielregionen ... 18

2.4.1 Entwicklungen im deutschen Teil des Korridors III ... 19

2.4.2 Entwicklungen im polnischen Teil des Korridors III ... 26

3. Kooperationen im Korridor III (institutionelle Analyse) ... 31

3.1 Einführung ... 31

3.2 Stadt-Umland Kooperationen ... 32

3.3 Städtepartnerschaften im Korridor ... 39

3.4 Kooperation zwischen Stadt-Umland-Regionen ... 42

4. Kernergebnisse der Analysen - Unterschiede und Gemeinsamkeiten .. 42

5. Strategien und Handlungskonzepte ... 44

5.1 Anforderungen an künftige interkommunale Kooperationen im Korridor III ... 44

5.2 Kooperationspotenziale zur Verbesserung der Situation in den Stadt-Umland-Regionen des Kooridors III ... 45

5.3 Kooperations- und Partnerschaftspotenziale der Stadt und der Stadt-Umland-Region Dresden mit ausgewählten Städten und Regionen im Korridor III ... 50

5.4 Fördermöglichkeiten ... 54

6. Literatur ... 56

7. Anhang ... 58

1. Einführung

1.1 Anliegen, Problem- und Zielstellung

Der Paneuropäische Korridor III stellt eine Entwicklungs- und Integrationsachse im zusammenwachsenden Europa dar. Angesichts der voranschreitenden Integration des europäischen Kontinents sind Partnerschaften und Kooperationen und damit auch eine Neuorientierung der Kooperationslandschaft sowohl in nationaler als auch in internationaler Ausrichtung von großer Tragweite.

Internationale Kooperationen fördern auch künftig die Völkerverständigung. Kommunalpartnerschaften waren in der Vergangenheit oft Vorreiter für bessere zwischenstaatliche Beziehungen. Die Annahme, dass angesichts der fortgeschrittenen politischen Einigung Europas derartige Kooperationen an Wichtigkeit verlieren, geht fehl, weil gerade solche Aspekte wie Verständigung durch Begegnung, Vermittlung landeskundlicher Kenntnisse, grenzüberschreitende Kulturarbeit und Förderung des Sprachenlernens wesentliche Integrationsbausteine darstellen. Kommunalpartnerschaften ermöglichen ein vertieftes Kennenlernen des Lebens, Bildens und Arbeitens der Menschen in einem anderen Land. Sie vermitteln nicht nur oberflächliche Eindrücke, sondern neue lebensnahe Einsichten, Impulse und nutzbringende Kooperationen. Dieses alles zu fördern ist eine wichtige politische Aufgabe.

Auf nationaler Ebene müssen sich die Regionen zum einen durch mehr Kooperation der Kommunen für einen weiträumigen Wettbewerb rüsten, der auch grenzüberschreitende Kooperationsformen einschließt und das Zusammenwachsen über Staatsgrenzen hinweg begleitet und fördert. Zum anderen müssen Städte und Kommunen in nationalen Grenzen miteinander kooperieren, um in diesem Wettbewerb bestehen zu können. Bei Konzepten, Maßnahmen und Aktivitäten sind sie ab einer bestimmten Größenordnung im Alleingang nicht oder nur noch bedingt in der Lage, die anstehenden Probleme zu bewältigen. Damit wird der Aktionsraum durch einen zunehmend regionalen Charakter geprägt. Die Region ist für viele Problemlösungen die bessere Steuerungs-, Handlungs- und Gestaltungsebene.

Aus diesem Grund wird auch mit der vorliegenden Untersuchung die Entwicklung von interkommunalen Kooperationen bzw. die zielgerichtete Weiterentwicklung bestehender Kooperationsstrukturen angestrebt.

Die oben genannten Sachverhalte haben für sämtliche Regionen bzw. Aktions- und Verflechtungsräume innerhalb des Paneuropäischen Korridors III Bedeutung, obgleich sich die raumstrukturellen Entwicklungen der Regionen zum Teil deutlich voneinander unterscheiden. Umso mehr ist es notwendig, für die Bewältigung der künftigen Herausforderungen, auch im Korridor III, partnerschaftliche Beziehungen und möglicherweise vernetzte Kooperationsstrukturen aufzubauen. Gegenseitige Unterstützung, gemeinsames Handeln sowie Bündelung bestehender Kräfte und Ressourcen werden eine wirksame Annäherung der Menschen im deutsch-polnisch-ukrainischen Korridor fördern.

Die Umsetzung der Vision einer gemeinsamen Entwicklung im Paneuropäischen Korridor III erfordert eine effiziente Zusammenarbeit der Städte und Stadt-Umland-Regionen im Verlauf dieser Entwicklungsachse. Daraus erwachsen drei grundsätzliche Kooperationsfelder:

1) Kooperationen zwischen den Städten und ihrem unmittelbaren Umland
2) Kooperationen zwischen Städten innerhalb des Korridors (Städtepartnerschaften)
3) Kooperationen zwischen Stadt-Umland-Regionen innerhalb des Korridors

Es ist zu vermuten, dass eines der Kernprobleme im betrachteten Korridor im teilweise stark divergierenden Stand der raumstrukturellen Entwicklung der Städte und Stadt-Umland-Regionen besteht. Hinzu kommen unterschiedliche politische, rechtliche und verwaltungstechnische Rahmenbedingungen in den zu betrachtenden Ländern.

Deshalb ist es von wesentlicher Bedeutung, dass zunächst die Ausgangssituation sowohl in räumlicher als auch in institutioneller Hinsicht gründlich analysiert wird, zumal in der Regel ein enges Wechselspiel zwischen raumstruktureller Entwicklung und der Ausprägung kooperativer Strukturen besteht.

Das Ziel der vorliegenden Expertise besteht darin, auf der Grundlage vorliegender Erkenntnisse und speziell gesammelter Informationen

- potenzielle Betätigungsfelder für Kooperationen bzw. Partnerschaften auf den Gebieten Raumordnung, Wirtschaft, Verkehr, Verwaltung, Kultur, Sport, Bildung, Tourismus herauszuarbeiten
- konkrete Projekte der Kooperation und Zusammenarbeit zwischen der Stadt bzw. Stadt-Umland-Region Dresden und ausgewählten Städten und Regionen des Korridors III abzuleiten
- und Ansätze eines gemeinsamen Korridormanagements zu entwickeln.

Die im Rahmen der Arbeit anzufertigende Analyse soll zunächst den räumlichen und institutionellen Entwicklungsstand (Defizite und Potenziale) ausgewählter Städte bzw. Stadt-Umland-Regionen im Korridor III charakterisieren und die Grundlage für die Ableitung von Strategien und Handlungskonzepten bilden.

Bei der Bewältigung dieser Aufgaben wird im Wesentlichen von folgenden Thesen ausgegangen:

1) Im Anfangsstadium ist nach Kooperations- und Partnerschaftspotenzialen hauptsächlich in konfliktfreien bzw. konfliktarmen Bereichen zu suchen, in denen bereits bestimmte Gemeinsamkeiten vorhanden sind.
2) Persönliche Begegnungen sind ein wesentliches Element im Prozess des gegenseitigen Kennenlernens und des voneinander Lernens.
3) Möglichkeiten der Kooperation sollten grundsätzlich von den beteiligten Partnern gemeinsam aufgedeckt werden.
4) Garant für eine erfolgreiche Kooperation ist die gemeinsame projektbezogene Zusammenarbeit, die angesichts der konkreten Abrechenbarkeit auch gute Finanzierungschancen bietet.
5) Kooperationsansätze sind so auszulegen, dass die Partner, die eine bestimmte Interessenlage und Aufgabe miteinander verbindet, zielgenau zusammengeführt und veranlasst werden, Probleme gemeinsam zu lösen.
6) Grenzüberschreitende Kooperationen und Partnerschaften sollten nach Möglichkeit auf öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen basieren, um Planungen besser abstimmen und koordinieren zu können.

1.2 Ablauf der Untersuchung

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ergibt sich aus dem grundsätzlichen Anliegen und der Problem- und Zielstellung. Es handelt sich dabei um das Territorium des Paneuropäischen Korridors III zwischen Dresden (Berlin) und Kiew, entlang der ehemaligen mittelalterlichen Ost-West-Handelsstraße Via Regia.

In einem ersten Arbeitsschritt werden 6 Beispielregionen innerhalb des Korridors ausgewählt, als Fallbeispiele deklariert und einer eingehenden räumlichen und institutionellen Analyse unterzogen. Die Kurzcharakteristik einer jeden Kernstadt wird zunächst auf jeweils einem Datenblatt dargestellt.

Eingehende Literatur- und Internetrecherchen über die raumstrukturellen Entwicklungen der Städte und Stadt-Umland-Regionen sowie über vorhandene Kooperationsformen zwischen den Städten und ihrem Umland bzw. zwischen den Städten und Stadt-Umland-Regionen im Korridor III untereinander, bilden die erste Stufe der Analysearbeit. Es ist davon auszugehen, dass ein umfassender Überblick über die Situation in den ausgewählten Räumen nur durch die direkte Einbeziehung der Fachleute und Akteure vor Ort gewonnen werden kann. Aus diesem Grund wurde parallel dazu ein Fragekatalog entwickelt.

Der Katalog enthält die folgenden vier Fragekomplexe:

- Sachfragen zur Stadt und deren raumstrukturellen Entwicklung
- Fragen zum Problemkreis der Stadt-Umland-Kooperation
- Fragen zur Thematik der Kooperation mit anderen Städten bzw. Stadt-Umland-Regionen innerhalb des Korridors
- Fragen bezüglich potenzieller Kooperationswünsche mit der Stadt Dresden

Diese schriftliche Befragung wurde durch zusätzliche telefonische Interviews sowie Interviews vor Ort ergänzt.

Im Ergebnis der Untersuchungen werden einerseits die Probleme und Potenziale der raumstrukturellen Entwicklungen der Städte und Stadt-Umland-Regionen übersichtlich dargestellt und andererseits bestehende Kooperationsformen einschließlich ihrer Wirksamkeit beschrieben. Die Darstellung und Bewertung von Wechselwirkungen, Unterschieden und Gemeinsamkeiten der analysierten Sachverhalte innerhalb des Korridors bilden die Grundlage für die sich anschließende Erarbeitung von Handlungskonzepten und für die Fixierung potenzieller Kooperationsfelder bzw. Partnerschaften. Der Untersuchungsablauf ist übersichtsartig in Abbildung 1 dargestellt.

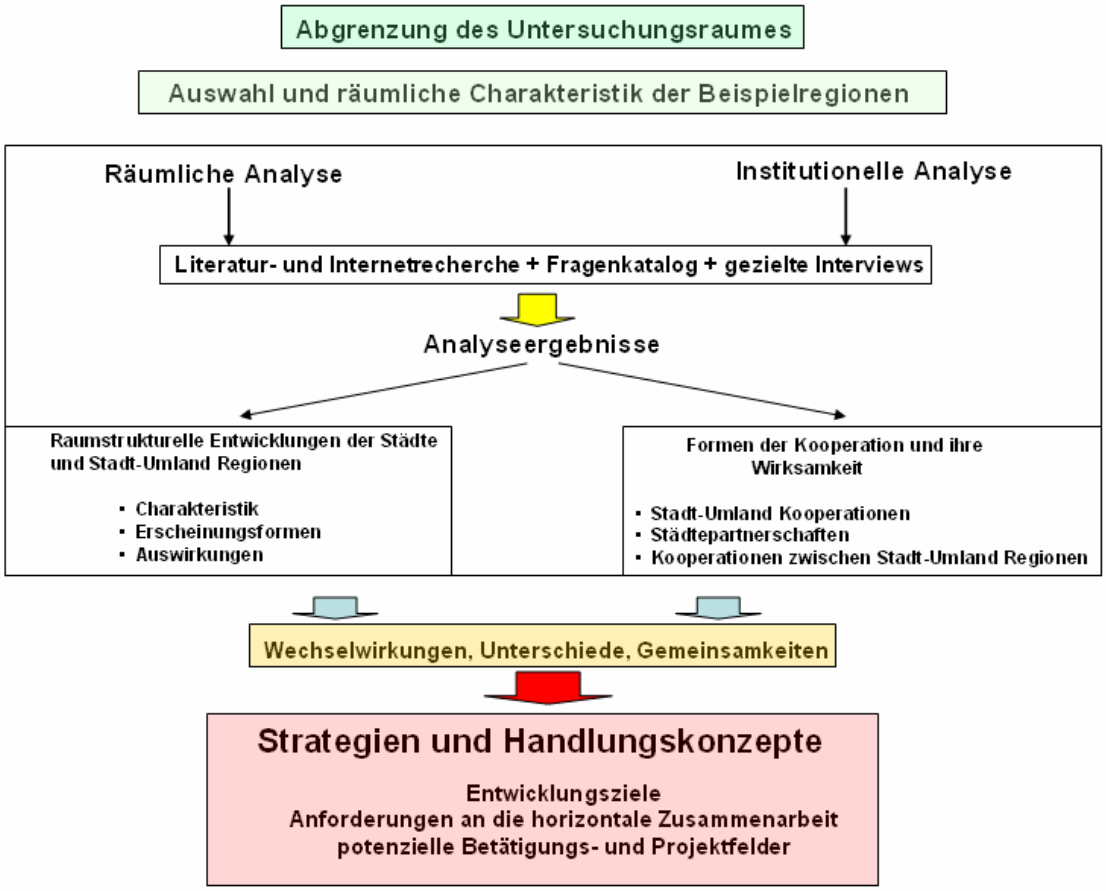


Abbildung 1: Schematische Darstellung des Untersuchungsablaufes

2. Räumliche Analyse

2.1 Der Paneuropäische Korridor III

Bereits bei der Konzipierung und Festlegung der Transeuropäischen Netze (TEN) zu Beginn der 90er Jahre war es aufgrund der politischen Öffnung nach Osten und der sich anschließenden EU-Osterweiterung nahe liegend, die Infrastrukturen der mittel-, ost- und südosteuropäischen (MOE-) Länder in die Gesamtplanungen einzubeziehen, um eine schnellstmögliche Heranführung dieser Länder an die EU zu ermöglichen. Daraufhin befassten sich der EU-Rat, die EU-Kommission, das Europäische Parlament, die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT), die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) sowie die nationalen Regierungen Europas auf drei Paneuropäischen Verkehrskonferenzen im Sinne einer integrationsfördernden Planung mit den Infrastrukturen der MOE-Länder.

Auf den Paneuropäischen Verkehrskonferenzen von Kreta im Jahre 1994 sowie von Helsinki im Jahre 1997 wurden 10 paneuropäische Verkehrskorridore (PEK), die so genannten Kretakorridore, zur Anbindung der MOE-Länder und deren unmittelbarer Nachbarländer definiert. Sie umfassen rund 20 000 km Eisenbahnstrecken, 18 000 km Straßen, 38 Flughäfen, 13 Seehäfen und 49 Binnenhäfen, die bis zum Jahr 2015 ausgebaut werden sollen.

Der großräumige Verkehr wurde dabei auf die leistungsfähigsten Achsen konzentriert. Die Kreta-Korridore sind breit angelegt und decken alle im jeweiligen Korridor in Betracht kommenden Verbindungen zwischen den großen Städten oder den Wirtschaftszentren der beteiligten Länder ab. Darüber hinaus sind sie verkehrsträgerübergreifend konzipiert, und es wird

nicht nur die Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger bezweckt, sondern auch deren aufeinander bezogene Vernetzung. Das Paneuropäische Netz (PAN) kann damit als Erweiterung der Transeuropäische Netze gelten [16].

Der Paneuropäische Korridor III verbindet den westeuropäischen Wirtschaftsraum über das Sachsendreieck (Städtedreieck Dresden-Halle/Leipzig-Chemnitz) und Berlin, verläuft weiter durch die südpolnischen Gebiete bis in die Ukraine. Er verbindet die wichtigsten Metropolregionen und Entwicklungspole, wie das Städtedreieck Dresden/Leipzig/Chemnitz, Berlin, Wroclaw (Breslau), Opole (Oppeln), Katowice (Kattowitz), Krakow (Krakau), Rzeszów, Lviv (Lemberg) und Kiev (Kiew).
Der Wirkungsbereich des Korridors schließt auch die nördlichen Teile Tschechiens und der Slowakei mit ein (vergl. Abb. 2).

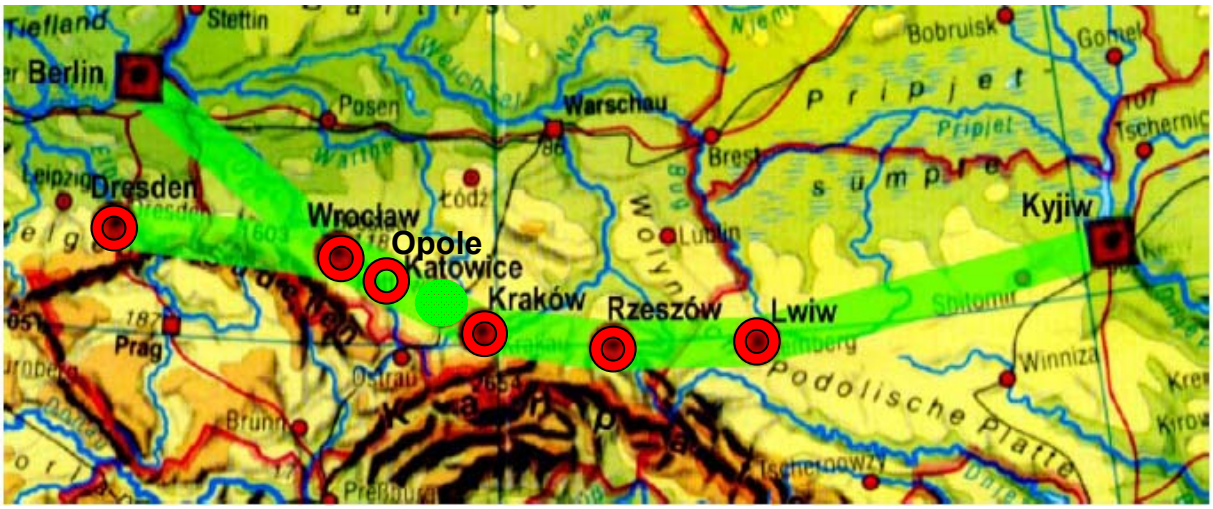


Abbildung 2: Verlauf des Paneuropäischen Korridors III

Der paneuropäische Korridor III hat von Dresden bis etwa Kiew eine Länge von ca. 1600 km, von der etwa die Hälfte über polnisches Gebiet verläuft. Etwa 40 % der gesamten Bevölkerung der EU-Beitrittsstaaten leben im Einzugsbereich des Korridors III, wodurch er eine besondere Rolle für die europäische Integration der Beitrittsstaaten, insbesondere Polens, Tschechiens und der Slowakei spielt.

Der Korridor III unterscheidet sich von anderen Korridoren u. a. dadurch, dass diese Transversale nicht neu ist, sondern eine Verbindungsachse darstellt, die sich an der wichtigsten mittelalterlichen Ost-West-Handelsstraße Via Regia orientiert.
Derzeit stellt der Verkehrskorridor III, gemeinsam mit dem Korridor IV, die wichtigste Verbindungs- und Entwicklungsachse für Ostdeutschland, Südpolen, Nordböhmen, den nördlichen Teilen der Slowakei sowie der östlichen Ukraine dar.

Verkehrskorridore spielen in einer integrierten europäischen Raumordnungs- und Verkehrspolitik eine große Rolle. Sie sind Impulsgeber für die angrenzenden Regionen und Voraussetzung für das schnellere Zusammenwachsen Europas. Eine derartige Funktion hat auch der Paneuropäische Korridor III zu erfüllen, zumal er durch seine gute Lage und seine großen Potenziale dafür beste Voraussetzungen aufweist.

Die Gebiete entlang des Korridors verfügen über sehr große wirtschaftliche und humane Potenziale. Im Wirkungsbereich des gesamten Korridors leben ca. 36 Millionen Menschen. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte von 177 Einwohnern pro km² in den Wojewodschaften entlang des Korridors überschreitet die europäischen (115 EW/km²) und nationalen polni-

schen (124 EW/km²) Durchschnittswerte deutlich. Die höchsten Werte verzeichnet das Gebiet Oberschlesiens, wo die durchschnittliche Bevölkerungsdichte 3-fach über dem Landesdurchschnitt liegt. Ebenfalls hohe Kennziffern weisen auch große Teile von Małopolska auf, sowie auf deutschem Gebiet der Raum Berlin und große Teile von Sachsen.

Die Gebiete im Wirkungsbereich des Korridors zeichnen sich außerdem durch einen hohen Urbanisationsgrad und eine hohe Konzentration von Städten aus. Die höchste Städtekonzentration weist die Woiewodschaft Schlesien auf. Hier konzentrieren sich 7,8 % aller polnischen Städte und16,1 % der Stadtbevölkerung Polens. Mit 79,3 % ist auch der höchste Urbanisierungsgrad (Anteil der städtischen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung) landesweit zu verzeichnen.

Die Gebiete entlang des Korridors verfügen auch über ein hohes wirtschaftliches Potenzial. Neben dem traditionellen Bergbau und der Schwerindustrie im oberschlesischen Industriegebiet befindet sich im Wirkungskreis des Korridors auch das Kupferrevier Lubin - Glogow sowie die Dienstleistungs- und Industrieagglomerationen Breslau, Krakau, Oppeln, Rzeszow sowie einige kleinere Städte. Die genannten Städte bilden auch die wichtigsten wissenschaftlich-kulturellen Zentren im Süden Polens. Auf deutscher Seite sind insbesondere das Sachsendreieck Dresden - Halle/Leipzig - Chemnitz und der Großraum Berlin zu erwähnen. Darüber hinaus sind die beschriebenen Gebiete entlang des Korridors durch umfassende touristische Potenziale geprägt, wie das Erzgebirge, die Sudeten (mit dem Riesengebirge) und die Karpaten (mit Tatra, Beskiden), durch Kurorte sowie viele kulturhistorisch bedeutsame Städte wie beispielsweise Dresden, Breslau, Krakau und Lemberg [12].

2.2 Beispielregionen im Korridor III (Kurzcharakteristik)

Zur Lösung der Aufgabe sind in einem ersten Arbeitschritt Beispielregionen innerhalb des Paneuropäischen Korridors III auszuwählen, in denen sowohl räumliche als auch institutionelle Analysen in Bezug auf die jeweiligen raumstrukturellen Entwicklungen durchgeführt werden können. Die Analyseergebnisse sollen einerseits repräsentative Aussagen über raumstrukturelle Veränderungen von Städten bzw. Stadt-Umland-Regionen liefern und andererseits eine fundierte Entwicklung von kooperativen Strategien und Handlungskonzepten innerhalb des Korridors ermöglichen.

Um die Vielfalt der unterschiedlichen Stadt- bzw. Stadt-Umlandentwicklungen innerhalb des Korridors zu erfassen, wurden 6 Beispielregionen ausgewählt, die verschiedene raumstrukturelle und demographische Rahmenbedingungen repräsentieren.

Hierbei handelt es sich ausschließlich um Großstädte mit Bevölkerungszahlen zwischen 130.000 und 760.000 Einwohnern mit ihrem jeweiligen Umland. Alle Beispielregionen liegen direkt im Korridor III. Dazu zählen auf deutschem Gebiet die Stadt Dresden, auf polnischen Territorium die Städte Wroclaw (Breslau), Opole (Oppeln), Krakow (Krakau), Rzeszow und auf dem Gebiet der Ukraine die Stadt Lviv (Lemberg).
Tabelle 1 enthält die wichtigsten strukturellen Kennwerte.

Beispielregion	Stadt-Umland-Region		Kernstadt			
	Struktur	EW	EW	Fläche in [km²]	EW-Dichte in [EW/km²]	Rang*
Dresden (D)	MZ	680.000	500.000	328	1.523	OZ
Wrocław (PL)	MZ	940.000	635.000	293	2.167	OZE
Opole (PL)	MZ	250.000	130.000	96	1.354	OZM
Kraków (PL)	MZ	1.200.000	760.000	326	2.331	OZE
Rzeszów (PL)	MZ	420 000	168.000	85	1.976	OZM
Lviv (UA)	MZ	keine Angabe	850.000	171	4.444	OZ

MZ – monozentrisch

* auf Grundlage der Zentrensysteme der Raumentwicklung in Deutschland, Polen und der Ukraine:

OZ Oberzentrum
OZE Oberzentrum europäischer Bedeutung
OZM Oberzentrum makroregionaler Bedeutung

Tabelle 1: Strukturelle Eckdaten der Beispielregionen

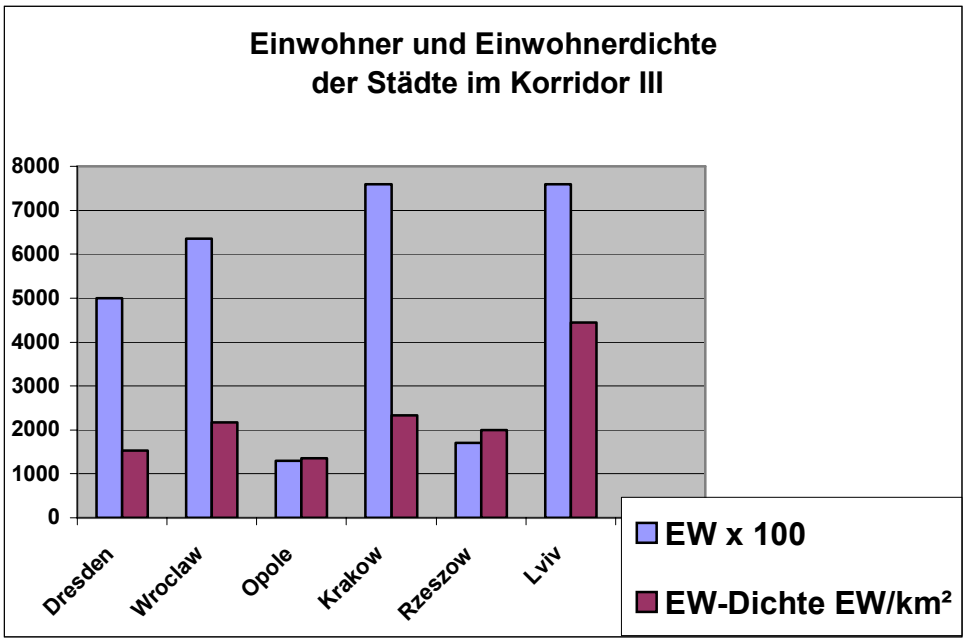


Abbildung 3: Einwohnerdichte der Städte im Korridor III

Das jeweilige Umland der ausgewählten Kernstädte ist entweder eine administrative Raumeinheit oder auf der Grundlage pragmatischer Überlegungen bzw. funktionaler Verflechtungen zwischen Kernstadt und Umlandgemeinden festgelegt worden. Dementsprechend werden die von den Regionen vorgenommenen Abgrenzungen den Untersuchungen zugrunde gelegt.

Beispielregion Dresden

Dresden ist die Landeshauptstadt des Freistaates Sachsen. Die Stadt befindet sich im Osten Deutschlands etwa 200 km südlich von Berlin. Sie liegt nordwestlich des Elbsandsteingebirges an der Nordabdachung des Osterzgebirges sowie am Übergang vom Ober- zum Mittellauf der Elbe in der Dresdner Elbtalweitung.

Urkundlich wurde der Ort zum ersten Mal im Jahre 1206 erwähnt und 1216 erstmals als Stadt bezeichnet. Dresden entwickelte sich in der darauf folgenden Zeit zur kurfürstlichen und königlichen Residenz. Nach der Erhebung zur Kurfürstlichen Residenz im Jahr 1547 durch den Kurfürsten Moritz von Sachsen, gelang es dem Kurfürsten August, den Ort in der Zeit von 1553 bis 1586 in eine prächtige Renaissance-Stadt umzubauen. Zwischen 1694 und 1763 entwickelte sich Dresden dann zu einer Barockstadt und Kunstmetropole von europäischer Bedeutung.

Heute ist die kreisfreie Stadt Dresden das politische und kulturelle Zentrum des Freistaates Sachsen und Sitz zahlreicher Hochschulen. Sie ist ein Teil der Metropolregion „Sachsendreieck“ und wirtschaftliches Zentrum des Bundeslandes.

Zur Siedlungsstruktur der Stadt ist zu bemerken, dass sich Dresden zu einer relativ weitläufigen Stadt mit verschiedenen Strukturen der einzelnen Stadtteile entwickelt hat. Häufig verfügen die Stadtteile bis heute über einen erhaltenen Dorfkern; teilweise sind sie gänzlich dörflich erhalten. Weiterhin zählen die Vorstädte und die Einzelbebauung durch Stadtvillen sowie die Plattenbauviertel zu den charakteristischen Stadtstrukturen.

In der City überwiegen die Funktionen Kunst- und Kultur, Wohnen, Verwaltung, Einkauf- und Dienstleistung, Tourismus und Gastronomie. Für die übrigen Stadtbereiche sind die Funktionen Wohnen sowie die Mischfunktion Wohnen und Gewerbe charakteristisch.

Dresden ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Durch das nordwestliche Stadtgebiet von Dresden führt die Bundesautobahn A 4 in Richtung Erfurt beziehungsweise Görlitz. Von dieser zweigt im äußersten Norden der Stadt die Autobahn A 13 in Richtung Berlin ab. Nahe der Stadt zweigt des Weiteren die A 14 nach Leipzig von der A 4 ab. Die neue von Dresden nach Prag führende A 17 beginnt im Westen von Dresden und tangiert die Stadt südlich. Dresden ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt des Eisenbahnfernverkehrs. Im Norden der Stadt liegt der Flughafen Dresden mit nationalen und internationalen Fluglinien.

Dresden bildet das Zentrum des gegenwärtig wirtschaftsstärksten Raums der neuen Bundesländer und gehört zu den wirtschaftlich stärksten Räumen in Deutschland. Besonders hohen Anteil an der gesamten wirtschaftlichen Leistung hat das Verarbeitende Gewerbe. Dies sind vor allem Unternehmen aus den Bereichen Mikroelektronik, Informations- und und Kommunikationstechnologie, Biotechnologie, neue Werkstoffe und Nanotechnologie, Elektrotechnik, Maschinen- und Anlagenbau/Fahrzeug-, Luft- und Raumfahrttechnik und Pharmazie, die die Nähe der Universität und zahlreicher Forschungsinstitute nutzen.

Dresden verfügt über acht Hochschulen mit ca. 41.000 immatrikulierten Studierenden. Dazu gehören die Technische Universität Dresden, die Hochschule für Bildende Künste, die Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW), die Hochschule für Musik "Carl Maria von Weber", die Palucca-Schule - Hochschule für Tanz, die Evangelische Hochschule für Soziale Arbeit, die Fachhochschule der Wirtschaft Dresden und die Hochschule für Kirchenmusik. Neben den Hochschulen existieren zahlreiche Bildungsanstalten wie die Staatliche Studienakademie (Berufsakademie), die Sächsische Verwaltungs- und Wirtschafts-Akademie e. V. und die Offizierschule des Heeres.

Dresden ist eine Kunst- und Kulturstadt von international hohem Rang und zudem Weltkulturerbestätte. Die Stadt besitzt kostbare Kunstsammlungen, bekannte Klangkörper und bedeutende Bauwerke aus zahlreichen Epochen und für verschiedenste Zwecke. Kulturelle Wahrzeichen der Stadt sind der Zwinger und die Semperoper. Das bedeutendste sakrale Bauwerk ist die Frauenkirche, als Mahnmal gegen den Krieg und Symbol der Versöhnung, die seit dem Wiederaufbau und der Kirchweihe im Jahre 2005 einen weiteren wichtigen touristischen Anziehungspunkt darstellt.

Beispielregion Wrocław (Breslau)

Wrocław (lac. *Wratislavia*, tsch. *Vratislav*, dt. *Breslau*), ist mit fast 640.000 Einwohnern die viertgrößte Stadt Polens. Die Hauptstadt der Wojewodschaft Niederschlesien mit ca. 30 Mio. Personen liegt südlich des Katzengebirges an der Einmündung der Ohle in die Oder und inmitten einer ertragreichen Landwirtschaftsregion mit zahlreichen Mineralgütern.

Wrocław ist eine Stadt mit tausendjähriger Geschichte und Einflüssen unterschiedlichster Nationen und Kulturen. Erstmals erwähnt wurde die Stadt im Jahre 1000. Im Jahre 1261 wurde Wrocław das Magdeburger Stadtrecht durch den schlesischen Herzog Heinrich III verliehen. Ab dem 14. Jahrhundert befand sich Wrocław unter böhmischer und ab dem 16. Jahrhundert unter österreichischer Herrschaft, bis es 1763 schließlich unter Friedrich dem Großen ein Teil Preußens wurde. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg, in dem knapp siebzig Prozent der Stadt zerstört wurde und der Wiederaufbau aufgrund fehlender Förderung nur schleichend voranging, fiel Wrocław an Polen zurück. Die deutsche Bevölkerung wurde in den Westen abgeschoben und Einwohner der Stadt Lwow mitsamt ihrem Kulturerbe in der Stadt angesiedelt. Bis 1980 waren die wesentlichsten Wiederaufbaumaßnahmen abgeschlossen.

Wrocław zählt heute als kreisfreie Stadt mit seinem Umland zu den polnischen Metropolregionen.

Die Region hat mit ca. 1/7 den höchsten Anteil am Produktionspotenzial Polens und ist außerdem attraktiv im Tourismussektor. Gebaut an der Oder zwischen zahlreichen Nebenflüssen und Kanälen liegt die Stadt an der Kreuzung der alten Handelswege auf 12 Inseln und ist mit 112 Brücken untereinander verknüpft. In der City überwiegen die Funktionsbereiche Verwaltung, Dienstleistungen, Kultur, Tourismus, in den übrigen Stadtbereichen die Funktionen Wohnen, Industrie und Gewerbe, Bildung, Freizeit und Dienstleistungen.

Wrocław liegt an der Kreuzung der wichtigen nationalen und internationalen Verkehrsachsen (Eisenbahnlinie E 30, Autobahn A 4, Schnellstraßen S-5 und S-8) und stellt somit einen bedeutenden Verkehrsknoten in Südwesten Polens dar. Wrocław ist über die Autobahn A 4 im Osten mit dem oberschlesischen Industriegebiet, Krakau und überregional mit der Ukraine verbunden und im Westen mit Dresden. Über die A 18 ist von Wrocław aus Berlin zu erreichen. Eine Autobahnverbindung, die die Stadt mit Prag und Warschau verbinden soll, ist in Planung.
Nach Berlin, Kiew und Prag existieren wichtige Eisenbahnverbindungen.
Die Stadt verfügt darüber hinaus über einen internationalen Flughafen mit guten Entwicklungsperspektiven und ein Hafen für die Binnenschifffahrt.

Wrocław gehört zu den sich am besten wirtschaftlich entwickelnden Städten Polens und verfügt zudem über einen hohen Anteil an hochqualifizierten Arbeitskräften. In den letzten Jahren hat sich die Stadt zunehmend als überregionales Wirtschaftszentrum im Dreiländereck Polen-Deutschland-Tschechien etabliert. Dadurch ließ sich ein dynamischer Zuwachs der ausländischen Investitionen verzeichnen. Die Firma Bosch beschäftigt ungefähr 1.000 Mitarbeiter, Toyota hat eine Motorenfabrik errichtet und Siemens und SAP Polska haben ein Werk in Wrocław.

Die Stadt stellt mit ca. 120.000 eingeschriebenen Studenten und ca. 30 Hochschulen (u.a. Universität Wrocław, Medizinische Hochschule, Technisches Universität, Wirtschaftshochschule, Musik-, Kunst- und Sporthochschule) und Forschungsinstituten das drittgrößte Hochschulzentrum in Polen dar und ist ein bedeutender Standort unterschiedlicher Dienstleistungen und Industriezweige (Maschinenbau, Metallindustrie, High-tech Bereiche; Elektronik, Hochtechnologiezentrum mit zahlreichen IT-, Biotechnologie- und Pharmaunternehmen)

Das Wahrzeichen der Stadt stellt seit ca. 700 Jahren das Rathaus im Altstadtbereich dar. Sand- und Dominsel mit zahlreichen Sehenswürdigkeiten wie dem Breslauer Dom, der im gotischen Stil errichteten Sandkirche und der barocken St. Anna Kirche. Der Markt, einer der größten in Europa, ist umgeben von Gebäuden unterschiedlicher architektonischer Stile, vor allem jedoch aus dem 19. und 20. Jahrhundert.

Beispielregion Opole (Oppeln)

Die kreisfreie Stadt **Opole** (tschech. *Opolí*, dt. *Oppeln*) liegt an der Oder und stellt als Hauptstadt der gleichnamigen Wojewodschaft den Verwaltungs-, Wissenschafts- und kulturellen Mittelpunkt dieser Region dar.

Opole wurde im 13. Jahrhundert auf flamändischen Recht aufbauend gegründet. Seit dem Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert dehnte sich die Stadt innerhalb der Stadtmauern lediglich um 16 ha aus. Erst nach dem Bau der Eisenbahnlinie Breslau-Brze-Opole im Jahr 1843 hat sich die Stadt in südlicher Richtung weiter entwickelt. Wichtige Handelswege wie beispielsweise der Bernsteinweg, der aus Italien über Mähren bis zur Ostsee führte, kreuzten die Stadt und begünstigten somit die Ansiedlung vieler Handwerker. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die nahegelegene Insel Bolko aufgekauft und Opole entwickelte sich somit in südöstlicher Richtung weiter. Über die weitere Entwicklung der Stadt hat die Entdeckung der Oppelner Mergel und die Entdeckung des Zements entschieden. Im Jahre 1857 wurde das erste Zementwerk gebaut und 1907 wurde bereits in acht Zementwerken Zement produziert.

Opole erfüllt die Funktion eines Handels,- Gastronomie,- Verwaltungs,- Kultur,- Wissenschafts- und Wohnzentrums in der Region.

Die Innenstadt umfasst den ältesten Teil der Stadt, den Markt, die Insel Pasieka und das von der Oder umfasste Gebiet. Die innerstädtischen Funktionsbereiche sind Wohnen und Dienstleistungen. In den übrigen Stadtbereichen überwiegen Wohnen, Dienstleistungen, Industrie, Land- und Forstwirtschaft, Freizeit- und Erholung.

Die Autobahn A 4, die zum Grenzübergang Ludwigsdorf (Deutschland-Polen) und zum Grenzübergang Korczowa/Krakiwez (Polen-Ukraine) führt, tangiert Opole im südlichen Teil. Durch Opole verlaufen die Fernverkehrsstraßen 45, 46 und 95 (E 40) sowie weitere wichtige Verbindungsstraßen.
Opole ist ein bedeutsamer Eisenbahnknotenpunkt mit Verbindungen nach Wroclaw und verfügt über einen im Dorf Kamień Śląski gelegenen nationalen Flughafen Opole. Die nächsten internationalen Flughäfen befinden sich in Katowice und Wrocław.

Wesentlicher wirtschaftlicher Schwerpunkt ist nach wie vor die Zementfabrik Odra, die 1999 grundlegend modernisiert wurde und heute der Klinkerproduktion dient und den Kalkstein und Mergelkalk aus den Gruben „Odra II“ verarbeitet. In der Grube „Groszowice-Południe II” wird Sand und Kies abgebaut. Andere bedeutende Industriebereiche sind der Maschinenbau, die Lebensmittelindustrie, das Bauwesen und die Energiebranche.

Die Stadt beheimatet insgesamt 6 Hochschulen und Universitäten. Dazu gehören die Universität, die Technische Universität, eine Hochschule für Management und Verwaltung, die Medizinische Hochschule, eine Kunst- und Musikhochschule und eine Sprachhochschule. Im Jahr 2003 betrug die Anzahl der Studenten an allen Hochschulen 30.000. Das Schlesische Institut und das Institut für Mineralbaustoffe besitzen als wissenschaftliche Einrichtungen große Bedeutung in Polen.

Opole, das auch Zentrum eines Gebiets der deutschen Minderheit darstellt, hat touristisch und kulturell zahlreiche Attraktionen zu bieten z. B. das Festival Polnischer Lieder (Festiwal Piosenki Polskiej), das Amphitheater auf der Insel Pasieka, die Philharmonie, sieben Museen, zahlreiche Kinos und Bibliotheken. Das Rathaus auf dem Marktplatz, das dem florentinischen Palazzo Vecchio ähnelt und von alten Fachwerkhäusern umgeben ist, ist besonders hervorzuheben. Ebenso die Insel Bolko inmitten der Oder.

Beispielregion Krakow (Krakau)

Kraków (dt. *Krakau*) ist die die drittgrößte Stadt Polens und Hauptstadt der Wojewodschaft Kleinpolen. Die als „Florenz des Nordens“ oder „polnisches Rom“ bezeichnete Stadt ist die heimliche Hauptstadt Polens und liegt an der oberen Weichsel im südlichen Polen, rund 250 km südlich der polnischen Hauptstadt Warschau.

Die erste Erwähnung stammt aus dem Jahre 965. Im Jahr 1000 wird in Kraków ein Bischofssitz eingerichtet und mit dem Bau der ersten Kathedrale begonnen. 1038 machte Kazimierz Odnowiciel Kraków zur Landeshauptstadt. Sie wird erst im Jahr 1596 durch Warschau als neue Hauptstadt Polens abgelöst. Im 19. Jahrhundert wird die Stadt von Österreich eingenommen und erst 1918, nach sehr langer Unterdrückung, wieder unabhängig. Zu Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde Kraków durch die deutsche Wehrmacht besetzt. Die Stadt blieb zwar von Bombardements und Zerstörungen verschont, jedoch hat Kraków einen Großteil seiner jüdischen Bevölkerung und universitären Elite verloren. Nach dem Zweiten Weltkrieg Im Jahr 1978 ist die Altstadt und der Wawel (ehemalige Residenz der polnischen Könige) von der UNESCO in das schützenswerte Weltkulturerbe aufgenommen worden.

Die Stadt Kraków ist vorrangig Universitätsstadt zugleich aber auch ein bedeutsames Industrie- und Kulturzentrum des südlichen Landesteils.

Die Struktur der Stadt ist besonders durch die schachbrettartige Straßenanordnung mit einem zentral gelegenen, quadratischen Markt geprägt.
Im Zentrum überwiegen die Bereiche Verwaltung, Kultur, Wissenschaft, Dienstleistungen, Gewerbe, Wohnen und Tourismus. Im übrigen Stadtgebiet sind die Bereiche Wohnen, Industrie, Handel und Dienstleistungen angesiedelt. Zudem findet man zahlreiche Grünflächen, Wälder und auch unbebaute Gebiete.

Die Stadt ist über die Autobahn A 4 mit dem oberschlesischen Industriegebiet und Westeuropa angeschlossen. Bis 2013 soll die Autobahn bis zur ukrainischen Grenze fertiggestellt werden. In Richtung Süden führt eine teilweise 4-spurig ausgebaute Schnellstraße zum Wintersportort Zakopane. Es gibt direkte Bahnverbindungen nach Warschau und Breslau, nach Danzig über Warschau, nach Posen über Breslau, in die Ukraine über Przemyśl sowie nach Prag, Budapest, Wien und Bratislava. Zusätzlich existiert eine Zugverbindung über Breslau nach Berlin. Der Flughafen Johannes Paul II. in Balice ist der zweitgrößte Flughafen Polens mit Linienverbindungen u.a. nach Chicago, Frankfurt am Main, Wien und Berlin sowie Köln-Bonn, Hamburg und Stuttgart.

Kraków gehört zu den wirtschaftlich erfolgreichsten Städten in Polen. In Kraków haben mehrere ausländische Unternehmen investiert wie zum Beispiel HVB, Deutsche Bank, Allianz AG, Volvo, Phillip Morris, Tishman Speyer oder Motorola. Ebenso haben sich ausländische Handelsketten wie Metro, Tesco, Carrefour oder Ikea in der Stadt niedergelassen. Die Stadt fördert die Ansiedlung von Hochtechnologieunternehmen mit einem Technologiepark (Krakowski Park Technologiczny), der auf 4 Gebiete in Kraków und Tarnow verteilt ist. Auch der Tourismus ist ein wichtiges Standbein der Krakówer Wirtschaft. Mehr als 5 Mio. Besucher zählt die Stadt jedes Jahr und mit den Billigflugverbindungen nach Westeuropa steigt die Zahl der Gäste insbesondere aus Großbritannien und Irland stark an.

Kraków ist mit 22 Hochschulen und 183.000 Studenten seit vielen Jahrhunderten eines der bedeutendsten Bildungs- und Wissenschaftszentren Polens. Mit der 1364 erbauten Jagiellonen-Universität besitzt Polen die zweitälteste Universität Europas. Weitere Hochschulen sind u.a. die Technische Universität, die Akademie des Bergbaus und Hüttenwesens, eine Kunsthochschule, die Musikhochschule, eine Landwirtschaftliche Hochschule, die Wirtschaftsakademie und eine öffentliche Theaterhochschule. Dazu kommen Höhere Schulen, wie beispielsweise das Ignatianum (Höhere Schule für Philosophie und Pädagogik), die Höhere Schule des Bankwesens, die Höhere Schule für Wirtschft und Informatik und eine Europaschule.

Beispielregion Rzeszow

Rzeszów (1940-1945 *Reichshof)* liegt im Südosten Polens und ist die Hauptstadt der Wojewodschaft Karpatenvorland und Bischofsitz der römisch-katholischen Kirche. Die Stadt liegt in der Flussebene der Wisłok am Rande des Talkessels von Sandomierz unweit der Karpaten.

Rzeszów wurde im Jahre 1354 auf Magdeburger Recht gegründet und entwickelte sich bis zum 19. und 20. Jahrhundert innerhalb der Grenzen der Stadtmauer weiter. Noch vor dem Ersten Weltkrieg bekam Rzeszów durch die Besetzung des österreichischen Heeres eine neue Funktion zu und erhielt Finanzmittel aus der Kaiserkasse. Kurz darauf folgte die Umwidmung des Lubomirski-Schlosses in ein österreichisches Gericht und Gefängnis. Kurz vor Beginn des Zweiten Weltkrieges (1937-1939) wurde das Staatliche Programm der Entwicklung des Zentralen Industriegebietes (COP) beschlossen und die in dieser Zeit gegründete Flugzeugindustrie (Bau von Flugzeugturbinen und –motoren) spielt auch noch gegenwärtig eine große Rolle in der Wirtschaftsentwicklung der Stadt.

Rzeszów stellt mit ca. 163.500 Einwohnern das größte Stadtzentrum in dieser Region Polens dar.

Im Stadtzentrum sind vorrangig die Bereiche der Verwaltung und Dienstleistungsgewerbe untergebracht. In den übrigen Stadtbereichen dominieren die Funktionen Wohnen, Dienstleistungen, Industrie und Freizeit.

Die unmittelbare Nähe zur Ukraine (90 km bis zur Grenze) und zur Slowakei (100 km) hat die Stadt zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt werden lassen. Hier kreuzt die Europastraße 40, die Zgorzelec und Medyka verbindet (Ost-West-Achse), die Nationalstraße, die von Gdańsk über Warszawa und Rzeszów in die Slowakei und nach Rumänien führt. Bedeutender Bestandteil der Transitwege ist die im Stadtraum liegende vierspurige Ringstraße. Ein weiterer Ausbau der Verkehrsnetze ist in Planung. So soll beipielsweise die neue Schnellverkehrsstraße Nr. 9, Radom-Rzeszów-Barwinek-Bukarest zukünftig die kürzeste Verbindung zwischen den skandinavischen Ländern und Südosteuropa herstellen. Die nördlich von Rzeszów geplante A 4 wird hingegen das westeuropäische Straßennetz mit der Ukraine, Russland und dem Balkan verbinden. In unmittelbarer Nähe der geplanten Autobahn liegt der 11 km von Rzeszów entfernte internationale Flughafen Jasionka.

Rzeszów ist das wichtigste wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Zentrum Südostpolens. Eine große Rolle spielen neben der erwähnten Flugzeugindustrie (große Triebwerkshersteller) auch die Lebensmittelindustrie, Unternehmen der Baubranche sowie Hersteller von Konsumgütern. Zudem gewinnt der Dienstleistungsektor der Stadt immer mehr an Bedeutung. Für den Tourismus ist vor allem das Zentrum, das innerhalb der Stadtmauern liegt und die Mehrheit der Denkmäler und Sehenswürdigkeiten beherbergt, wichtiger Anziehungspunkt.

Rzeszów zählt mit ca. 52.000 Studenten zu einem der wichtigsten Hochschulzentren Südostpolens. Die ersten Hochschulen sind in den 60er Jahren gegründet worden. Dazu gehören die Polytechnische Ignacy-Łukasiewicz-Hochschule Rzeszów mit der landesweit einzigartigen Ausbildung zum Piloten der Zivilluftfahrt und die Pädagogische Hochschule Rzeszów. Die Maria-Curie-Skłodowska-Universität Lublin hat 1969 eine Außenstelle in Rzeszów eröffnet und 1993 haben sich die Landwirtschaftsakademie und das Höhere Priesterseminar dem Hochschulkreis angeschlossen. Hinzu kamen in den 90er Jahren zwei private Hochschulen, die Hochschule für Management und die Hochschule für Informatik und Management. Seit 2001 existiert die Universität Rzeszów, die sich aus drei ehemals in der Stadt ansässigen Hochschulen zusammensetzt (Pädagogische Hochschule Rzeszów, die Außenstelle der Maria-Curie-Skłodowska-Universität Lublin und die Außenfakultät Wirtschaft der Landwirtschaftsakademie Krakau mit Sitz in Rzeszów.

Rzeszów besitzt eine Vielzahl von Kultureinrichtungen, wie Kinos, Theater, Kunst- und Fotogalerien, Kulturhäuser und Museen. Zusätzlich zu diesem Kulturangebot finden zahlreiche Kultur- und Sportveranstaltungen statt, viele davon auch mit internationalem Charakter. Touristische Anziehungspunkte sind vor allem der Rzeszówer Markt mit dem Rathaus, die Trinitatiskirche, die Neustädtische und Altstädtische Synagoge, das Lubomirski-Schloß, die Kreuzkirche und das Kreismuseum.

Beispielregion Lviv (Lemberg)

Lviv (poln. *Lwów*, russisch: *Lwow*, dt. *Lemberg*) ist die größte Stadt in der westlichen Ukraine und liegt am Fluss Poltwa etwa 80 km von der Grenze zu Polen entfernt. Die politischen Umwälzungen Mitte der 80er Jahre ließen Lviv zur heimlichen, politischen Hauptstadt der Ukraine werden. Die große Mehrheit der etwa 830.000 Bewohner sind Ukrainer, daneben sind Russen, Weißrussen, Polen und andere Nationalitäten der früheren Sowjetunion vertreten.

Der russische Fürst Danilo Romanovič errichtete 1256 an der Stelle des heutigen Stadtgebietes eine Burg für seinen Sohn Lew (russisch Löwe). Nach der Zerstörung des Kiewer Reiches durch die Mongolen fiel Lviv im 14. Jahrhundert an Polen und 1356 erhielt die Stadt vom damaligen polnischen König Kasimir dem Großen die Magdeburger Stadtrechte. Es siedelten Juden (drittgrößte jüdische Gemeinde in Polen vor dem Zweiten Weltkrieg) und Deutsche in der Stadt an und die Amtssprache war über 200 Jahre deutsch. Bis in des 18. Jahrhundert war Lviv Hauptstadt der polnischen Wojewodschaft Ruthenia und entwickelte sich zu einem bedeutenden Kultur- und Handelszentrum. 1772 fiel die Stadt an Österreich und hatte eine Abwehrfunktion gegenüber Russland eingenommen. Nach dem Ersten Weltkrieg gehörte Lviv wieder Polen an und nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt in die Ukrainische Sowjetrepublik eingegliedert. Seit 1991 ist die Stadt Teil der unabhängigen Ukraine.

Die kreisfreie Stadt Lviv ist heute eines der wichtigsten wirtschaftlichen und kulturellen Zentren der Ukraine.

Lviv ist über die Europastraßen E 40 und E 372 an Polen und über die E 50 an die Slowakei und damit an Westeuropa angebunden. Der Hauptbahnhof der Stadt stellt den wichtigsten Eisenbahnknotenpunkt der gesamten Westukraine dar. Darüber hinaus verfügt Lviv über einen internationalen Flughafen, der u. a. von Frankfurt/Main und Wien angeflogen wird.

In Lviv haben sich die Industriezweige Maschinenbau, Lebensmittel, Chemie, Baustoffe und Holzverarbeitung angesiedelt. Die westliche Ukraine ist traditionsgemäß landwirtschaftlich geprägt und hat sich auf den Anbau von Getreide, Zuckerrüben sowie die Zucht von Milchkühen und Schafen spezialisiert. Neben dem Ausbau der Industrie pflegt Lviv die Tradition des Kunsthandwerks.

Heute studieren in Lviv etwa 100.000 Studenten an den wichtigsten staatlichen Einrichtungen: der Iwan-Franko Universität (älteste Universität der Ukraine), an der Medizinischen Hochschule, dem Musikkonservatorium, der Handels-oder Kunstakademie, der Katholischen Universität sowie der Universität für Forstwirtschaft und Holztechnologie. Wichtige private Einrichtungen sind ein Management-Institut, eine Verwaltungsakademie sowie eine Europäische Universität.

Architektonische und historische Sehenswürdigkeiten machen das heutige Lviv zu einem attraktiven touristischen Ziel. Zahlreiche eindrucksvolle Renaissancebauten in der Altstadt vermitteln einen Eindruck vom frühen Reichtum des galizischen Handelszentrums. Die Altstadt von Lviv gehört seit 1998 dem UNESCO Weltkulturerbe an.

2.3 Stadtentwicklungsprobleme

Ostdeutschland

Für die ostdeutschen Städte waren mit der politischen Wende im Jahr 1989 einschneidende wirtschaftliche Strukturveränderungen verbunden, die in vielen Fällen auch städtischen Funktionsverluste nach sich zogen. So setzte zunächst mit der Einführung des marktwirtschaftlichen Systems eine Deindustriealisierung ein, die durch andere Gewerbeformen z. B. des tertiären Sektors nicht ausgeglichen werden konnte.

Dieser Umstrukturierungsprozess wurde sowohl von Bevölkerungsabwanderungen in die westlichen Bundesländer als auch von extrem hohen Geburtenrückgängen begleitet. Hinzu kamen hohe Nahwanderungsverluste durch den Bau von Ein-und Mehrfamilienhäusern im unmittelbaren Umland.
Ungeklärte Eigentumsverhältnisse in den Stadtzentren führten darüber hinaus zur Auslagerung weiterer städtischer Funktionen, wie z. B. dem großflächigen Einzelhandel.

Der Bevölkerungsrückgang spiegelt sich teilweise in Leerstand sowie unzureichender Auslastung der wohnungsnahen Infrastruktur wider. Angesichts mangelnder Wirtschaftlichkeit mussten viele kommunale Einrichtungen, vor allem Schulen und Kindertagesstätten, zusammengelegt oder geschlossen werden. Wohnungsüberangebot und zunehmende Leerstände führen zum Absinken der Mieteinnahmen und erschweren eine kontinuierliche Sanierung der Bausubstanz.

Die Unterhaltung eines effizienten öffentlichen Personennahverkehrs wird in den Städten zunehmend schwieriger. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs steigt und erzeugt vor allem in den Kernbereichen der Städte akute Probleme im ruhenden Verkehr.

Ungesteuerte Vorgänge der Schrumpfung und des Verfalls zerstören teilweise das notwendige Gleichgewicht zwischen Bevölkerung, Wohnbauten, Verkehrssystemen sowie sämtlichen Elementen der privaten und öffentlichen Infrastruktur (Dienstleistungen, Handel, Gesundheit, Schulen, Kultur).

Um den oben genannten Entwicklungen entgegenzuwirken, wurde im Jahr 2002 die Initiative „Stadtumbau Ost“ ins Leben gerufen, die bereits in zahlreichen Städten zu sichtbaren positiven Veränderungen geführt hat.

Polen

Die Stadtentwicklung in Polen ist bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt von Abwanderungstendenzen geprägt. Zunehmende Probleme in den Kommunen, insbesondere der Zustand der stadttechnischen Infrastruktur, können als Hauptursache für eine wachsende Abwanderung der Stadtbevölkerung angesehen werden. Im Jahre 2001 verfügten beispielsweise nur 61 % der Stadtwohnungen über eine zeitgemäße technische Ausstattung (Wasser, WC, Bad, Warmwasserversorgung, Gasversorgung, Zentralheizung).

Nach außen hin wirken die Städte belebt und geschäftig, aber Missstände, vor allem im Wohnungsbau und in der Wohnungswirtschaft, sind für die polnischen Städte, auch im Korridor III, prägend. Gebäude in den Innenstädten wurden zwar teilweise saniert, allerdings nach der Fertigstellung oftmals nur in den Erdgeschosszonen an Unternehmen vermietet. Dieses Vorgehen hat eine zunehmende Verdrängung der Wohnbevölkerung aus den Innenstädten nach

sich gezogen.

Teilweise wurden Repräsentativbauten für wichtige Veranstaltungen nur äußerlich saniert. Die notwendigen grundlegenden Sanierungen dieser Gebäude unterblieben in der Regel aus finanziellen Gründen. Hinzu kommt die Tatsache, dass geforderte Miethöhen für sanierten Wohnraum von breiten Schichten der Bevölkerung angesichts der niedrigen Durchschnittseinkommen nicht aufgebracht werden können.

Ein weiteres in diesem Zusammenhang zu nennendes Problem besteht in den Rahmenbedingungen zur Finanzierung der Altbausubstanz. Nach der politischen Wende entstanden im Bauwesen zwei unterschiedlich funktionierende Bereiche. Der erste Bereich ist der marktwirtschaftlich bestimmte Sektor privater Bauinvestitionen. Der andere Bereich, welcher den größten Teil der Altbauten umfasst, wurde der Regulierung durch marktwirtschaftliche Mechanismen entzogen. Diese hauptsächlich kommunalen Baubestände und Flächen unterliegen gesetzlich festgelegten Mietbeschränkungen. Demzufolge ist es nicht möglich, das für die Sanierung erforderliche Kapital zu generieren. Diese Immobilien sind durch die geringe Kreditwürdigkeit der gegenwärtigen Eigentümer finanziell kaum belastbar. Für eine Veräußerung dieser Bausubstanz fehlen, auch aufgrund des Zustandes der Gebäude, Investoren.
.
Heutige Probleme resultieren teilweise noch aus der Zerstörung von Stadtteilen und Stadtteilzentren im zweiten Weltkrieg und aus dem anschließenden unorganisierten Wiederaufbau in der sozialistischen Nachkriegsphase. Beispielsweise fehlt durch die ungeordnete Ansiedlung von Gewerbeeinrichtungen auf innerstädtischen Brachflächen oftmals die Funktionsmischung in den einzelnen Stadteilen. Die Stadt Wroclaw ist dafür ein typisches Beispiel.

Nach der politischen Wende Anfang der 90er Jahre erfolgte in den polnischen Städten die Ansiedlung vorwiegend großer Bürogebäude, großflächiger Einkaufszentren, westlicher Lebensmittelmarktbetreiber und großer multifunktioneller Zentren, in denen Dienstleistungs- sowie Büroflächen und auch Hotels integriert wurden. Dies führte zwar einerseits zur Stärkung der Wirtschaft, andererseits aber auch zur Verdrängung der innerstädtischen Wohnbevölkerung. Heutzutage sind lediglich Plattenbausiedlungen aufgrund des akzeptablen Standards noch sozial gut durchmischt.

Probleme treten dagegen vor allem dort auf, wo es infolge der Abwicklung von Großindustrie zu einem wesentlichen Abbau von Arbeitsplätzen, und damit auch zu einem sozialen Abstieg der Bewohner, gekommen ist. Hier zeichnen sich deutliche Auswirkungen in Form von Vernachlässigung und Verwahrlosung der Gebäude (vor allem der Hochhäuser) und des Umfelds ab.

Die städtebauliche Gesamtsituation in Polen wird durch verkehrliche Probleme, wie schlechte Straßenzustände und Defizite im Bereich des ruhenden Verkehrs, noch verschärft.

Im Rahmen der räumlichen Analyse konnten für fünf der sechs ausgewählten Beispielregionen im Paneuropäischen Korridor III Erkenntnisse zu den jeweiligen Stadtentwicklungsproblemen der Kernstädte gewonnen werden. Sie sind in einer zusammenfassenden Darstellung im Anhang enthalten.

2.4 Raumstrukturelle Stadt-Umland-Veränderungen in den Beispielregionen

Städte und Stadt-Umland-Regionen sind keine statischen Raumeinheiten. Sie unterliegen hinsichtlich Raum und Zeit ständigen Veränderungen. Diese funktionalen, ökonomischen, städtebaulichen und sozialen Veränderungen zwischen Kernstädten und ihrem Umland finden in so genannten Suburbanisierungsprozessen ihren Ausdruck.

Dabei handelt es sich im Wesentlichen um intraregionale Dekonzentrationsprozesse von Bevölkerung, Arbeitsplätzen (Gewerbe, Einzelhandel) und Infrastruktureinrichtungen in verdichteten Regionen mit mindestens einer Kernstadt. Sichtbar und messbar sind diese zum Teil gegenläufigen Einzel- und Teilprozesse in der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung und insbesondere in der Ausweitung der Siedlungs- und Gewerbeflächen im Umland der Kernstädte.

Der Raum, der im Rahmen des intraregionalen Dekonzentrationsprozesses durch Zuwachs an Bevölkerung, Arbeitsplätzen, Wohnungen und Infrastruktureinrichtungen gekennzeichnet ist, wird als suburbaner Raum bezeichnet. Er liegt außerhalb der Kernstadt. Zur Festlegung der Außengrenze dieses Raumes wird die Reichweite der funktionalen Beziehungen zur Kernstadt herangezogen. Diese funktionale Region ist in der Regel mit der entsprechenden Raumordnungsregion (Kernstadt und dazugehöriger Einzugsbereich) gleichzusetzen.

Die Intensität der Suburbanisierung ist abhängig von der Größe der Kernstadt und dem Verdichtungsgrad der Region. Dabei werden drei Kategorien von Suburbanisierungsräumen unterschieden:

- hoch verdichtetes Umland von Kernstädten in Regionen mit großen Verdichtungsräumen,
- ländliches Umland von Kernstädten in Regionen mit großen Verdichtungsräumen,
- ländliches Umland von Kernstädten in Regionen mit Verdichtungsansätzen [3].

Typische Merkmale der Suburbanisierung sind im Folgenden aufgeführt [15].

- Die Suburbanisierung auf dem Wohnungssektor (Bevölkerungssuburbanisierung) geht der Suburbanisierung auf dem gewerblichen Sektor voraus.
- In der zeitlichen Reihenfolge werden zuerst die Großstädte, dann mittlere und kleine Städte von der Suburbanisierung erfasst.
- Die Suburbanisierung führt zur Entwertung der Kernstädte und zur Umverteilung der Steuereinnahmen der Kommunen.
- Die Stadt-Umland-Wanderung der Bevölkerung hat eine stark selektive Wirkung auf die Bevölkerungsstruktur.
- Das Einfamilienhaus ist die typische Bauform der Suburbanisierung.
- Durch Abwanderung der Wohnplätze in das Umland unter Beibehaltung der Arbeitsplätze im Zentrum kommt es zu radial auf die Stadt orientierten Pendler- und Besucherströmen.
- Der Motorisierungsgrad ist im Umland deutlich höher als in der Kernstadt.
- Die Suburbanisierung fördert den Einzelhandel, insbesondere Großmärkte im Umland.

Als Haupttriebkraft für diese raumstrukturellen Veränderungen gilt, dass die privaten Haushalte und die Betriebe dort ihren Standort beziehen, wo ihre Flächenansprüche am preiswertesten befriedigt werden. Dabei haben für die Haushalte neben dem Wunsch im „Grünen“ zu wohnen und die Kommunikationsmöglichkeiten der Stadt nutzen zu können, vor allem relativ niedrige Bodenpreise und gute Verkehrsanbindung die größte Bedeutung.

Für die Betriebe erweist sich als Hauptmotiv für die Randwanderung in das Umland, dass sie auf den Markt der Kernstadt zielen, aber im unmittelbar angrenzenden Bereich niedrigere Grundstückspreise und geringere Auflagen vorfinden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass es sich bei der Suburbanisierung um einen räumlich begrenzten Veränderungsprozess handelt, der grundsätzlich mit einer absoluten, zumindest jedoch mit einer relativen Bedeutungsabnahme der jeweiligen Kernstadt in Bezug auf einzelne Funktionen, wie Wohnen oder Arbeiten, verbunden ist. Dabei ist entscheidend, dass sowohl intraregionale als auch interregionale Austauschprozesse zu positiven Salden und damit zur Bedeutungszunahme des suburbanen Raums führen [5].

2.4.1 Entwicklungen im deutschen Teil des Korridors III

In Ostdeutschland haben erst nach der Wende – nach 40 Jahren sozialistischer Stadtentwicklung mit dem Bau von Großsiedlungen am Stadtrand und dem systematischen Verfall der alten Bausubstanz in den Innenstädten – eine regionale räumliche Dekonzentration und Siedlungsdispersion wieder eingesetzt. Da diese Prozesse in einem vorwiegend ländlich geprägten Umland stattfanden, zudem ein Nachfragestau von Haushalten nach qualitativ ansprechenden Wohnraum bestand und zusätzlich Sonderabschreibungen, Wohnungsbauförderung des Bundes und der Länder, ungeklärte Restitutionsansprüche im Bestand und Planungsvereinfachungen das Bauen auf der grünen Wiese begünstigten, setzte hier kurzfristig eine extrem hohe Dynamik der Wohnsuburbanisierung ein, die sogar jene der 60er und 70er Jahre in Westdeutschland übertraf.

Die ***Wohnsuburbanisierung*** in Ostdeutschland erfolgte unter demographischen Schrumpfungsbedingungen. Nicht nur die Städte, auch die Stadtregionen insgesamt erlitten deutliche Bevölkerungsverluste. In den 90er Jahren mussten die Städte in den neuen Bundesländern nach der ersten Abwanderungswelle in den Westen (1989-1991) weiterhin Einwohnerverluste hinnehmen. So hatten 26 Städte sogar einen Bevölkerungsrückgang von mehr als 10 000 Einwohnern (1990-1998). Da gleichzeitig die Umlandregionen der ostdeutschen Kernstädte die Gewinner der Bevölkerungsentwicklung der 90er Jahre waren, stieg der Suburbanisierungsgrad seit 1993 sprunghaft an [1].

Zunächst setzte die Wohnsuburbanisierung in den neuen Ländern etwa 1992/93 allmählich ein und verlief in allen Großstadtregionen, etwas später ebenso bei Klein- und Mittelstädten, gleichermaßen ab. Sie wurde insbesondere durch die Wohnungsbauförderung von Bund und Ländern verursacht.

Im zeitlichen Anschluss daran erfolgte ein deutlicher Anstieg der Suburbanisierungsdynamik, der allerdings bereits Ende der 90er Jahre wieder abflachte. In dieser Phase bestimmten nur der freie Mietwohnungs- und der Eigenheimsektor den neu entstandenen Wohnungsmarkt im Umland der Großstädte. Während in den ländlichen Regionen der Eigenheimsektor absolut dominiert, wechselt die Dominanz mit zunehmender Verdichtung der Siedlungsstruktur zum Mietwohnungsmarkt.

Diese typisch ostdeutsche Stadtregionsentwicklung resultierte fast ausschließlich aus Stadt-Umland-Wanderungen. Interregionale Wanderungen waren infolge des strukturschwachen ostdeutschen Arbeitsmarktes im Saldo weniger bedeutsam. Angesichts des geringen Anteils an Einfamilienhäusern und den begrenzten Möglichkeiten der Wohneigentumsbildung zu DDR-Zeiten war nach 1990 ein klassischer Suburbanisierungsprozess in Ostdeutschland vorprogrammiert. Räumlich knüpfte die Wohnsuburbanisierung zwar an die Vorkriegsentwicklung an, doch ansonsten entwickelten sich neue suburbane Strukturen, vor allem determiniert durch die politisch gesetzten Rahmenbedingungen.

Lokal betrachtet entstanden dabei sowohl kompakte als auch disperse Siedlungsstrukturen. Gegen Ende der 90er Jahre trat durch den schrumpfenden ostdeutschen Arbeitsmarkt eine Verlangsamung der raumstrukturellen Veränderungen ein. Durch Wegfall steuerlicher Sonderabschreibungsmöglichkeiten ist die Suburbanisierungstendenz in den meisten ostdeutschen Städten inzwischen stagnierend, in einigen sogar rückläufig.

Der Prozess der ***gewerblichen Suburbanisierung*** setzte in den ostdeutschen Großstadtregionen mit der Genehmigung und Entwicklung neuer Gewerbegebiete im Umland der größeren Städte massiv zu Beginn der 90er Jahre ein (Hauptphase bis 1994). Er wurde durch die Wirtschaftsbereiche Handel, Logistik und Bau getragen, die in dieser Zeit ihren Wachstumsboom im Osten verzeichneten. Die Standortentscheidungen der Unternehmen wurden maßgeblich von verschiedenen Push- und Pull-Faktoren bestimmt. Zu den Push-Faktoren, die Unternehmen aus ostdeutschen Städten herausgedrängt haben, zählten einerseits oftmals unklare Eigentumsverhältnisse bei Grundstücken und Gebäuden, gleichzeitig sprunghaft gestiegene Grundstücks- und gewerbliche Mietpreise in den Kernstädten und häufig begrenzte Erweiterungsmöglichkeiten auf Altstandorten und/oder fehlende Mittel für die Finanzierung von Grundsanierungen. Hinzu kamen unzureichende Verkehrsanbindungen unter neuen logistischen Bedingungen sowie fehlende verbindliche Planungen für städtische Standorte.

Demgegenüber warteten Umlandgemeinden mit attraktiven Standortbedingungen auf, die im Sinne von Pull-Faktoren auf die Standortentscheidungen wirkten. Die neuen Baugebiete waren schnell verfügbar, nahezu ohne Flächenbegrenzungen, dabei günstig im Grunderwerb (meist geförderte Gewerbestandorte) und mit moderner infrastruktureller Erschließung, guter regionaler und überregionaler Autoerreichbarkeit. Darüber hinaus lagen sie nah zum traditionellen bzw. potenziellen Markt. Diese Vorteile wurden meist noch durch eine kooperative Verwaltung und damit auch kurze Entscheidungswege verstärkt.

In Ostdeutschland vollzog sich ein drastischer Beschäftigungsabbau bis Mitte 1993 verstärkt im Umland und erst verzögert in den Kernstädten. Erst nach 1993 gewannen die Umlandkreise an Beschäftigung und der weitere Arbeitsplatzabbau konzentrierte sich auf die Kernstädte. Seit 1993 verzeichneten allein die Umlandkreise der ostdeutschen Agglomerationen einen Arbeitsplatzzuwachs von über 8 % und trugen damit zu einer beschleunigten Bedeutungsverschiebung von Kernstadt und Umland bei.

Nach der Wiedervereinigung setzte in Ostdeutschland zunächst eine rapide ***Suburbanisierung des Einzelhandels*** ein.

Die DDR besaß Ende der 80er Jahre noch ein klassisches Standortsystem des Einzelhandels, ausschließlich bestehend aus Standorten innerhalb der geschlossenen Bebauung. Die Netzdichte war mit 4,5 Ladengeschäften pro 1000 Einwohner vergleichbar mit der Westdeutschlands (5,4 Ladengeschäfte pro 1000 Einwohner), jedoch war die Warenversorgung deutlich schlechter, was sich in der niedrigeren Verkaufsfläche pro Einwohner (Ostdeutschland 0,31 m² gegenüber Westdeutschland 1,07 m²) ausdrückt. Es dominierten sehr kleine Läden mit hohen Bedienungsanteilen, dagegen fehlten neue Betriebsformen weitgehend. Einem dichten Netz sehr kleiner Lebensmittelläden in den Wohngebieten stand ein hierarchisch gegliedertes innerstädtisches Zentrensystem mit sehr begrenztem Angebot gegenüber. Der Anteil der Ladengeschäfte mit Non-Food-Artikeln betrug nur 36,8 %, gegenüber Westdeutschland mit 80 %.
Die räumliche Nachfrageflexibilität der Kunden war aufgrund geringerer Verfügbarkeit von Individualverkehrsmitteln begrenzter, und es bestand ein ständiger Nachfrageüberhang nach Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs.
Nach der Wiedervereinigung ergaben sich sehr schnell Veränderungen im Nachfrageverhalten und in den Angebotsstrukturen, die sich räumlich in einem massiven Suburbanisierungsprozess des Einzelhandels ausdrückten [9].

Beispiel Stadt-Umland-Entwicklung Dresden

Die Beurteilung der raumstrukturellen Veränderungen der Stadt Dresden und ihres Umlandes setzt voraus, dass vielfältige Wechselbeziehungen und Zusammenhänge über Gemeindegrenzen hinweg analysiert werden. Eine territoriale Abgrenzung ist außerordentlich schwierig, da es keine Region als solche gibt, sondern vielmehr räumliche Gemengelagen von sozioökonomischen Verflechtungen.

Angesichts dieser Tatsache wird der betrachtete Raum einerseits in das „nahe Umland“ und andererseits in das „ferne Umland“ gegliedert. Das nahe Umland umfasst dabei auch die sogenannte“Stadt-Umland-Region Dresden“, die aus der Landeshauptstadt und 14 der insgesamt 16 unmittelbaren Nachbargemeinden besteht. Das ferne Umland deckt im Wesentlichen die gesamte „Region Dresden“ und den Landkreis Freiberg ab (vergl. Abb. 4) [10].

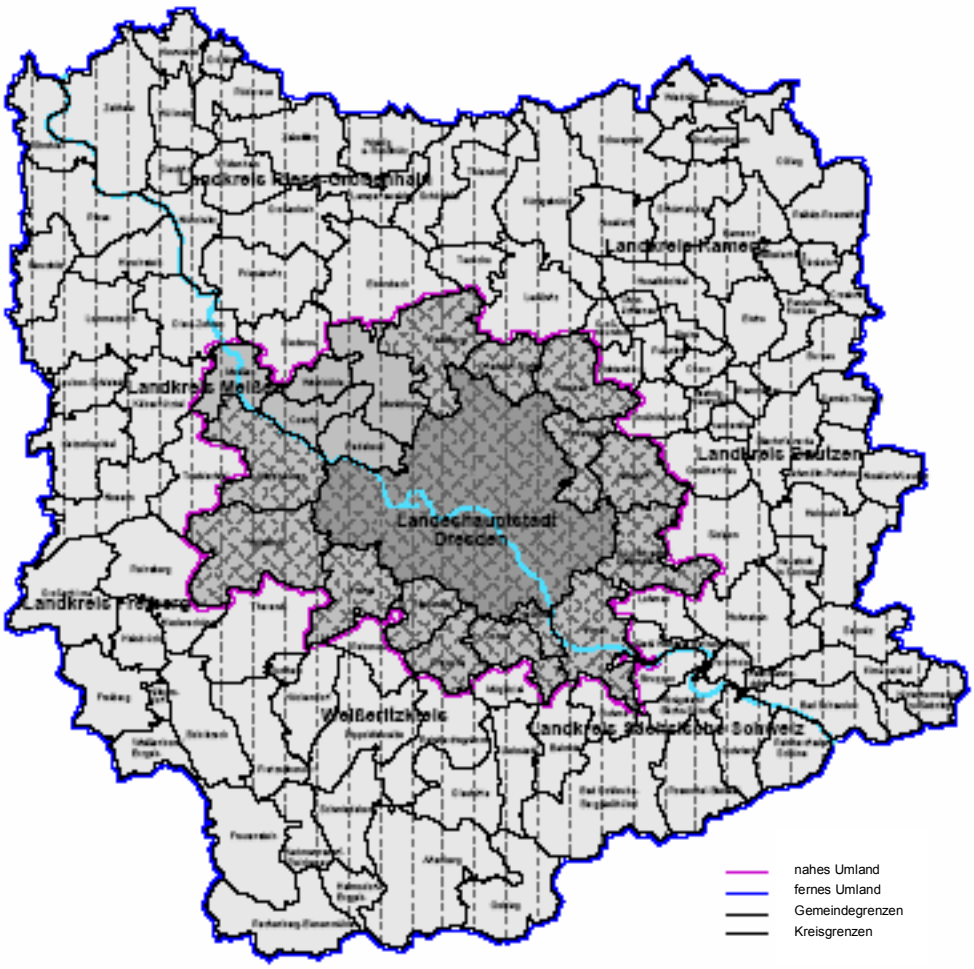


Abbildung 4: Abgrenzung des nahen und fernen Umlandes von Dresden [10]

Bevölkerungsentwicklung und Wohnen in der Region Dresden (nahes und fernes Umland)

Die Bevölkerung in der Region Dresden nahm im Zeitraum von 1990 bis 2001 um ca. 60.000 Einwohner d. h. um 4,5 % ab. Diese Entwicklung ist das Ergebnis verschiedener Teilentwicklungen, die unter räumlichen Aspekten zu erheblichen Veränderungen in der Region geführt haben. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um drei Ursachen:

- dramatischer Rückgang der Geburtenzahlen
- starke Abwanderung in Richtung Westdeutschland in der unmittelbaren Nachwendezeit mit wechselnder nur teilweiser Kompensation durch Zuwanderung
- einsetzende Suburbanisierung ab 1992 mit Wanderungsverlusten ins Umland

So ist beispielsweise die seit Mitte der 90er Jahre suburbanisierungsbedingte Abwanderung in die Region der entscheidende Faktor für Einwohnerverluste der Stadt Dresden.
42 % der Fortzüge erfolgten dabei in die Region, 10 % zog in das nahe Umland von Dresden. Allein im Zeitraum von 1994 bis 1997 zogen jährlich ca. 10 000 bis 12 000 Personen aus der Landeshauptstadt Dresden in die Region.1998 war eine leichte Umkehr der Wanderungsströme von der Region in die Stadt zu erkennen.
Auch in Dresden und seinem Umland konzentrierte sich der Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern bis 1998 fast ausschließlich außerhalb der Stadt. Bis 1995 konnte im Neubau einer Eigentümerquote von 11 % erreicht werden. Der Mietanteil lag damit bei 89 %. Haushalte, die Eigentum nachfragten, zogen an die städtischen Ränder oder in kleinere Gemeinden des nahen Umlandes. Dabei waren weniger Mieten oder Kaufpreis für Wohnraum für die Umzugsentscheidung relevant, sondern das bessere Wohnumfeld, bessere Wohnungsausstattung und fehlende Angebote von Alternativen in Stadt.
Trotz des Umzuges in das Dresdner Umland bestehen weiterhin funktionale Verflechtungen ehemaliger Dresdener, die sich hauptsächlich auf Arztbesuche, Einkäufe aber auch kulturelle Veranstaltungen beziehen [7].

Abbildung 5 zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden im Umland von Dresden im Zeitraum von 1950 bis 1997. Dabei sind eine deutliche Zunahme der Bevölkerung von verschiedenen Umlandgemeinden und der gleichzeitig einhergehende Bevölkerungsverlust der Stadt Dresden erkennbar.

Diese Entwicklung, die eindeutig mit der Entwicklung des Wohnungsbestandes korrespondiert, hat sich seit dem Jahr 1997 abgeschwächt. Nur noch drei Umlandgemeinden verzeichnen bis 2004 noch Zuwächse über 10 Prozent (vgl. Abb. 6).

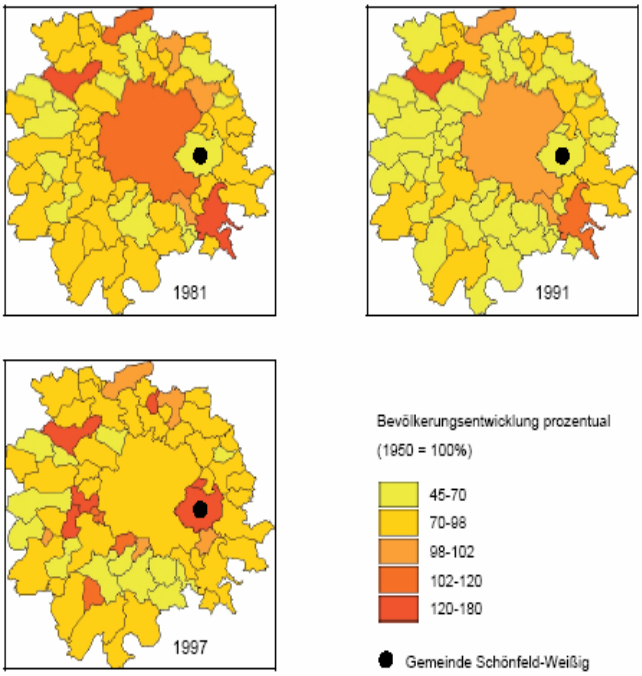


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden im Umland von Dresden (1950–1997) [6]

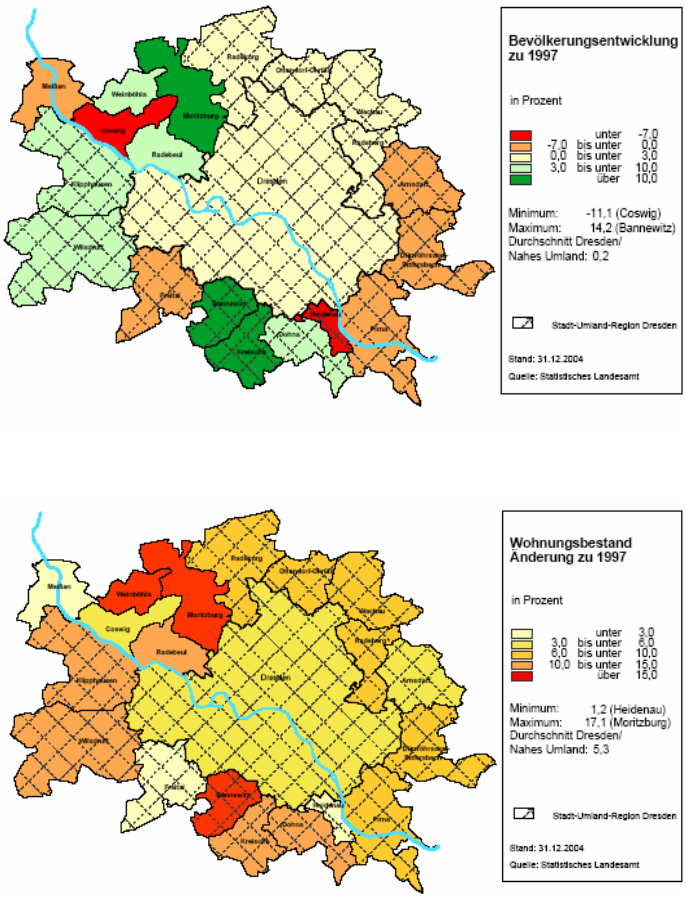


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung und Entwicklung des Wohnungsbestandes in der Stadt-Umland-Region Dresden und dem Verdichtungsraum Dresden (nahes Umland) (1997 – 2004) [10]

Gewerbeflächenentwicklung in der Region Dresden (nahes und fernes Umland)

Das Angebot an Gewerbeflächen ist sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht ein wesentlicher Faktor einer erfolgreichen kommunalen und regionalen Wirtschafts- und Standortpolitik und auch für die Schaffung von Arbeitsplätzen außerordentlich bedeutsam.
In der Region Dresden konzentrierte sich die Gewerbeflächenentwicklung seit 1990 hauptsächlich auf den Stadt-Umland-Bereich, auf die Flächenausweisung entlang von Hauptverkehrsachsen und auf die Revitalisierung von Brachflächen.

Einer der wichtigsten Faktoren der unternehmerischen Standortwahl von Gewerbeflächen ist die Anbindung an das überregionale Straßennetz. Etwa 1/3 aller Gewerbeflächen in der Region Dresden befinden sich in einer Entfernung von weniger als 5 km zur nächsten Autobahn und knapp 2/3 aller Gewerbeflächen liegen im Umkreis von weniger als 2 km Entfernung zur nächsten Bundesstraße.

Die Abbildung 7 bestätigt die Tatsache, dass sich die Gewerbeansiedlungen, hier dargestellt am Beispiel der Stadt-Umland-Region Dresden, im Wesentlichen an den straßenseitigen Hauptverkehrsachsen vollziehen. Insbesondere sind hier die Bundesautobahnen A 4, A 13 und A 17 bzw. die Bundesstraßen B 6, B 97, B 170, B 172 und B 173 zu nennen.

Die Auslastung der Gewerbegebiete schwankt zwischen 46 % (Landkreis Bautzen) und 72 % (Landeshauptstadt Dresden).
Die nach Strukturräumen differenzierte Betrachtung der Gewerbeflächenverteilung zeigt, dass ein Großteil der Gewerbeflächen im suburbanen Verdichtungsraum liegt. In der Rangfolge der Verteilung folgen der ländliche Raum sowie die Randzonen des Verdichtungsraumes [19].

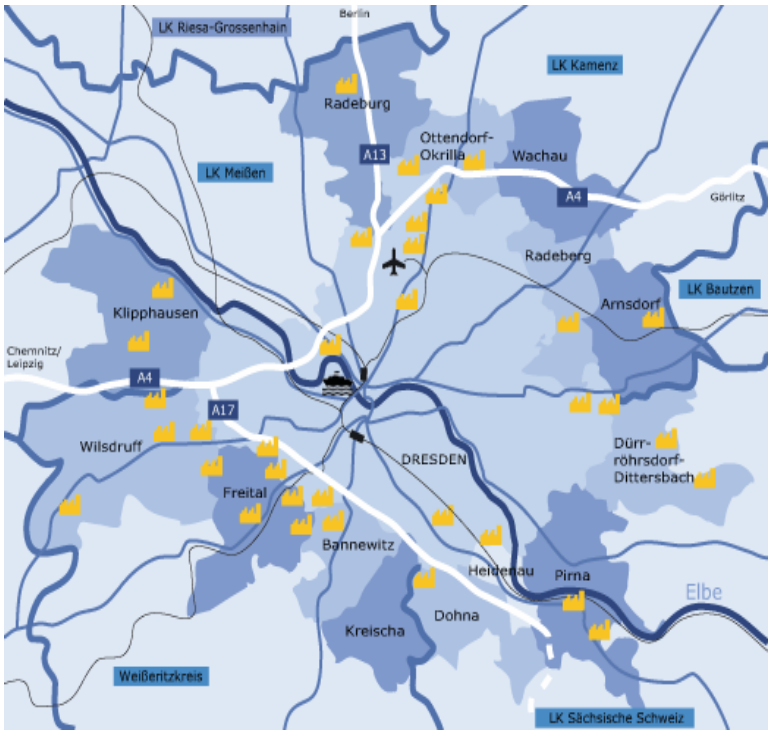


Abbildung 7: Verteilung der Gewerbeflächenpotenziale in der Stadt-Umland-Region Dresden (nahes Umland) [19]

Einzelhandelsentwicklung in der Stadt-Umland-Region Dresden (nahes Umland)

Der Einzelhandel in der Stadt-Umland-Region Dresden war in den vergangenen Jahren u. a. durch folgende Entwicklungen geprägt:

- In den 90er Jahren vollzog sich ein drastischer Anstieg der Verkaufsflächen, der dazu führte, dass in 11 der 15 Regionskommunen die Verkaufsflächenausstattung je Einwohner bereits über dem Bundesdurchschnitt liegt.
- Seit dem Jahr 2001 erfolgt nur noch ein schwacher Zuwachs der Verkaufsflächen und die Umsatzzahlen weisen eine sinkende Tendenz auf.
- Das Nonfood-Sortiment der Discounter gefährdet zunehmend den Facheinzelhandel und führt zu einer Ausdünnung der Handelslandschaft.
- Discounter verlassen verstärkt integrierte Standorte bei gleichzeitiger Tendenz zur Ansiedlung an Solitärstandorten (z. B. an Ausfallstraßen).
- Es sind Verdrängungsprozesse im Einzelhandel innerhalb der Städte sowie zwischen benachbarten Kommunen und Zentren zu verzeichnen.

Aufgrund der überdurchschnittlichen Verkaufsflächenausstattung je Einwohner in der Stadt-Umland-Region Dresden und der unterdurchschnittlichen Kaufkraft je Einwohner sowie der Tatsache, dass die Einwohnerzahlen keiner deutlichen Steigerung unterworfen sind, und Neuansiedlungen oft zu Verdrängung zwischen Unternehmen, Kommunen und Zentren führen, sollen künftige Planungen sehr genau bezüglich ihrer zu erwartenden Auswirkungen geprüft werden. Um die Folgen von großflächigen Einzelhandelsansiedlungen ab 800 m² Verkaufsfläche für die gegebenenfalls betroffenen Kommunen frühzeitig erkennen zu können, wurde eine Informationspflicht gegenüber dem Büro der Stadt-Umland-Region vereinbart. Für die Stadt Dresden als Oberzentrum gilt diese nur innerhalb der Stadtrandzone. Im sonstigen Stadtgebiet Dresdens wird der Schwellenwert für die Informationspflicht auf 5000 m² Verkaufsfläche festgelegt.

Die frühzeitige gegenseitige Information ermöglicht bei Bedarf die Diskussion zwischen den betroffenen Kommunen. Auf dieser Grundlage besteht die Chance, das Ansiedlungsunternehmen für regionale Belange zu sensibilisieren, ggf. Konflikte vor dem offiziellen Planverfahren zu bewältigen und damit Umplanungen zu reduzieren [8].

2.4.2 Entwicklungen im polnischen Teil des Korridors III

In der sozialistischen Nachkriegsperiode war die Entwicklung der Städte in Polen durch die politische Zentrale gesteuert. Die Kommunen hatten während dieser Zeit kaum Möglichkeiten Bebauungsgebiete auszuweisen. Hemmend wirkten sich auch Schwierigkeiten bei der Bereitstellung von Baumaterial aus. Erst in den 90er Jahren wurden die Städte durch die Suburbanisierungsprozesse erfasst. Diese Prozesse verliefen parallel zu den politischen und sozioökonomischen Veränderungen im Land und können als „nachholende“ Suburbanisierungsprozesse bezeichnet werden. Sie waren vor allem durch eine dynamische Entwicklung der Einfamilienhausbebauung sowie durch die Errichtung von Gewerbe- und Einzelhandelstandorten gekennzeichnet. Abbildung 8 stellt das Migrationssaldo in Polen dar.

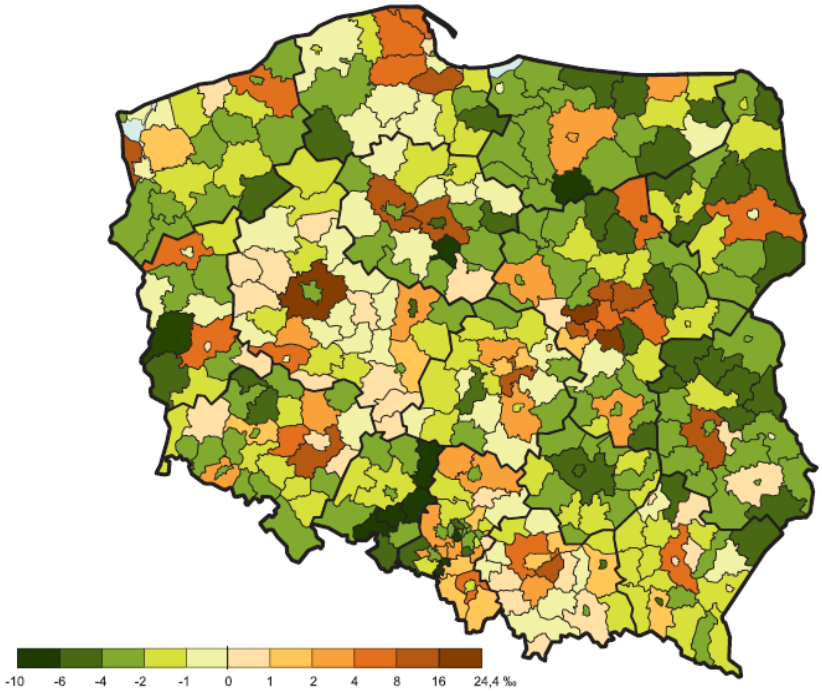


Abbildung 8: Migrationssaldo in Polen (ohne Auslandsmigration) [14]

Wohnsuburbanisierung

Seit Anfang der 90er Jahre ist ein kontinuerlicher Prozess der Abwanderung der Bevölkerung von Stadt zum Land zu beobachten (vgl. Tabelle 2). Dieser Trend soll gemäß den statististischen Prognosen bis 2030 anhalten. Diese Wanderungsbewegung sowie die Zersiedlungsprozesse in den Randgebieten der Städte traten in allen polnischen Fallbeispielen gleichermaßen auf.

Die Entwicklungen wurden dabei durch folgende Faktoren begünstigt:

- Gesetzliche Veränderungen; es wurden Gesetze zur Raumordnung und Selbstverwaltung verabschiedet, die den Gemeinden mehr Freiheiten bei der Raumbewirt-

schaftung u. a. der Ausweisung von Bebauungsflächen gaben. Die Gemeinden verfolgten dabei das Ziel, die Steuereinnahmen zu erhöhen und Investoren zu gewinnen. Somit war eine schnelle Verfügbarkeit von Baugebieten gegeben. Darüber hinaus durften die Investoren die raumordnerischen Pläne (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) selbst erarbeiten bzw. einen großen Einfluss bei der Erarbeitung dieser Pläne ausüben

- Freier Immobilienmarkt; hoher Sanierungsbedarf in den Innenstädten, sprunghaft gestiegene Grundstücks- und gewerbliche Mietpreise (Kernstadt)
- Hohes Wohnungsdefizit, keine Leerstände
- Wachsender Wohlstand und das Bedürfnis im Grünen zu wohnen.

Migrationsrichtungen	***1990***		***1995***		***2000***		***2003***	
	in Tausend Personen	*%*	*in Tausend Personen*	*%*	*in Tausend Personen*	*%*	*in Tausend Personen*	*%*
Gesamt	*529,9*	*100,0*	*419,7*	*100,0*	*394,1*	*100,0*	*430,5*	*100,0*
von Stadt zu Stadt	*149,4*	*28,2*	*120,8*	*28,8*	*122,3*	*31,0*	*136,1*	*31,6*
von der Stadt zum Dorf	*83,9*	***15,8***	*91,6*	***21,8***	*103,2*	***26,2***	*130,1*	***30,2***
vom Dorf zur Stadt	*196,6*	*37,1*	*118,5*	*28,2*	*99,0*	*25,1*	*99,7*	*23,1*
von Dorf zu Dorf	*100,0*	*18,9*	*88,8*	*21,2*	*69,6*	*17,7*	*64,6*	*15,1*

Tabelle 2: Migrationsrichtungen in Polen [14]

Beispiel Stadt-Umland-Entwicklung Wroclaw

Demographische und soziale Zusammensetzung in Wroclaw

Mit den Suburbanisierungsprozessen erfolgte in Polen auch ein Prozess der sozialen Polarisierung der Bevölkerung. Die suburbanen Räume zeichnen sich hier durch einen hohen Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung (höher als in Kernstädten), durch einen höheren Anteil an Kindern und Jugendlichen, durch einen niedrigeren Anteil an älteren Bevölkerungsschichten sowie durch einen höheren Anteil an verheirateten Personen aus (vgl. Untersuchungen für Krakau in [14]).
In diesem Zusammenhang erhalten die von den Gemeinden ausgewiesenen Flächen für sogenannte Residenzen - großflächige Grundstücke für villenartige Eigenheime - einen zunehmend höheren Stellenwert.

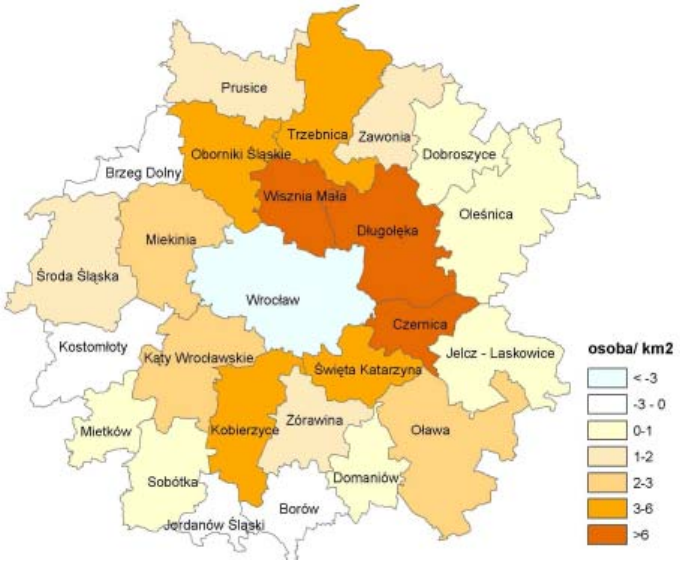


Abbildung 9: Veränderungen der Bevölkerungsdichte in den Umlandgemeinden von Wrocław (Breslau) im Zeitraum zwischen 1989 und 2000 [17]

Charakteristisch für die polnischen suburbanen Räume ist auch ein hoher Anteil der Bevölkerung mit Hochschulabschluss. In den Wroclawer suburbanen Gebieten ist der Anteil fünffach höher als durchschnittlich in Polen und zweifach höher als in der Wroclawer Kernstadt. Eine weitere Eigenschaft ist ein besserer Berufsstatus der Einwohner (Mitarbeiter im höheren Dienstleistungssektor, selbständige Personen, sehr wenige Arbeiter).

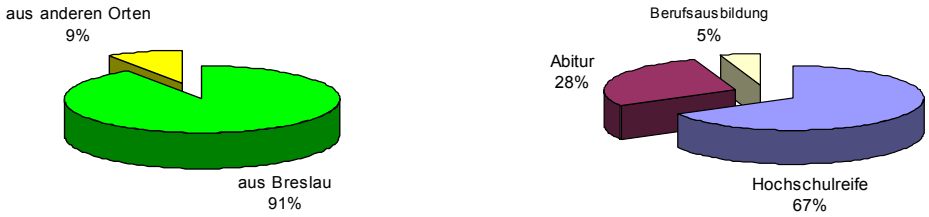


Abbildung 10: Herkunft und Bildungsstand der Einwohner im Umland von Wroclaw [17]

Gewerbesuburbanisierung und tertiäre Suburbanisierung in Wroclaw

Die Umstände, die zur Wohnsuburbanisierung beigetragen haben, übten gleichzeitig, als sogenannte Pushfaktoren, einen entscheidenden Einfluss auf die Gewerbesuburbanisierung aus. Engpässe im Bereich der zentralen Standorte, aber auch die allgemein veränderte Dispositionen von Unternehmen (ökonomische Logik, Standortpreferenzen), trugen zur Gewerbeurbanisierung und zur tertiären Urbanisierung bei. So entwickeln sich neben den Standorten für Gewerbe ebenso großflächige Einzelhandelseinrichtungen und immer öfter auch Dienstleistungsstandorte (vergl. Abbildung 11).

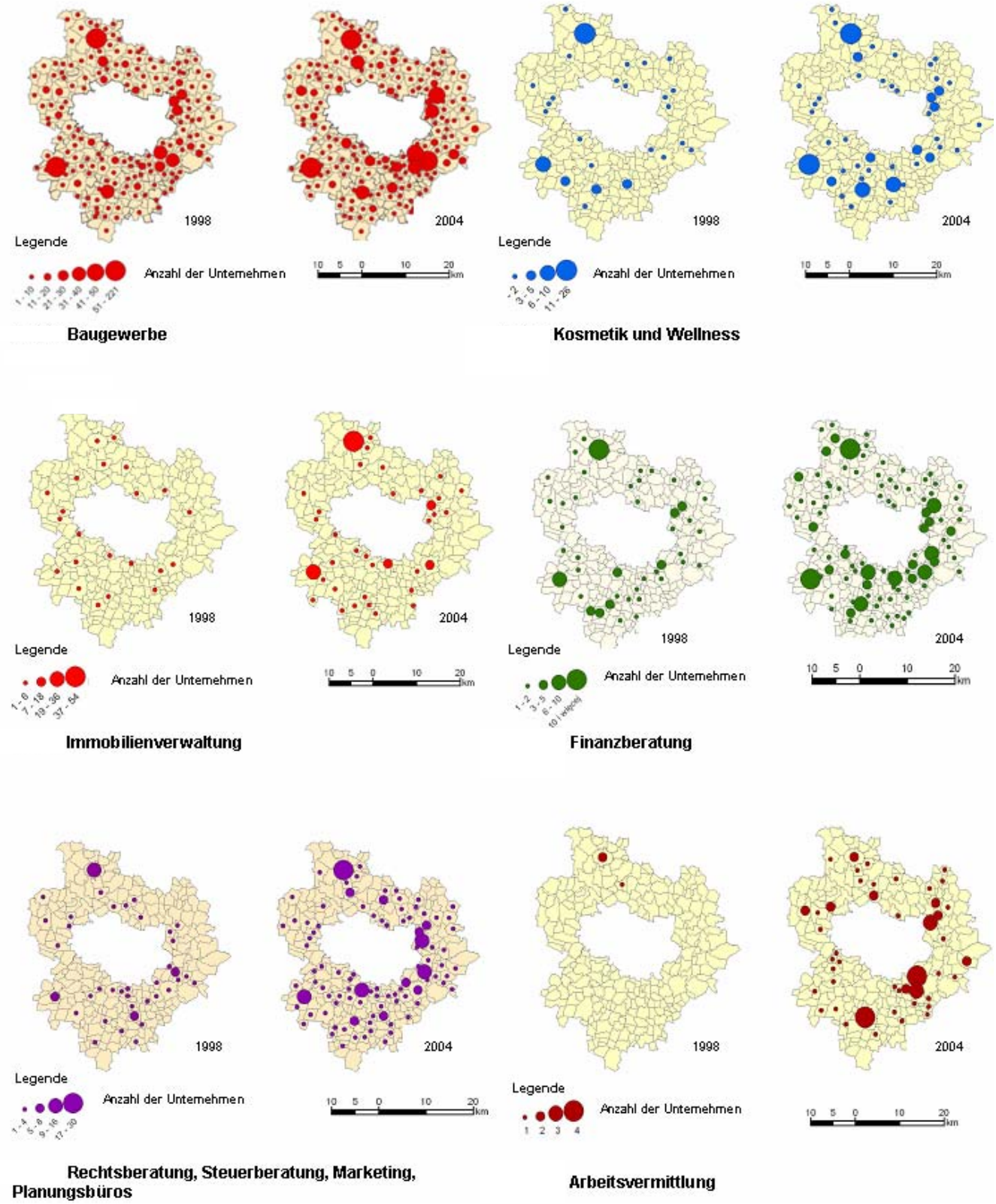


Abbildung 11: Veränderungen der Gewerbeurbanisierung in den Umlandgemeinden von Wrocław (Breslau) im Zeitraum zwischen 1998 und 2004 [17]

Diese Prozesse werden durch die gute infrastrukturelle Erschließung des Umlandes begünstigt und vorangetrieben. Zudem bieten die entlang der Verkehrskorridore gelegenen Gemeinden potenziellen Investoren zum Teil erhebliche steuerliche Vergünstigungen an.

Weitere Auswirkungen der Suburbanisierung kommen in der Zunahme der Ein- und Auspendlerströme zwischen den Kernstädten und ihrem Umland zum Ausdruck. In allen betrachteten Städten des Korridors ist ein Verlust der Bevölkerung der Kernstädte zu Gunsten des Umlandes zu beobachten. Somit hat die Wohnsuburbanisierung sowohl Auswirkungen auf das Personenverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die negativen Wirkungen zeigen sich vor allem durch Stauerscheinungen und erhöhte Umweltbelastungen im Zuge der Ausfallstraßen der Städte. Trotz dieser Prozesse konnte eine Verringerung der verkehrsbedingten innerstädtischen Belastungen bisher nicht nachgewiesen werden. Die Reaktionen auf diese Entwicklungen bestehen im Wesentlichen in der Erarbeitung von Plänen zum Ausbau der Straßenbahn- und Busnetze.

3. Kooperationen im Korridor III (institutionelle Analyse)

3.1 Einführung

Die grundlegenden Ziele der wenigen bestehenden interkommunalen Kooperationen im Korridor III bestehen seit den 90er Jahren in der Herstellung und der Steigerung kommunaler und regionaler Wettbewerbsfähigkeit, in der Lösung ökonomischer und ökologischer Probleme sowie in der Optimierung von Umsetzungs- und Lösungskapazitäten bei gleichzeitiger Ausnutzung von Synergieeffekten.

Die staatlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind dabei gekennzeichnet u. a. durch:

- Dezentralisierung und Regionalisierung
- Kommunalisierung ehemals staatlicher Aufgaben
- sozioökonomischen und technischen Strukturwandel
- europäischen Binnenmarkt
- Globalisierung.

Die zu lösenden kommunalen bzw. interkommunalen Aufgaben resultieren u. a. aus:

- einer steigenden Komplexität und Verschärfung gesellschaftlicher Probleme
- der allgemeinen Finanzlage
- aus steigendem Wettbewerbsdruck
- aus dem Wachstum und der Dispersion der Siedlungsstrukturen
- aus der allgemeinen Verkehrszunahme
- aus der Zunahme funktionaler Verflechtungen
- aus der Regionalisierung und Internationalisierung der Lebensweisen
- aus Segregation
- aus verschiedenartigsten Umweltbelastungen.

Die Akteure in diesem Prozess bestehen i. d. R. aus einem breitem Spektrum von Vertretern aus Planung, Verwaltung, Politik, Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft.
Dabei gelangen zunehmend informelle Kooperationsformen zur Anwendung.

3.2 Stadt-Umland Kooperationen

Dresden

Im Raum Dresden ist statt einer multifunktionalen Ebene für die regionale Planung eine Überlagerung verschiedener regionaler Handlungsräume vorzufinden. Die verschiedenen, für regionale Siedlungs- und Verkehrskonzepte, verantwortlichen Ebenen sind in Anlehnung an [4]:

1. Regionalplanung, vertreten durch den regionalen Planungsverband Oberes Elbtal / Osterzgebirge

2. Regionale Kooperationsräume Stadt-Umland-Region Dresden und Region Dresden

3. Nahverkehrsplanung durch den Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Die Entwicklung dieser Ebenen ist historisch gewachsen. Unmittelbar nach der politischen Wende wurde die wiedergewonnene Planungshoheit von den einzelnen Kommunen intensiv genutzt. Eine typische Erscheinung dieser Zeit bestand in der Ausweisung eigener Gewerbe- und Wohngebiete, die zumeist ohne Abstimmung mit den Nachbarkommunen erfolgte. Gleichzeitig wurden vor allem in kleineren Kommunen durch die kontinuierlich stattfindende Gemeindeneugliederung Unsicherheiten bezüglich ihrer Eigenständigkeit erzeugt, so dass vielerorts die Befürchtung vorherrschte, Kooperationen sind die Vorstufen der Eingemeindung und damit der Verlust der kommunalen Selbständigkeit.

Mit der Änderung der Rahmensetzungen seit Ende der 90er Jahre, insbesondere mit der Überarbeitung des Landesentwicklungsplanes (LEP) wurden neue Akzente gesetzt. Dazu zählten u. a.

- Einforderung von regionaler Kooperation in Verbindung mit neuen Perspektiven wie landesplanerischen Verträgen und interkommunaler Bauleitplanung

- Aufforderung der Kommunen und der Regionalplanung zur Bestimmung von Versorgungs- und Siedlungskernen in den Kommunen

- Einforderung von integrierten Stadtentwicklungskonzepten zur Koordination der anderen Aufgabenfelder in der Stadtentwicklung, insbesondere zur Bündelung der begrenzten Finanzmittel.

Angesichts der oben genannten vorherrschenden Sorge, unter Entscheidungsträgern kleinerer Gemeinden, Kooperation sei die Vorstufe zur Eingemeindung, konnte sich im Raum Dresden zunächst nur im peripheren Bereich ein verhältnismäßig erfolgreiches Modell regionaler Kooperation im Klosterbezirk Altzella um das Unterzentrum Nossen entwickeln.
Im Umland der Landeshauptstadt Dresden entwickeln sich Kooperationsstrukturen nur langsam.

Im Rahmen einer ersten Bürgermeisterkonferenz wurden im Oktober 2001 durch die Stadt Dresden und die 16 Nachbargemeinden folgende grundsätzliche Zielstellungen für die interkommunale bzw. regionale Zusammenarbeit formuliert [2]:

Stärkung des Regionalbewußtseins und Verbesserung der Regionswahrnehmung, d. h. Sicherung und Ausbau der Stärken der Stadt-Umland-Region Dresden und Erhöhung des Bekanntheitsgrades in der regionalen, bundesweiten und internationalen Öffentlichkeit.

Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit bei der Wirtschaftsförderung, d. h. Weiterentwicklung der Stadt-Umland-Region Dresden als moderner leistungsfähiger Wirtschaftsraum. Anstreben einer abgestimmten regionalen Ansiedlungspolitik sowie Entwicklung und Umsetzung regionaler Marktstrategien.

Förderung des Tourismus, d. h. Stärkung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor, insbesondere durch Schutz und Ausbau der Kulturregion Dresden, einschließlich ihrer Naturraumpotenziale bei gegenseitigerUnterstützung, gemeinsamer Werbung und Präsentation.

Bewahrung der Siedlungs- und Freiraumstruktur, d. h. interkommunale Abstimmung raumbedeutsamer Siedlungsentwicklungen.

Gemeinsame Lösung von Verkehrsproblemen, d. h. Weiterentwicklung eines leistungsfähigen, sozial gerechten, wirtschaftsfördernden und umweltverträglichen Verkehrssystems, wobei dem Öffentlichen Personennahverkehr eine besondere Bedeutung zukommt. Dies setzt eine Abstimmung der Verkehrskonzeptionen zwischen den Kommunen der Stadt-Umland-Region voraus.

Gemeinsame Planung und Nutzung der sozialen Infrastruktur, d. h. die angesichts der Änderungen in der Bevölkerungsstruktur entstehenden wechselnden Angebots- und Nachfragesituationen über Stadt- und Gemeindegrenzen hinweg sollen im Rahmen regionaler Abstimmungen ausgeglichen werden. Zunächst soll vorrangig eine Abstimmung der Kindertagesstätten- und Schulnetzplanung erfolgen.

Der unter 2. genannte Kooperationsraum **„Stadt-Umland-Region Dresden“** ist ein Ergebnis einer Bürgermeisterkonferenz, die im Januar 2003 stattfand und auf der sich die Bürgermeister der Kernstadt Dresden sowie 14 Bürgermeister der insgesamt 16 unmittelbar angrenzenden Nachbargemeinden zur Zusammenarbeit bekannten (vergl. Abb. 12).

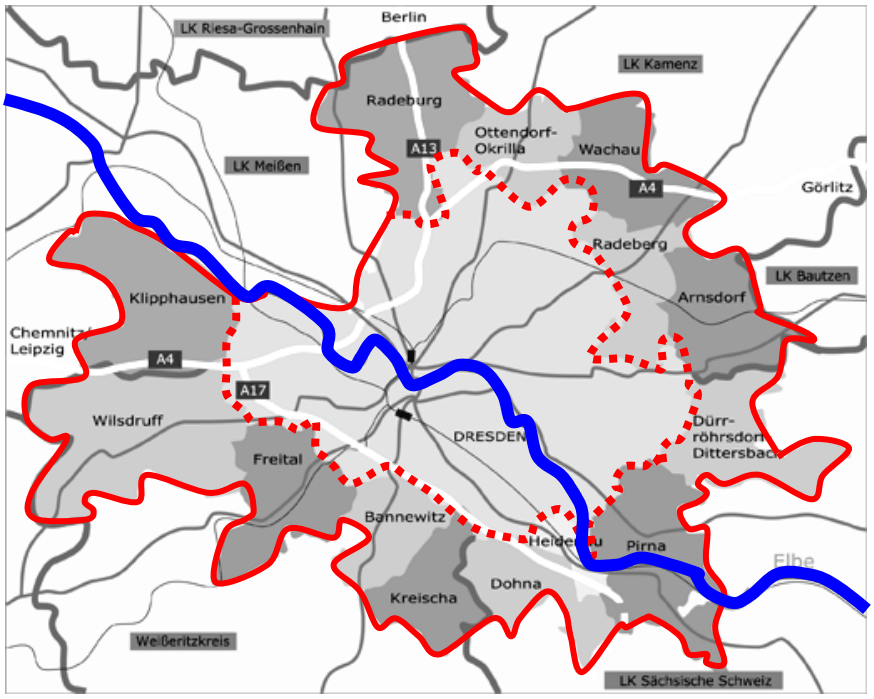


Abbildung 12: Kooperationsraum der Stadt-Umland-Region Dresden [18]

Mit dem Beschluss einer Geschäftsordnung und einer Rahmenfinanzierungsvereinbarung wurde im Januar 2003 eine arbeitsfähige Organisationsstruktur geschaffen.
Diese Stadt-Umland-Region kooperiert auf informeller Basis und stellt keine eigene juristische Person dar. Angesichts dieser Tatsache erklärte sich das Stadtplanungsamt der Stadt Dresden bereit, die Abwicklung der Organisation und Kommunikation sowie die Beförderung der regionalen Aktivitäten zu übernehmen. Die Abgrenzung der Stadt-Umland-Region orientierte sich an den funktional-räumlichen Verflechtungen im Verdichtungsraum Dresden (ausgewiesen im Landesentwicklungsplan Sachsen) ergänzt um die unmittelbaren Nachbarkommunen. Bemühungen, auch die Städte und Gemeinden im nordwestlichen Teil des Verdichtungsraumes für die Zusammenarbeit zu gewinnen, waren jedoch bisher nicht erfolgreich [8].

Im Sinne einer territorialen Ausdehnung und Erweiterung der oben genannten Ziele sowie einer wirtschaftlichen Schwerpunktsetzung haben sich die Stadt Dresden und die Landkreise Sächsische Schweiz, Weißeritzkreis, Meißen, Riesa-Großenhain und ihre Kommunen sowie die Landkreise Kamenz und Bautzen mit einigen Städten und Gemeinden im Januar 2004 auf die gemeinsame Erarbeitung eines Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) geeinigt. Dazu wurde ein Kooperationsraum definiert, der weit über den Kern des Verflechtungsbereiches hinausragt, eine Fläche von ca. 4 200 km² aufweist und 1,14 Millionen Einwohner umfasst (vergl. Abb.13).

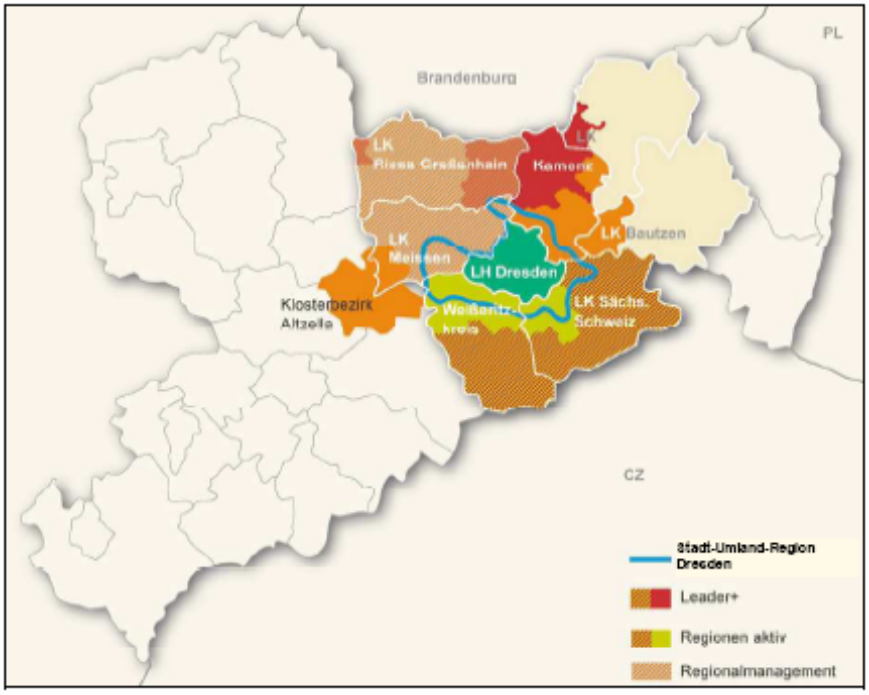


Abbildung 13: Kooperationsraum „Region Dresden“ [13]

Die Grundlage für die künftige Zusammenarbeit bildet eine Kooperationsvereinbarung, die von allen Landräten der einbezogenen Kreise und dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden im Januar 2004 unterzeichnet wurde. Die Koordination und Prozessmoderation der Erarbeitung des REK liegen in der Hand der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes „Oberes Elbtal/Osterzgebirge“. Der Kooperationsraum trägt die Bezeichnung **„Region Dresden“**.

Die Stadt-Umland-Region Dresden arbeitet weiterhin als eigenständiger Aktionsraum des engeren Stadt-Umland-Bereiches am regionalen Entwicklungskonzept mit.

Nach [19] besteht das Ziel des Regionalen Entwicklungskonzeptes für die Region Dresden in der Entwicklung und Umsetzung einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie sowie in der Identifizierung und Umsetzung regional bedeutsamer und gemeinsamer Projekte.

Auf der Basis der interkommunalen Kooperation sollen dabei folgende konkrete Ziele erreicht werden:

- Stärkung der Wirtschaftskraft
- Bündelung von Branchen-Kompetenzen zu Clustern
- Positionierung der Region Dresden im nationalen und internationalen Standortwettbewerb
- Verbesserung der harten und weichen Standortbedingungen
- Stärkung des Regionsbewusstseins nach innen und außen.

Die Erarbeitung des Regionalen Entwicklungskonzeptes erfordert eine breit angelegte Arbeitsstruktur, die in Abbildung 14 dargestellt ist.
Der REK-Lenkungsausschuss ist das beschlussfassende Organ, in dem die Landräte, der Oberbürgermeister von Dresden sowie kommunale Vertreter der Landkreise stimmberechtigte Mitglieder sind.

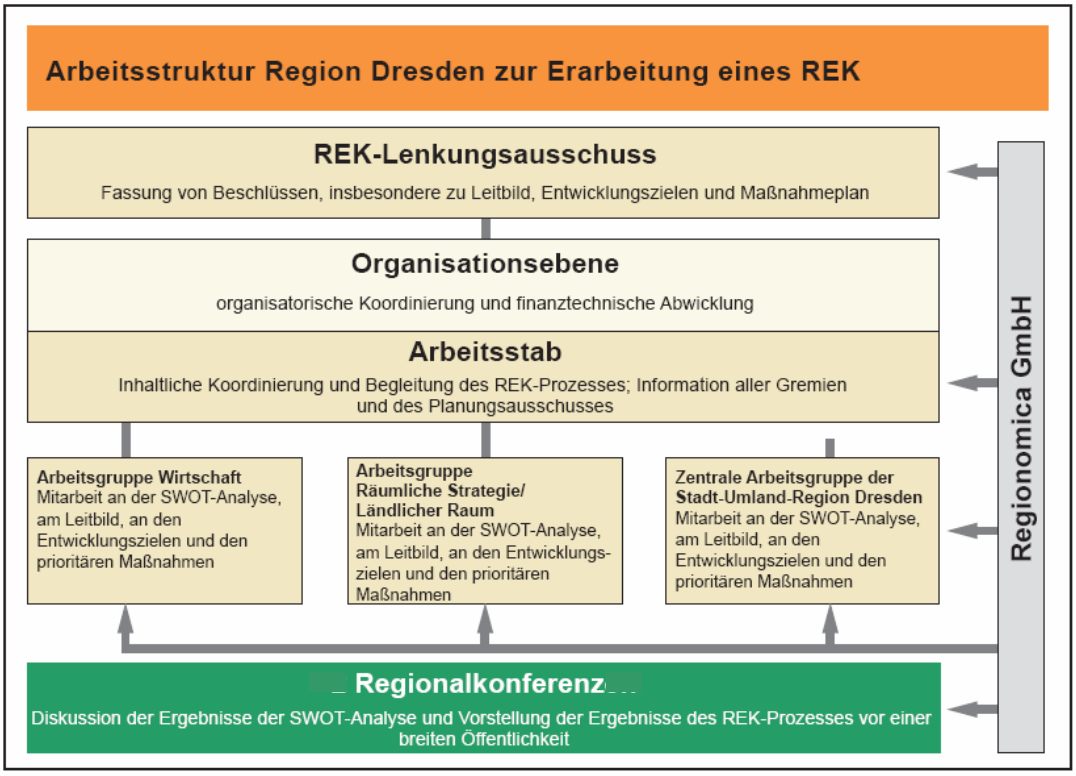


Abbildung 14: Arbeitsstruktur Region Dresden [19]

Ein aus Verwaltungsmitgliedern zusammengesetzter Arbeitsstab bereitet die Beschlüsse des Lenkungsausschusses vor. Die Geschäftsstelle des regionalen Planungsverbandes übernimmt organisatorische Aufgaben und die fachliche Begleitung; das Stadtplanungsamt Dresgibt Unterstützung in allen finanztechnischen Angelegenheiten (z. B. Fördermittelanträge).
Dem Arbeitsstab sind verschiedene Arbeitsgruppen zugeordnet, die für die im Stadt-Umland-Bereich anfallenden Kooperationsaufgaben, für Wirtschaftsfragen und für den ländlichen Raum zuständig sind [19].

Wrocław (Breslau)

Auch Wroclaw pflegt die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden. Die Herausforderungen wirtschaftlicher und sozialer Art bei der Entwicklung der Region Wroclaw haben dazu geführt, dass man begonnen hat, eine gemeinsame Plattform der Zusammenarbeit zwischen den lokalen und regionalen Akteuren/Entscheidungsträgern zu schaffen. Ziel dieser Zusammenarbeit war und ist eine nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Wroclaw.

Im Jahre 1999 hat die Stadt Wroclaw die Arbeit an der „Strategie der wirtschaftlichen und räumlichen Integration der Wroclawer Agglomeration“ begonnen. Im Rahmen der Bearbeitung wurde ein Stearing Komittee für den Strategischen Plan der Breslauer Agglomeration (Komitet Planu Strategicznego Aglomeracji Wrocławskiej) ins Leben gerufen. Er bestand aus den Bürgermeistern, Stadtpräsidenten (Bürgermeister der städtischen Gemeinde) und Landräten und hat die Leitlinien für die Wroclawer Agglomeration als Zentrum der nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung, der wachsenden Lebensqualität der Einwohner, der Initiierung des Unternehmergeistes, der Wissenschaft, Kultur und des Tourismus mit überregionaler Bedeutung und als wichtiges Zentrum einer interregionalen und internationalen Zusammenarbeit formuliert. Dabei handelt es sich um erwünschte Entwicklungslinien für die nächsten Jahrzehnte.

Das Dokument „Strategie der wirtschaftlichen und räumlichen Integration der Wroclawer Agglomeration“ wurde am 11.07.2001 vom Steering Komitee als Strategischer Plan der Wroclawer Agglomeration angenommen und von 26 Gemeinden und 7 Kreisen beschlossen.

Organisation

Die Sitzungen des Stearing Komittees für den Strategischen Plan der Wroclawer Agglomeration finden kontinuierlich statt und sind auf den Austausch von Informationen und Erfahrungen ausgerichtet. Dabei werden alle strategischen Entscheidungen gefällt. Für die fachliche Arbeit wurden am 28.10.2003 von dem Komitee spezielle Arbeitsgruppen gebildet. In diesen Gruppen arbeiten Vertreter der Gemeinden, der Kreise und der Stadt Wroclaw zusammen. Zu den Aufgaben gehört die schrittweise Umsetzung der einzelnen Ziele, die in der „Strategie der wirtschaftlichen und räumlichen Integration der Wroclawer Agglomeration“ festgelegt wurden, das Erarbeiten gemeinsamer Positionen in den für die Entwicklung der Agglomeration wichtigsten Bereichen sowie in der Erarbeitung von Vorschlägen für Projekte, die im Rahmen der EU-Strukturfonds finanziert werden.

Sämtliche Aktivitäten resultieren nicht aus gesetzlichen Verpflichtungen, sondern sind Ausdruck und Ergebnis des guten Willens und des Engagements der Selbstverwaltungsorgane.

Inhalte der Zusammenarbeit

Die Arbeitsgruppen konzentrieren sich auf solche Bereiche wie Raumordnung, Wohnungswesen, Bildung und Erziehung, Verkehr, Arbeitsmarkt, Finanzierung von gemeinsamen Pro-

jekten und Maßnahmen, Sozialfragen, Gesundheitswesen, Tourismus, Freizeit, Umwelt und Landwirtschaft.
Folgende Projekte/Maßnahmen sind Ergebnis der guten und effizienten kommunalen Zusammenarbeit:

- Projekt der Gründung der „Wroclawer Abwasseragglomeration", finanziert aus EU-Mitteln und Bestandteil des „Staatlichen Programms der Reinigung von kommunalen Abwässern"
- Projekt „Arbeitsmarkt der Wroclawer Agglomeration, Stand und Perspektiven" finanziert aus dem ESF (Europäischer Sozialfond)
- Erweiterung des Systems der elektronischen Erfassung und Zuordnung zu den Grundschulen der Gemeinden des Kreises Wroclaw (Wrocław, Czernica, Długołęka, Sobótka)
- Vereinbarung zur Gründung der Wroclawer Touristischen Organisation
- Pilotprojekt der Errichtung eines Agglomerationstickets für den ÖPNV (Verbindung Wroclaw - Święta Katarzyna)

Ein weiteres wichtiges Aufgabenfeld ist die Arbeit an der Konzeption des „Raumordnungsplanes der Wroclawer Metropolregion". Impuls für die Aufnahme dieser Aktivitäten war das neue Raumordnungsgesetz vom 23.03.2003, welches zur Erstellung von Raumordnungsplänen für die Metropolregionen als Bestandteil des Raumordnungsplanes der Wojewodschaft verpflichtet. Im Ergebnis der räumlichen Analysen und Diskussionen zur Abgrenzung der Metropolregion wurden acht Kreise mit 44 Gemeinden (Kreis wrocławski, średzki, wołowski, trzebnicki, milicki, oleśnicki, oławski i strzeliński) zusammengefasst. Plattform der Zusammenarbeit war in diesem Fall eine Arbeitsgruppe für Raumplanung und Wohnungswesen der Wroclawer Aglomeration.

Gemeinsame Dokumente

Strategie der Raumwirtschaftsintegration der Wroclawer Agglomeration (Strategia Integracji Gospodarczo – Przestrzennej aglomeracji Wrocławskiej)

Dokumente mit Informationen/Festlegungen zur Stadt-Umland-Problematik

Strategie „Wroclaw in der Perspektive 2020" (Strategia „Wrocław w perspektywie 2020 Plus")
Studie der Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinde (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia)

Opole (Oppeln)

Die Stadt Opole pflegt ebenfalls die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden.
Diese hat jedoch mehr informellen Charakter. Der Zusammenarbeit liegen auch keine offiziellen Vereinbarungen, wie im Fall der Stadt Wroclaw, zugrunde.

Die Kooperation betrifft vor allem Investitionen im Straßenbau und zwar für Straßen, die die Stadt Opole mit den Nachbargemeinden verbinden (Linienbestimmung, Finanzierung usw.).
Des Weiteren werden die Nachbargemeinden von den Opolener MZK (Städtische Verkehrsbetriebe) bedient.

Eine verstärkte Kooperation findet auch im Bereich der Bildung und Erziehung (hier vor allem Zugang aus den Nachbargemeinden zu Gymnasien, Lyceen und Hochschulen) statt.

Die formelle Zusammenarbeit wird projektbezogen vorgenommen. Ein Vertrag bzw. eine Vereinbarung mit den Nachbargemeinden wurde z. B. im Rahmen des ISPA-Projektes zum Bau einer Abwasseranlage (kanalizacji sanitarnej) in Opole abgeschlossen.

Darüber hinaus finden regelmäßig Konsultationen zum Entwurf einer Studie über die Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Gemeinden und über den gesetzlich vorgeschriebenen lokalen Raumordnungsplan statt.

Krakow (Krakau)

Das Ziel der Zusammenarbeit besteht in der gemeinsamen Lösung von Entwicklungsproblemen auf den Gebieten der Raumordnung- und Raumplanung, des Verkehrs sowie der übrigen Infrastruktur, einschließlich des Hochwasserschutzes.
So wurde z. B. zwischen der Stadt Krakau und Gemeinde Zielonki ein Vertrag über die konfliktfreie Lösung von Hochwasserschutzaufgaben im Einzugsgebiet des Flusses Sudoł-Rozrywka abgeschlossen.

So wie auch in Wroclaw, Opole und sämtlichen anderen Städten des Korridors finden auch in Krakow im Rahmen von Arbeitsgruppen turnusmäßig Konsultationen zum Entwurf der Studie über die Rahmenbedingungen und Perspektiven der Raumbewirtschaftung der Umlandgemeinden statt. Diese Vorgehensweise ist gesetzlich vorgeschrieben.

Für die Wojewodschaft Małopolska wurde ein gemeinsamer Raumordnungsplan erarbeitet, der auch die Definition und die territoriale Abgrenzung der Metropolregion Krakau enthält und wesentliche Stadt-Umland-Pendlerbeziehungen berücksichtigt.

Des Weiteren erfolgt eine enge Zusammenarbeit zwischen den Betreibern des Flughafens Kraków-Balice und den in der Nähe gelegenen Gemeinden (Kraków, Liszki, Zabierzów).
Das Ziel dieser Kooperation besteht in der Schaffung einer Investitionszone in der Flughafenebene und in gemeinsamen Bemühungen hinsichtlich der Beschaffung entsprechender Finanzmittel.

Rzeszów

Die Stadt-Umland-Kooperationen von Rzeszow beschränken sich hauptsächlich auf die Zusammenarbeit im Bereich Kommunalwirtschaft – Abfallentsorgung. Ein wesentliches Projekt ist dabei der Bau einer neuen Wasserleitung zwischen Rzeszow und der Gemeinde Boguchwała.

Ein weiteres Feld der Zusammenarbeit betrifft den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung einer neuen Mülldeponie. So nutzen z. B. die für die Kommunalwirtschaft zuständigen Stadtwerke Rzeszow ihre Fahrzeuge für die Entsorgung des privaten Hausmülls von fünf Nachbargemeinden (Boguchwała, Świlcza, Głogów Małopolski, Krasne, Tyczyn).

Das wichtigste Dokument der Stadt-Umland Kooperation und zugleich Bestandteil des Raumordnungsplanes der Wojewodschaft ist der Agglomerationsplan (Plan Aglomeracji). Hauptinhalt dieses Planes ist der Bereich der Abwasserreinigung durch die Städtische Abwasseranlage.

3.3 Städtepartnerschaften im Korridor

Eine Städtepartnerschaft ist eine Partnerschaft zwischen zwei Städten mit dem Ziel, sich kulturell und wirtschaftlich auszutauschen und einander gegenseitig zu informieren. Die meisten Partnerschaften bestehen zwischen Städten verschiedener Länder. Städtepartnerschaften können somit als Verbindungen zwischen kommunalen Gebietskörperschaften gelten.

Sinn und Zweck von Städtepartnerschaften ist das freiwillige Zusammenfinden von Menschen über Grenzen hinweg. In der Vergangenheit haben sich deshalb Städte nach entsprechenden Partnerstädten umgesehen. Dabei spielt die Größe der Stadt, die Struktur der Stadt (zum Beispiel ländlich geprägt oder Industriestadt) eine besondere Rolle. Im Vorfeld wird dabei meist geprüft, ob es evtl. bereits private Kontakte von Bürgern, örtlichen Kommunalpolitikern oder aber auch von Schulen zu einer Kommune im Ausland gibt, die gegebenenfalls intensiviert werden und dann in eine Städtepartnerschaft münden könnten. Stimmen verschiedene Kriterien überein - entscheidend ist dabei auch die Entfernung - kommt es i. d. R. zu einem Besuch der Verwaltungsspitze (Bürgermeister, Gemeinderat) und einem entsprechenden Gegenbesuch. Ein positives Echo führt dann meist zur formellen Aufnahme einer Städtepartnerschaft, die mit der Unterzeichnung der Partnerschaftsurkunde besiegelt wird.

Das Eingehen und Pflegen von Städtepartnerschaften liegt im Bereich der kommunalen Selbstverwaltung. Das bedeutet, dass eine Beeinflussung durch Land, Bund oder Europäische Union, sofern außenpolitische Belange nicht berührt sind, nicht hingenommen werden muss, jedoch auch keine dieser Ebenen zur Förderung verpflichtet ist. Dennoch existieren zahlreiche zwischenstaatliche Vereinbarungen und Verträge, die Aussagen zu partnerschaftlichen Beziehungen auf kommunaler Ebene enthalten, z. B. der Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über Nachbarschaft und Zusammenarbeit aus dem Jahr 1991, in dem festgelegt wurde, dass der partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen Regionen, Städten und Gemeinden eine hohe Bedeutung beigemessen wird und die Vertragsparteien sich verpflichten, diese Zusammenarbeit auf allen Gebieten zu erleichtern und zu fördern.

Nach der politischen Wende in Deutschland sind Kontakte zwischen westdeutschen Städten zu Städten und Gemeinden in der ehemaligen DDR sprunghaft angestiegen. Allerdings können diese Partnerschaften nur bedingt mit der ursprünglichen Form der Städtepartnerschaften verglichen werden, da sie im Wesentlichen als Beitrag zur Demokratieentwicklung und zum Einigungsprozess auf kommunaler Ebene beitrugen, wobei der Schwerpunkt in der Hilfe zum Aufbau der kommunalen Selbstverwaltung lag.

Wesentlich ist die Feststellung, dass rein gesellschaftliche Begegnungen auf den Gebieten der wirtschaftlichen und fachlichen Zusammenarbeit nicht ausreichend sind. Gegenwärtig sind eher neue problemorientierte Kooperationsformen d. h. konkrete Maßnahmen der wirtschaftlichen Zusammenarbeit in den Bereichen Handel, Handwerk, Industrie, Kontakte zwischen kommunalen Einrichtungen und gesellschaftlichen Organisationen und Verbänden, fachspezifischer Erfahrungsaustausch, Jugendaustausch bis hin zum Warenhandel gefragt, auch in Form so genannter Ringpartnerschaften [20].

Im Paneuropäischen Korridor III haben sich in der Vergangenheit zwischen den betrachteten Beispielstädten insgesamt vier Städtepartnerschaften herausgebildet und zwar zwischen den Städten:

1. Wroclaw (Breslau) und Dresden sowie Berlin
2. Wroclaw (Breslau) und Lviv (Lemberg)
3. Rzeszow und Lviv (Lemberg)
4. Krakow (Krakau) und Lviv (Lemberg)

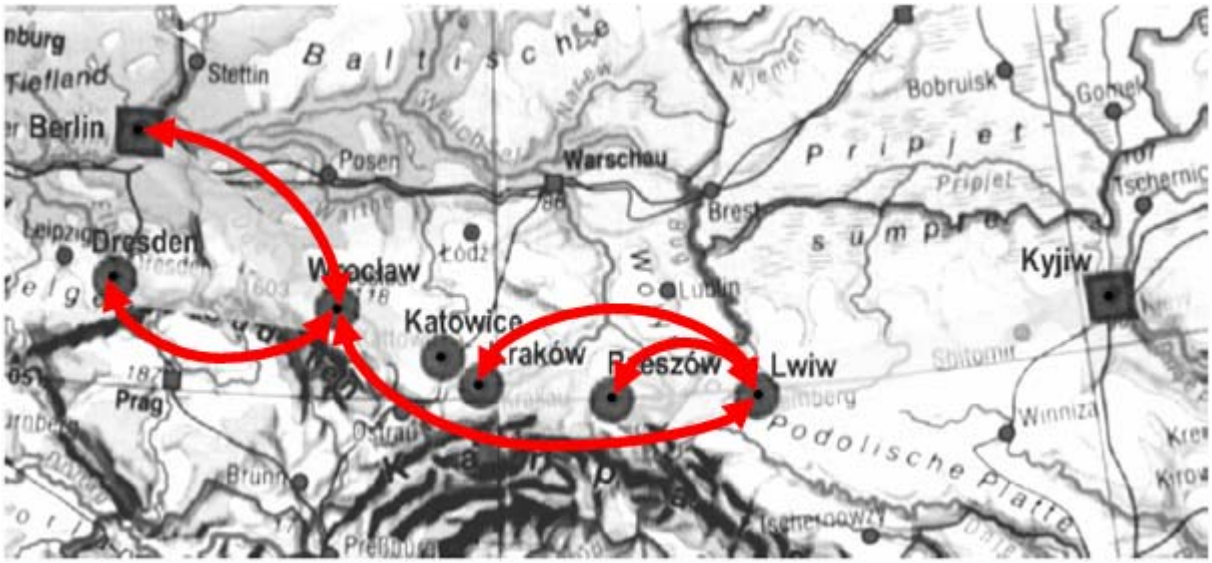


Abbildung 15: Städtepartnerschaften im Korridor III [Quelle: eigene Darstellung]

Städtepartnerschaft Wroclaw (Breslau)- Dresden

Die Partnerschaft zwischen den Städten Dresden und Wroclaw basiert auf dem Abkommen zwischen dem Rat der Stadt Dresden und dem Nationalrat der Stadt Wroclaw über die kulturelle und gesellschaftliche Zusammenarbeit vom 7. Mai 1959. Am 15. November 1963 unterzeichneten die Oberbürgermeister von Dresden und Wroclaw ein Abkommen über die Zusammenarbeit beider Städte und bekräftigen das erste Abkommen von 1959. Im Zeitraum von 1959 bis 1969 beschränkte sich die Partnerschaft im Wesentlichen auf kleinere parteigesteuerte kommunalpolitische Aktivitäten.

Ab dem Jahr 1971 erfolgte dann eine Zusammenarbeit von Betrieben und Institutionen des Bezirkes Dresden und der Wojewodschaft Wroclaw. Schwerpunkte bildeten dabei die Bereiche Industrie, Bauwesen und Versorgungswirtschaft, Wissenschaft, Gesundheitswesen und Volksbildung. Von 1972 bis 1989 erfolgte auf der Grundlage einer gesonderten Vereinbarung ein intensiver Kulturaustausch.

Seit der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahre 1990 gestalten sich die partnerschaftlichen Beziehungen zwischen Dresden und Wroclaw ohne ideologische Beeinflussung einer Partei. Kontakte sowie der Meinungs- und Erfahrungsaustausch erfolgt auf der Grundlage demokratischer Rechtsstaatlichkeit.
Die Hauptbetätigungsfelder sind dabei Kommunalpolitik, Wirtschaftsförderung, Umweltschutz, Kunst- und Kultur sowie Jugend- und Öffentlichkeitsarbeit.
Die Entwicklung der partnerschaftlichen Einzelaktivitäten im Zeitraum von 1991 bis 2006 ist in Abbildung 16 dargestellt [11].

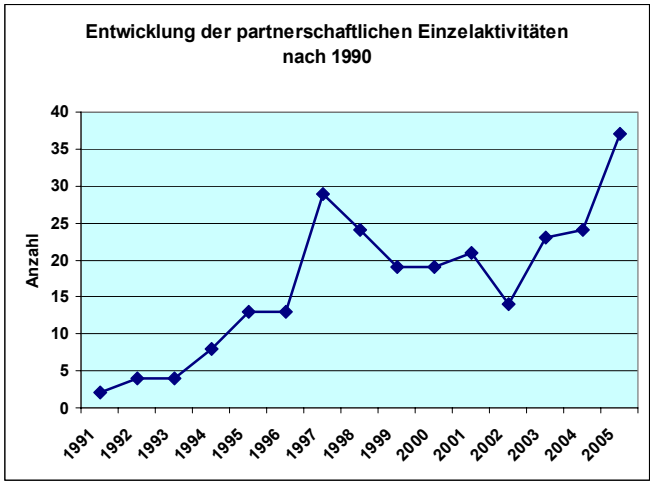


Abbildung 16: Entwicklung städtepartnerschaftlicher Einzelereignisse [Quelle: eigene Darstellung]

Die Stadt Wroclaw pflegt darüber hinaus, ebenfalls auf der Grundlage eines Partnerschaftsvertrages, auch Beziehungen zur deutschen Hauptstadt Berlin, die auch im Paneuropäischen Korridor III liegt.

Städtepartnerschaft Wroclaw (Breslau) - Lviv (Lemberg)

Zwischen der Stadt Wroclaw und der ukrainischen Stadt Lviv existiert eine langjährige Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen den beiden Stadtverwaltungen und die Zusammenarbeit auf dem Sektor der Kultur.

Städtepartnerschaft Rzeszow - Lviv (Lemberg)

Die Partnerschaft zwischen den Städten Rzeszow und Lviv (Lemberg) basiert auf einem Partnerschaftsvertrag, der im Jahre 1992 erneuert wurde. Die Zusammenarbeit erstreckt sich dabei auf die Bereiche Wirtschaft, Wissenschaft, Schul- und Bildungswesen, Hochschulaustausch und Zusammenarbeit verschiedener Unternehmen.

Städtepartnerschaft Krakow (Krakau) - Lviv (Lemberg)

Die Städtepartnerschaft zwischen Krakow und Lviv basieren auf einem Vertrag aus dem Jahr 1995. Seit 1998 finden in zyklischen Abständen gegenseitige Städtepräsentationen statt, die den Stand der Zusammenarbeit beschreiben.

Auf dem Gebiet der kulturellen Zusammenarbeit finden wechselseitig Tage der Kultur mit zahlreichen Veranstaltungen statt. Zusätzlich wird eine kontinuierliche kulturelle Zusammen-

arbeit der Jugend gepflegt.
Das Krakauer-Lemberger Wirtschaftsforum bietet eine Plattform für die Kooperation zwischen den Wirtschaftskammern beider Städte. Darüber hinaus finden Erfahrungsaustausche zu Problemen der Privatisierung und möglicher Investitionen statt.

Ein wesentliches Aufgabenfeld ist die Zusammenarbeit mit den polnischen Minderheiten in Lemberg. Sie findet in der aktiven Hilfe ukrainischer Institutionen ihren Ausdruck (z. B. Lieferung von Ausstattungen für Grundschulen, Unterstützung kultureller Aktivitäten, Organisation von Aufenthalten in Krakau, Hilfstransporte u. ä.).

Gegenseitige Besuche und Schulungen finden sowohl auf dem Sektor des Gesundheitswesens als auch auf dem Sektor der Kommunalverwaltung statt.
Der Austausch von Journalisten sichert die notwendige Öffentlichkeitsarbeit.

3.4 Kooperation zwischen Stadt-Umland-Regionen

Eingehende Literatur- und Internetrecherchen, die schriftliche Befragung sowie ergänzende telefonische Nachfragen haben ergeben, dass im Korridor III (auch nicht ansatzweise) Formen der Kooperation zwischen den Stadt-Umland-Regionen existieren.
Die Ursachen lassen sich indirekt aus den Ergebnissen der im Rahmen der Untersuchungen durchgeführten räumlichen und institutionellen Analysen ableiten.

4. Kernergebnisse der Analysen - Unterschiede und Gemeinsamkeiten

Räumliche Analyse

- Die Stadtentwicklungsprobleme der Kernstadt Dresden sind gegenüber den polnischen Vergleichsstädten inzwischen weniger prekär. Die Probleme werden mit Hilfe der Strategien des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (INSEK) weiter entschärft.

- Die vergleichende Betrachtung der analysierten Stadtentwicklungsprobleme (Anhang) zwischen Dresden und den polnischen Städten zeigt, dass sich Wroclaw, Opole, Krakow und Rzeszow in einer ähnlichen Situation befinden, wie die Stadt Dresden zu Beginn der 90er Jahre.

- Die verkehrliche und stadttechnische Infrastruktur der polnischen Städte ist hinsichtlich Quantität und Qualität vergleichbar mit der Infrastruktur der ostdeutschen Städte zum Zeitpunkt der politischen Wende 1989.

- Plattenbaugebiete stellen in den polnischen Großstädten städtebauliche und soziale Probleme dar.

- Eine behindertenfreundliche bzw. –gerechte Gestaltung des öffentlichen Raumes fehlt in den polnischen Städten gänzlich.

- In den polnischen Vergleichsstädten existieren große Defizite an Freizeiteinrichtungen, insbesondere an funktionsfähigen Sportstätten.

- Die polnischen Vergleichsstädte sind von einer permanenten Abwanderung hochqualifizierter Fachkräfte betroffen.

- Durch die mangelhafte überregionale verkehrliche Anbindung sind die Städte im polnischen Teil des Korridors III in ihrer Wirtschaftsentwicklung beeinträchtigt.

- Die Prozesse der Wohnsuburbanisierung, der Gewerbesuburbanisierung und der Suburbanisierung im tertiären Bereich verliefen und verlaufen, trotz einiger Unterschiede, in ostdeutschen und polnischen Regionen nach vergleichbarem Muster ab.

- Die Ausfallstraßen der Kernstädte sind in allen Regionen von zunehmenden Gewerbeansiedlungen gekennzeichnet.

- Der Prozess der sozialen Polarisierung zwischen der Bevölkerung der Kernstädte und der des Umlandes ist in den polnischen Regionen stärker ausgeprägt als im Raum Dresden.

Institutionelle Analyse

- In allen betrachteten Beispielregionen des Korridors III existieren Formen von Stadt-Umland-Kooperationen, die allerdings hinsichtlich der Organisation, der Arbeitsfelder, der Intensität der Arbeit sowie der Wirksamkeit sehr unterschiedlich ausgeprägt sind.

- Die Regionen Dresden und Wroclaw verfügen über die qualitativ am weitesten entwickelten Stadt-Umland-Kooperationen. Beide Regionen können bereits konkrete Projekterfolge aufweisen.

- Innerhalb des Korridors III existieren langjährige Städtepartnerschaften, die dem wirtschaftlichen und kulturellen Austausch sowohl polnischer Städte untereinander als auch deutscher und polnischer Städte dienen.

- Die Arbeit im Rahmen dieser Städtepartnerschaften gestaltet sich zwar unterschiedlich, trägt aber bereits jetzt zur Erreichung des Ziels, nämlich der gemeinsamen gesellschaftlichen Entwicklung der Menschen im Korridor III, bei. Deshalb sind der Ausbau und die Intensivierung dieser Form der Kooperation weiter zu forcieren.

- Kooperationen zwischen den im Korridor III gelegenen Stadt-Umland-Regionen existieren bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht.

Sonstiges

Im Rahmen der Gesamtanalyse ergaben sich noch weitere zu berücksichtigende Gemeinsamkeiten und Unterschiede. Sie betreffen insbesondere die Kompetenzen kommunaler Selbstverwaltung und die Zuständigkeitsverteilung.

Kompetenzen kommunaler Selbstverwaltung sind in beiden Ländern in speziellen Gesetzen geregelt. Eine vergleichende Analyse der Gesetze zeigt, dass die Kommunen ähnliche Zuständigkeiten haben. Sie fungieren als Selbstverwaltungseinheiten der Gemeinden und tragen grundsätzlich die Verantwortung für

- die technische Infrastruktur (Wohnungswesen, Ausbau und Erhalt der Gemeindestraßen und Wege, Versorgung, Entsorgung),
- die soziale Infrastruktur (kulturelle Einrichtungen, Schulen, Gesundheitswesen, soziale Fürsorge, Denkmalschutz, Sport und Tourismus),
- die öffentliche Ordnung (Feuerwehr, Hochwasserschutz, Hygieneschutz sowie Raumbewirtschaftung/Bauleitplanung),
- den öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr und
- die Vermarktung der Gemeinde.

5. Strategien und Handlungskonzepte

5.1 Anforderungen an künftige interkommunale Kooperationen im Korridor III

Die grundlegenden Ziele der Kooperationsarbeit im Korridor III bis 2020 und darüber hinaus bestehen in der Erreichung der bisher formulierten Ziele unter veränderten staatlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Diese Rahmenbedingungen werden durch folgende Faktoren gekennzeichnet:

- Demografischen Wandel
- Mangel an qualifizierten Fachkräften
- Dezentrale Konzentration
- Internationalisierung durch Zuwanderung
- Zunehmende Europäische Verflechtung und abnehmende Bedeutung des Nationalstaates
- Gesellschaftlichen Strukturwandel.

Das bedeutet, dass bei der Lösung künftiger kommunaler und interkommunaler Aufgaben und Probleme der Stadt- und Stadt-Umland-Entwicklung von modifizierten Lösungsmustern ausgegangen werden muss. Dazu zählen

- die intelligente Gegensteuerung bei Schrumpfungsprozessen,
- ein gezielter Rück- und Umbau,
- die Schaffung modifizierter und neu organisierter Infrastrukturangebote,
- die Erhöhung der Mobilität, insbesondere älterer Menschen sowie
- eine verstärkte Integration von Einwanderern.

Die durch eine außerordentlich große Komplexität gekennzeichneten Probleme, die bei der Konzipierung und Umsetzung eines gemeinsamen Korridormanagements zu bewältigen sind, erfordern eine intensive und vor allem frühzeitige Kooperation. Dabei sind sowohl allgemeine, d. h. für die nationalen Planungsräume relevante Kooperationsgrundsätze als auch internationale Kooperationsgrundsätze zu beachten.

Der wohl wesentlichste allgemeine Grundsatz besteht in der Entwicklung einer positiven Grundeinstellung zur Kooperation, die durch Freiwilligkeit, gemeinnütziges Denken und festen Willen zur Zusammenarbeit charakterisiert ist. Alle beteiligten Partner müssen darüber hinaus von der Notwendigkeit des gemeinsamen Agierens überzeugt sein und die eigenen Interessen gegenüber den gemeinsamen Interessen und Zielen zurückstellen.

Eine weitere Voraussetzung für eine erfolgreiche Arbeit besteht in der Wahrung des Partnerschaftsprinzips der Gleichberechtigung und Gleichwertigkeit sowie in einem offenen und transparenten Umgang der Beteiligten. Auch das Konsensprinzip sollte bei gleichzeitiger Beachtung der Grundsätze der Subsidiarität und Dezentralität in allen Phasen der kooperativen Arbeit eingehalten werden, auch mit dem Ziel, Kompetenz- und Strukturkonflikte weitestgehend zu vermeiden.

Der gesamte Prozess der Zusammenarbeit sollte kontinuierlich und professionell moderiert werden und muss im Ergebnis spürbare Vorteile für alle Seiten mit sich bringen.
Das stellt an sämtliche Akteure hohe Anforderungen, die letztendlich in Motivation, Vertrauenswürdigkeit, Kreativität, Engagement und Ausdauer, Fachkompetenz, aber auch in

menschliche Qualitäten zum Ausdruck kommen sollten. Darüber hinaus ist darauf zu achten, dass in den Kreis der Beteiligten auch überzeugungsfähige Akteure aus angesehenen Positionen einbezogen werden. Die Mediatoren des Prozesses sollten grundsätzlich über eine ausgezeichnete kommunikative Kompetenz verfügen.

Bei der Lösung internationaler Probleme sind weitere spezifische Kooperationsgrundsätze zu beachten, wobei an exponierter Stelle die Kenntnis der verschiedenen mentalitätsbedingten Wesensmerkmale zu nennen ist. Insbesondere muss das Verständnis für die Probleme der Nachbarn vorhanden sein, ebenso wie die genaue Kenntnis der unterschiedlich ausgeprägten Entscheidungsstrukturen. In diesem Zusammenhang sollten auch die in den Nachbarländern geltenden Planungstraditionen, Planungsphilosophien und –abläufe sowie geltende Normen und Standards entsprechende Beachtung finden.

Ein weiterer wesentlicher Grundsatz besteht darin, dass ein „Überstülpen“, d. h. eine zwangsweise Übertragung von Verfahren, Methoden und Ideen eines Landes auf das andere, unbedingt zu vermeiden ist. Es ist auch dafür zu sorgen, dass es sich bei internationalen Projekten nicht nur um sogenannte Spiegelprojekte handelt, sondern um Projekte, die sowohl in methodischer als auch in kooperativer Hinsicht einen tatsächlich internationalen Charakter aufweisen.

Für die Mediatoren gilt in erster Linie, dass sie über ausreichende sprachliche Kompetenz, d. h. Bereitschaft und Fähigkeit zur Kommunikation und Verhandlung, verfügen müssen und sich durch Einfühlsamkeit sowie tolerantes zielkonvergentes Denken auszeichnen.

5.2 Kooperationspotenziale zur Verbesserung der Situation in den Stadt-Umland-Regionen des Kooridors III

Ein Handlungsfeld des gemeinsamen Korridormanagements besteht darin, die Situation der Städte des Korridors einschließlich ihres jeweiligen Umlandes schrittweise zu verbessern und zukunftsfähig zu gestalten. Ein wesentliches Instrument ist dabei die Kooperation zwischen der jeweiligen Kernstadt und den Umlandgemeinden. Diese Zusammenarbeit sollte sich, trotz unterschiedlicher Ausgangsbedingungen, an einschlägigen europaweiten Erfahrungen orientieren und nach Möglichkeit auf der Grundlage ähnlicher (einheitlicher) Handlungsmuster basieren.

Die nachfolgend aufgeführten Checklisten dienen der Auswahl von möglichen Maßnahmen, die im Rahmen von Stadt-Umland-Kooperationen der Städte im Korridor III im Bedarfsfall zur Anwendung gelangen könnten. Sie gründen sich auf einer umfangreichen Analyse europäischer Erfahrungen auf dem Gebiet der Stadt-Umland-Kooperationen.

0 Allgemeines

- Erstellung von Masterplänen, lokalen Agenden oder regionalen Entwicklungskonzepten der Stadt- und Regionalplanung oder Fachentwicklungspläne (z. B. Verkehr/ÖPNV, Entsorgung, Bildung) die auch Aussagen zur Sicherung und Weiterentwicklung des regionalen Standortmarketings, zur regionalen Wirtschaftsförderung, zur Grünflächenentwicklung, zur regionalen Tourismusförderung und zur Öffentlichkeitsarbeit beinhalten

- Schaffung von Strukturen, die eine kooperative, gemeinsame Wahrnehmung dieser Planungsaufgaben ermöglichen und gewährleisten

- Aufbau eines gemeinsamen einheitlichen Standortinformationssystems mit den Schwerpunkten Wirtschaft, Tourismus, Kultur und ggf. Bildung

- Umsetzung der Masterpläne und Initiierung daraus ableitbarer Projekte, vor allem zur Erhöhung der Attraktivität und Lebensqualität der Region, Stärkung der Identität und Imageverbesserung
    - Identität schaffen: Vorhandene Abgrenzungen überwinden, den Zusammenhalt stärken und ein gemeinsames Selbstverständnis entwickeln
    - Standortvorteile ausbauen: Innovative Ideen fördern und konkrete Projekte zur Modernisierung der Region initiieren
    - Image verbessern: Außendarstellung der Region und ihre öffentliche Wahrnehmung verbessern

1 Siedlungsentwicklung und Infrastruktur

- Gemeinsame Ausarbeitung eines detaillierten Bewertungsverfahrens zur Beurteilung der städtebaulichen, verkehrlichen und landschaftsplanerischen Situation z. B. als Grundlage für kommunale Entwicklungsplanungen

- Erstellung einer regionalen Siedlungskonzeption oder räumlicher Strukturkonzepte bis hin zu Ortsteilkonzepten für die künftige Wohnungsbau- und Gewerbeentwicklung unter Berücksichtigung der siedlungsstrukturellen, verkehrlichen, infrastrukturellen, wirtschaftlichen, ökologischen und demografischen Belange des Gesamtgebietes

- Erarbeitung von gemeinsamen Vereinbarungen zwischen den Kommunen über die prozentuale Aufteilung der Siedlungsflächenkontingente sowie von ergänzenden Vorgaben für die Bauleitplanung unter Zugrundelegung von Bedarfsprognosen

- Entwicklung zeitlich gestaffelter Wohnbauflächenbudgets und Bebauungsschwerpunkte (für Wohnen und Gewerbe sowie Einzelhandel) für alle beteiligten Gemeinden inklusive einer kartographischen Gesamtdarstellung der zu entwickelnden Flächen

- Abstimmung der Bauleitplanung und der Vorhaben mit regionaler Bedeutung

- Erarbeitung von Lösungsansätzen für Konfliktlagen zwischen Siedlungs- und Freiraumentwicklung

- Regelmäßiger Erfahrungsaustausch im Rahmen des Stadtumbaus bzw. der Erarbeitung der Stadtentwicklungskonzepte

- Darstellung von Defiziten und Bedarfen in den Gemeinden (z. B. Trinkwasser, Abwasser, Energie, Telekommunikation, Kindergärten, Schulen, kulturelle Einrichtungen, Sportstätten)

- Erarbeitung von Konzepten zu Netzergänzungen im Bereich der sozialen, kulturellen und technischen Infrastruktur

- Bildung von Abfallentsorgungszweckverbänden zwischen Städten und Gemeinden und angrenzenden Kreisen, um die Abfallentsorgungsaufgabe gemeinsam zu bewältigen und die hierfür notwendigen Anlagen gemeinsam zu nutzen (effektivere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur)

2 Verkehr

- Entwicklung einer integrierten regionalen Verkehrsplanung bzw. verkehrsplanerischer Konzepte für Teilräume mit verkehrsträgerübergreifenden Zielaussagen auf der Grundlage gemeinsamer Gutachten als Verkehrsentwicklungspläne oder Regional Sustainable Urban Transport Plans (SUTD)
- Gründung von Arbeitsgemeinschaften, Zweckverbänden oder Verbundsystemen für das Städtenetz und seine Verflechtungsbereiche (z. B. ÖPNV, Güterverkehr, Flughafen, Straßenfinanzierung, etc.)
- Gemeinsame Ausarbeitung von Empfehlungen zum Bau, Ausbau und zur Unterhaltung von Straßen (z .B. für Umgehungsstraßen) sowie koordinierte und abgestimmte Straßenunterhaltung, insbesondere gemeindegrenzenüberschreitender Straßen
- Erarbeitung eines Konzeptes für Ausgleichs- und Ersatzflächen
- Schaffung einer Informationsplattform über die Verkehrsangebote der gesamten Region (z. B. aktuelle Verkehrsinformationen im Internet)
- Koordiniertes regionales Mobilitätsmanagement bei Gemeinden , Verkehrsunternehmen und Verkehrserzeugern (umweltorientierte Erreichbarkeiten)

3 Wirtschaft und Einzelhandel

- Erarbeitung gemeinsamer Handlungs-, Kooperations- und Marketingansätze für eine zukunftsorientierte Wirtschaftsentwicklung
- Initiierung und Förderung regionaler Netzwerke und Unternehmenscluster in allen Wirtschaftszweigen, Unterstützung von Unternehmensgründungen und für regionale Unternehmen bei der Bewältigung struktureller Veränderungen
- Gemeinsames Regionalmarketing für die gesamte Region (Innen- und Außenpräsentation) mit Hilfe von klassischen Instrumenten des Standortmarketings (Messen, Podiumsdiskussionen, Homepages, Presse, Studien, Broschüren, Fachveranstaltungen)
- Bereitstellung von Basisinformationen zu Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung und Entwicklung, Infrastruktur und Kultur als Standortfaktor (inklusive Ausbau und Pflege der Datenbasis für die gesamte Region)
- Schaffung zentraler Ansprechpartner zum Thema Wirtschaftsförderung bzw. für allgemeine Informationen über Gewerbeflächen, Gründungs-, Steuer- und Rechtsfragen für Investoren und Unternehmen des Gebietes, z. B. Hilfe bei der Suche nach geeigneten Gewerbeflächen, Produktions- und Bürogebäuden und Informationen zum Standort
- Förderung einer intensiven Zusammenarbeit zwischen kommunalen und privaten Wirtschaftsakteuren [Gebietskörperschaften, Landesregierungen, Banken und Sparkassen, Unternehmen, Institutionen (Handwerkskammern, Industrie- und Handelskammern, Regionale Planungsverbände, kommunale Wirtschaftsförderungseinrichtungen, Gewerkschaften, Vereine und Verbände)] sowie den Wirtschaftsförderern der Kommunen und Kreise der Region
- Gemeinsame Ausweisung von Gewerbegebieten zur Unterstützung der Ansiedlung großer Unternehmen (Nutzung von Fördermitteln der Länder, der nationalen Regierungen und der EU)
- Entwicklung von Strategien zur besseren Vermarktung regionaler Produkte in den Bereichen Lebensmittel, Blumen, Einzelhandel, Großhandel, Ernährungshandwerk und Gastronomie
- Ausarbeitung einer regional abgestimmten Einzelhandelsentwicklung auf der Basis wechselseitiger Information und Kooperation
- Koordinierung der Ansiedlung des großflächigen Einzelhandels
- Entwicklung eines kommunenübergreifenden Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (sortiments- und größenspezifisch differenziert)

4 Bildung

- Gemeinsame Planung / Koordination der Versorgung mit Schul- und Kindertagesstättenplätzen (z. B. Schulnetzplanung für weiterführende Schulen, berufsbildende Schulen bzw. Hochschulen)

5 Kultur Sport und Freizeit

- Zusammenschluss von Kommunen, Verbänden und Kulturvereinen zur regionalen Zusammenarbeit mit dem Ziel der Erhöhung der Lebensqualität in der Region
- Festigung bestehender Strukturen durch gemeinsame Aktionen (Festivals, Museumsnächte, Feste, gemeinsame Eintrittskarten für Veranstaltungen oder Einrichtungen)
- Erarbeitung gemeinsamer Veranstaltungsangebote (z. B. für die Bereiche Literatur, Pop-Musik, Kunst, Kinder- und Jugendtheater und Tanz)
- Vermittlung von Informationen über Kultureinrichtungen durch Presse, Schautafeln und ein gemeinsames Internetportal
- Schaffung eines künstlerischen Profiles, das die Besucher schätzen und mit dem sich die Bewohner identifizieren
- Zusammenschluss von Kommunen, Sportfachverbänden, Vereinen und anderen im Bereich Sport tätigen Institutionen sowie Privatpersonen zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit im Fachbereich Sport
- Langfristige Verbesserung des Images der Region durch attraktive Sportveranstaltungen, durch Erarbeitung einer gezielten Sportentwicklungsstrategie und durch den Ausbau des Spitzen- und Breitensports

6 Tourismus

- Gründung eines gemeinsamen Tourismusverbandes
- Kollektive Außendarstellung der Tourismusregion über Broschüren, Internetauftritt, auf Messen etc. (Unterkunftsverzeichnis, Gastronomieverzeichnis, Anreisemöglichkeiten, Ausflugsprogramme, Verkehrsnetz der Region u. ä.)
- Erarbeitung einer gemeinsamen Wander- und Radwegekonzeption
- Erstellung eines elektronischen Veranstaltungskalenders
- Überlegungen zu gemeinsamen Kartenwerken (z. B. thematische Stadtpläne)

7 Sonstiges

- Gemeinsame Bewertung der Naturraumpotenziale
- Aufstellung landschaftsplanerischer Entwicklungsziele
- Erarbeitung von flächenbezogenen Freiraum-/Naherholungskonzepten auf regionaler Ebene
- Schaffung eines Ausgleichsflächenmanagementes für das gesamte Gebiet:
    - Zusammenarbeit zwischen Kernstadt und Umlandkreisen im Bereich der länderübergreifenden naturschutzrechtlichen Kompensation
    - Gemeinsame Vorbereitung von Flächen und Maßnahmen zum Zweck der Kompensation im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarfen aus Plan- und Zulassungsvorhaben
- Erarbeitung von Konzepten zur behindertenfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Demografischer Wandel, Task Force
- Substanzerhaltung (Straßen, Schulen, Kulturstätten)
- Synergien schaffen durch gemeinsame Planung und Nutzung

5.3 Kooperations- und Partnerschaftspotenziale der Stadt und der Stadt-Umland-Region Dresden mit ausgewählten Städten und Regionen im Korridor III

Kooperationsbereich Hochwasserschutz

- ***Entwicklung eines 4-Städte-Netzwerkes zum Hochwasserschutz (Dresden, Wroclaw, Opole, Krakow)***

Die Stadt-Umland-Region Dresden verfügt über eine jahrzehntelange Erfahrung auf dem Gebiet des Hochwasserschutzes. Dennoch hat die Flutkatastrophe im Jahr 2002 gezeigt, dass Vorsorgemaßnahmen, die über längere Zeiträume routinemäßig betrieben werden, unter besonderen Umständen keinen ausreichenden Schutz bieten. Enorme materielle und imaterielle Schäden können dann die unmittelbare Folge sein.
Nach 2002 wurden in der Stadt Dresden, gemeinsam mit den zuständigen Landesbehörden, fundamentale Hochwasserschutzmaßnahmen konzipiert und teilweise bereits umgesetzt.
Im Zuge der Erabeitung dieser Konzepte sind zahlreiche wissenschaftlich-technische Erkenntnisse und Erfahrungen zusammengeflossen und als praktikable Lösungen umgesetzt worden.
Die Korridorstädte Wroclaw und Opole liegen an der Oder, die Stadt Krakow an der Weichsel. Wroclaw war 1997 bereits von der Oderflut betroffen. Die übrigen Städte können künftig durchaus mit ähnlichen potenziellen Problemen konfrontiert werden. Angesichts dieser Tatsache wäre eine Bildung von Partnerschaften zwischen den verantwortlichen lokalen und regionalen Akteuren im Bereich der Flussabschnitte Wroclaw und Opole (Oder), Krakau (Weichsel) und Dresden (Elbe) einschließlich ihrer Nebenflüsse sinnvoll.
Das Hauptanliegen einer solchen Kooperation besteht in der Erzielung von Lerneffekten durch Erfahrungsaustausch und der Erarbeitung und Verbesserung nachhaltiger Lösungen bei der Flutvorsorge.

Kooperationsbereich Stadt-Umland-Entwicklung

- ***Zusammenarbeit der Stadt-Umland-Regionen Dresden und Wroclaw im Bereich der integrierten Stadt- und Regionalentwicklung***

Die Ergebnisse der räumlichen und institutionellen Analysen haben gezeigt, dass die Stadt-Umland-Regionen Dresden und Wroclaw über die qualifiziertesten Kooperationsstrukturen im Korridor III verfügen.
Trotz der unterschiedlichen stadt- und raumstrukturellen Ausgangssituation könnte eine Zusammenarbeit zu einem gegenseitigen Lernprozess hinsichtlich institutioneller Strukturen und Instrumente der Regionalentwicklung sowie zur Erstellung und Umsetzung von Entwicklungskonzeptionen führen.
Eine solche Kooperation ist auch deshalb von Bedeutung, weil das Vorhandensein regionaler Entwicklungskonzepte oftmals die Voraussetzung für die Beantragung von EU-Fördermitteln ist.
Als mögliche Kooperationsformen könnten z. B. gemeinsame vergleichende Analysen und Untersuchungen, gemeinsame thematische Seminare, Beantragung gemeinsamer EU-Projekte oder gegenseitige Abordnung von Mitarbeitern zur Anwendung kommen.

Kooperationsbereich Siedlungs- und Stadtentwicklung / Infrastruktur

- ***Aufbau eines Korridor-Netzwerkes Stadtentwickung***

Im Ergebnis der räumlichen Analysen hat sich gezeigt, dass sämtlliche untersuchte Korridorstädte zum Teil akute Stadtentwicklungsprobleme aufweisen. Dies betrifft sowohl die Innenstadtbereiche als auch die übrigen Teile der Stadt. Zwei Problemfelder kristallisieren sich in sämtlichen Städten gleichermaßen heraus. Zum einen handelt es sich dabei um städtebauliche Defizite in den Altbaugebieten und andererseits um Probleme in Plattenbaugebieten.
Der wesentliche Unterschied in der derzeitigen Situation besteht zwischen den polnischen Städten und der Stadt Dresden darin, dass im deutschen Teil des Korridors ein Wohnungsüberangebot, in den Städten Wroclaw, Opole, Krakow und Rzeszow dagegen Wohnungsmangel herrscht. Der Erfahrungsaustausch über gleichartige Probleme unter verschiedenen Rahmenbedingungen stellt besondere Anforderungen an die Akteure, ist aber zugleich auch eine Herausforderung und ein wichtiger Baustein in der Entwicklung eines gemeinsamen Korridormanagements. Das Stadtplanungsamt der Stadt Krakow und das Büro für Stadtentwicklung Opole haben im Rahmen der Befragungen bereits explizit ihr Interesse an einer gemeinsamen Arbeit auf dem Gebiet der Stadtentwicklung signalisiert.

Kooperationsbereich Verkehr

- ***Radverkehrsentwicklung im Korridor III***

Der Förderung des Radverkehrs als umweltfreundliche Verkehrsart sollte angesichts zunehmender Motorisierung auch im Rahmen interkommunaler Arbeit ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Die Analyseergebnisse lassen erkennen, dass, im Gegensatz zu Dresden, innerhalb der polnischen Städte gravierende Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur zu verzeichnen sind. Die Landeshauptstadt Dresden, deren Radverkehrsinfrastruktur sich Anfang der 90er Jahre in einem vergleichbaren Zustand befand, hat durch den schrittweisen Ausbau des Radwegenetzes inzwischen einen guten qualitativen und quantitativen Zustand erreicht.
Darüber hinaus wurden im Rahmen des EU-Projektes "UrBike - Maximierung der städtischen Integration des Fahrrades" (INTERREG III C) wichtige Erfahrungen gesammelt, die bei einer Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung innerhalb des Korridors nutzbringend angewendet werden könnten.
In diesem Zusammenhang sind auch Möglichkeiten der überregionalen Verbindung und Anbindung der zu entwicklelnden städtischen Radverkehrsnetze innerhalb des Korridors zu prüfen.

Kooperationsbereich Regionalentwicklung

- ***Stärkung und Ausbau der Metropolfunktion Krakow – Dresden (als Teil des Sachsendreiecks)***

Die Regionen Wroclaw und Krakow wurden aufgrund des hohen Grades der Bündelung und Vernetzung großräumig bedeutsamer Verkehrsinfrastruktur, der Headquarterfunktionen der Wirtschaft, des Handels, der Banken und Versicherungen sowie des exponierten Angebotes an Produktions-, Kultur- und Bildungsstätten zu Metropolregionen deklariert.
Beide Städte haben im Rahmen der Befragung ihr Interesse bekundet, mit der Landeshauptstadt Dresden, die Teil der deutschen Metropolregion Sachsendreieck Dresden-Chemnitz-Leipzig/Halle ist, eine langfristige Kooperation auf dem Sektor der Regionalentwicklung zu vereinbaren.

Kooperationsbereich Wirtschaft

- ***Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft im Korridor III***

Sämtliche Städte haben im Rahmen der Befragung zum Ausdruck gebracht, dass der Korridor III als künftige Wirtschafts- und Wissenschaftsachse gelten kann. Die Stadtregionen sollten dabei als Entwicklungszentren fungieren.
In diesem Zusammenhang wäre zunächst eine Analyse und Bewertung der vorhandenen Potenziale selbst sowie der Potenziale für Kooperationsmöglichkeiten zwischen Wirtschafts- und Wissenschaftsstandorten vorzunehmen.
Aus gegenwärtiger Sicht erscheint eine Zusammenarbeit im high-tech-Bereich zwischen den Mikroelektronikstandorten Dresden (AMD/Infineon) und den Pendantstandorten in Wroclaw eine erste tragfähige Möglichkeit, die Wirtschafts- und Wissenschaftskooperation im Korridor III zu initiieren (z. B. durch gemeinsame Entwicklungen und Erschließung neuer Märkte).

Kooperationsbereich Gesundheit und Soziales

- ***Städtekooperation Gesundheit/Soziales – Krakow/Dresden***

Die Befragungen im Rahmen der institutionellen Analyse haben ergeben, dass die Stadt Krakow an einer Kooperation mit der Stadt Dresden auf dem Gebiet des Gesundheitswesens außerordentlich interessiert ist. Dabei sollten die Tätigkeit der städtischen Krankenhäuser und Kinderkrippen, die Umsetzung städtischer Gesundheitsprogramme, die Behindertenproblematik, die Zusammenarbeit mit nichtstaatlichen Organisationen (NGO`s) sowie bestimmte soziale Fragen im Mittelpunkt der Arbeit stehen.
Die Zusammenarbeit soll in Form von regelmäßigen gemeinsamen Treffen für den Erfahrungs- und Informationsaustausch sowie in der Bearbeitung gemeinsamer Projekte, einschließlich der zugehörigen Meetings und Konferenzen, auf der Grundlage eines Kooperationsvertrages erfolgen.
Die Ergebnisse des Projektes EUMedEast sollten ausgewertet und ggf.weiterführende Projektideen zusammengetragen werden.

Kooperationsbereich Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung und Verkehr

- ***Chancengleichheit mobilitätseingeschränkter und behinderter Menschen in den Städten des Korridors III***

Die Analyseergebnisse, insbesondere die Ergebisse der Befragungen, erbringen den Nachweis, dass in den polnischen Beispielstädten zum Teil extreme Defizite hinsichtlich der behindertengerechten Gestaltung des öffentlichen Raumes existieren.
Der kontinuierlich wachsende Anteil älterer Menschen ist zwar besonders stark in Deutschland ausgeprägt, spielt jedoch auch im polnischen Teil des Korridors eine nicht unwesentliche Rolle. Die Problemlage auf dem oben genannten Sektor ist mit der Lage Ostdeutschlands zu Beginn der 90er Jahre vergleichbar, die sich inzwischen durch die Nutzung westdeutscher Erfahrungen grundlegend geändert hat.
Es bietet sich deshalb an, Kooperationsstrukturen zu bilden, die es erlauben, die Kenntnisse und Erfahrungen der Landeshauptstadt Dresden den polnischen Städten zugänglich zu machen. Die Bereitschaft zur Zusammenarbeit auf diesem Gebiet wurde von allen Städten signalisiert.

5.4 Fördermöglichkeiten

Viele der potenziellen Kooperationsthemen können aus bestehenden EU-Fördermitteln kofinanziert werden, allerdings stehen zum gegenwärtigen Zeitpunkt die einzelnen Modalitäten der Fördermittelverteilung noch nicht fest. Grundsätzlich geregelt sind dagegen die unten aufgeführten Grundsätze und thematischen Schwerpunkte für den Nachfolger des INTERREG-Programms (Ziel 3-Programm zur Förderung der europäischen, territorialen Zusammenarbeit), das für die Finanzierung der Folgeprojekte von Bedeutung sein wird.

Ziel 3-Programm zur Förderung der europäischen, territorialen Zusammenarbeit - Entwicklung von grenzübergreifenden wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Tätigkeiten durch gemeinsame Strategien für eine nachhaltige territoriale Entwicklung [Nachfolge von Interreg A (grenzüberschreitende Zusammenarbeit), B (transnationale Zusammenarbeit) und C (interregionale zusammenarbeit)]. Für die oben dargestellten Themen wäre vor allem die transnationale und interegionale Komponente von Interesse.

1. Festigung und Entwicklung der **transnationalen** Zusammenarbeit, einschließlich der bilateralen Zusammenarbeit zwischen maritimen Regionen, durch die Finanzierung von Netzwerken und Aktionen, die eine integrierte territoriale Entwicklung begünstigen. Folgende Prioritäten stehen im Mittelpunkt:

- *Innovation:*
  Schaffung und Entwicklung von Wissenschafts- und Technologienetzwerken und Aufwertung von regionalen FTE- und Innovationskapazitäten sofern diese direkt zu einer ausgewogenen Entwicklung transnationaler Räume beitragen. Hierzu können folgende Maßnahmen gehören: Schaffung von Netzwerken zwischen geeigneten Einrichtungen im Bereich der tertiären Bildung, Forschungsinstituten und KMU; Verbindungen zur Verbesserung des Zugangs zu wissenschaftlichen Kenntnissen sowie des Technologietransfers zwischen FTE-Einrichtungen und internationalen Spitzenzentren für FTE, Partnerschaften zwischen Einrichtungen für den Technologietransfer, Entwicklung von gemeinsamen Finanzierungsinstrumenten zur Förderung von FTE in den KMU.
- *Umwelt:*
  Aktivitäten zur Wasserbewirtschaftung, Energieeffizienz, Maßnahmen im Bereich der Risikoverhütung und des Umweltschutzes mit transnationaler Dimension. Hierzu können folgende Maßnahmen gehören: Schutz und Bewirtschaftung von Flusseinzugsgebieten, Küsten- und Meeresgebieten, Meeresressourcen, Wasserdienstleistungen und Feuchtgebieten; Schutz vor Bränden, Dürre und Überschwemmungen; Förderung maritimer Sicherheit und Schutz vor naturbedingten und technologischen Risiken; Schutz und Aufwertung des natürlichen Erbes zur Unterstützung der sozio-ökonomischen Entwicklung und der Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus.
- *Zugänglichkeit:*
  Maßnahmen zur Verbesserung des Zugangs zu und der Qualität von Verkehrs- und Telekommunikationsdienstleistungen mit transnationaler Dimension. Hierzu können folgende Maßnahmen gehören: Investitionen in grenzüberschreitende Abschnitte der transeuropäischen Netze, Verbesserung der lokalen und regionalen Anbindung an die nationalen und transnationalen Netze, Verbesserung der Interoperabilität der nationalen und regionalen Systeme; Förderung von fortgeschrittenen Kommunikations- und Informationstechnologien.
- *Nachhaltige Stadtentwicklung:*
  Förderung der polyzentrischen Entwicklung auf transnationaler, nationaler und lokaler Ebene mit eindeutig transnationalen Wirkungen. Hierzu können folgende Maßnahmen gehören: Auf- und Ausbau von städtischen Netzen und von Stadt-Land Verbindungen; Strategien, um gemeinsame städtische/ländliche Probleme zu bewältigen, Bewahrung und Aufwertung des kulturellen Erbes, strategische Integration von Entwicklungszonen auf transnationaler Ebene.

2. Verstärkung der Wirksamkeit der Regionalpolitik durch Förderung

- der **interregionalen Kooperation** im Bereich Innovation und Wissensgesellschaft sowie Umwelt und Risikoprävention (INTERREG IV C),
- des Erfahrungsaustausches hinsichtlich der Ermittlung, dem Transfer und der Verbreitung bewährter Praktiken und einer nachhaltigen Stadtentwicklung (**INTERACT-** INTEgrated uRban governAnce for City of Tomorrow)
- von Maßnahmen, die Studien, die Erhebung von Daten und die Beobachtung und Analyse von Entwicklungstendenzen in der Gemeinschaft betreffen (**ESPON**).

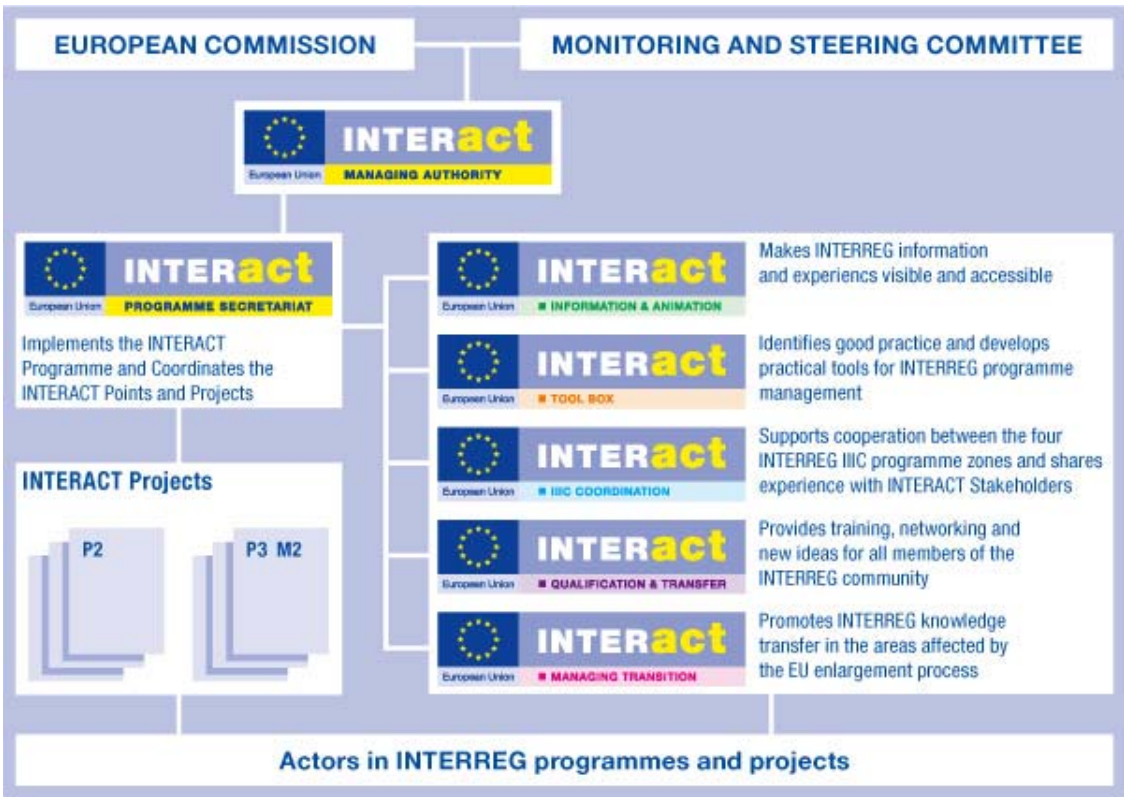
Quelle:BBR

EXKURS: INTERACT

Die Abkürzung INTERACT steht für das Programm „INTERREG Animation Cooperation and Transfer". Das Programm, welches Teil der Gemeinschaftsinitiative INTERREG ist, wurde am 16. Dezember 2002 von der Europäischen Kommission angenommen und wird durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert. Dieser Fonds soll dazu beitragen, die Unterschiede in der allgemeinen Entwicklung und dem Lebensstandard zwischen den einzelnen Regionen der EU zu verringern und die Entwicklung der am wenigsten wohlhabenden Regionen zu unterstützen. Letztendlich soll dadurch der wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt gefördert werden.

Am Programm INTERACT sind neben 27 EU- Mitgliedsstaaten auch Norwegen, die Schweiz und weitere benachbarte Länder beteiligt. Ziel ist es, die Erfahrungen aus INTERREG I und II zu nutzen und die Effektivität von INTERRGEG III während der neuen Programmperiode zu erhöhen. Kerninhalte des INTERACT-Programmes sind neben dem Aufbau von Informations- und Kommunikationsnetzwerken und der Definition von Informationsrahmenbedingungen und –flüssen auch die Informationsbereitstellung und –verbreitung in Eigeninitiative sowie die Förderung von Erfahrungsaustauschen.

Quelle: http://www.interact-eu.net/4098/0/0/0



Des Weiteren käme für die Finanzierung von Folgeprojekten das 7. Forschungsrahmenprogramm der EU (vor allem für Technologietransfer) und das CIVITAS-Programm als integraler Teil des 7. Rahmenprogramms, insbesondere für die Thematik „Nachhaltige Stadtentwicklung und Verkehr", in Frage.

6. Literatur

[1] AHRING, J.; HERFERT, G.: *Neue Muster der Wohnsuburbanisierung,*
In: Suburbanisierung in Deutschland, S. 43-56, 2001

[2] ANGERMANN u. a.: *Gemeinsames Positionspapier der Stadt-Umland-Region Dresden,*
Ergebnis der Bürgermeisterkonferenz vom 30.10.2001, Dresden 2001

[3] BUCHER, H.; KOCKS, M.: *Die Suburbanisierung in der ersten Hälfte der 80er Jahre,*
Informationen zur Raumentwicklung (1987) Nr. 11/12 S. 690

[4] FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV): *Hinweise zu regionalen Siedlungs- und Verkehrskonzepten,*
Köln, 2006

[5] HEINEBERG, H.: *Stadtgeographie,*
Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn 2001

[6] INSTITUT FÜR ÖKOLOGISCHE RAUMENTWICKLUNG e. V. , DRESDEN: *Abschlussbericht Murbandy,*
Dresden 1999

[7] INSTITUT FÜR ÖKOLOGISCHE RAUMENTWICKLUNG e. V. , DRESDEN: *Siedlungsstrukturelle Veränderungen im Umland der Agglomerationsräume,*
Dresden 1999

[8] KNOTHE, P.; ULBIG, M.: *Stadt-Umland-Region Dresden – ein aktives Verwaltungsnetzwerk,*
In: Raumplanung, Ausgabe April 2007

[9] KULKE, E.: *Entwicklungstendenzen suburbaner Einzelhandelslandschaften,*
In: Suburbanisierung in Deutschland, S. 57-70, 2001

[10] LANDESHAUPTSTADT DRESDEN: *Dresden und das Umland 1997 bis 2004,*
Statistische Mitteilungen, Dresden 2006

[11] LANDESHAUPTSTADT DRESDEN: *Städtepartnerschaft Dresden-Breslau – von der Gründung bis 2006,*
Informationsmaterial, Dresden 2007

[12] POLANSKI; BELOF; SCHÖNE: *Via Regia, warum? / Via Regia, dlaczego?*
Bulletin des niederschlesisch-sächsischen Grenzgebietes Nr. 3,
Bautzen Wroclaw 2004

[13] REGIONOMICA: *Regionales Entwicklungskonzept Region Dresden,*
SWOT-Analyse, Radebeul / Berlin 2005

[14] RZADOWA RADA LUDNOSCIOWA: *Sytuacja Demograficzna Polski 2003,*
Warszawa 2004, S. 149

[15] TU DRESDEN: *Suburbanisierung und ÖPNV,*
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Dresden 1995

[16] TU KARLSRUHE: *Paneuropäische Netze*
Lehrmaterial, Institut für Städtebau und Landesplanung, Karlsruhe 1999

[17] ZATHEY, M.: *Wrocławska strefa suburbialna – zmiany morfologiczne, funkcjonalne i społeczne. Diss. Nicht verłffentlicht. Wrocław.*
Dissertation (nicht veröffentlicht), Wroclaw 2006

[18] http://www.region.dresden.de

[19] http://www.rek-dresden.de

[20] http://www.kommunalpartnerschaften-bw.de

7. Anhang

Zusammenfassende Darstellung der Stadtentwicklungsprobleme der Beispielstädte im Korridor III

Bereich	Dresden	Wroclaw (Breslau)	Opole (Oppeln)	Krakow (Krakau)	Rzeszow
Stadt-entwicklung			Fehlende lokale Raumordnungspläne (zum Teil vergleichbar mit den deutschen Bauplänen)	Fehlende lokale Raumordnungspläne	
	Geringe städtebauliche Dichte				Stadterweiterung
	Geringe funktionale Dichte des Zentrums	Mangel an Dienstleistungen (Zentrum und Stadtteile)	Fehlende Einzelhandelseinrichtungen mit gehobenem Standard	Fehlende Objekte zur Erfüllung von Metropolfuntionen	Fehlende Ausweisung und Erschließung der Investitionsflächen
			Fehlende Hotels sowie Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen		
	Mangelnde Aufenthaltsqualität des Zentrums	Fehlendes Stadtgrün	Defizite an innerstädtischen Grünflächen		
	Niedrige Aufenthaltsqualität auf Plätzen und Fußgängerzonen	Mangelhafte Ästhetik	Ungünstige architektonische Mischung von historischer Bausubstanz und Wohnblock-bebauung beeinträchtigen das Stadtbild		
			Defizite in der Bewirtschaftung der Oderufer und der Insel Bolko		
			Beeinträchtigung des Innenstadtbereiches durch Kleingartenanlagen		
			Zerschneidende Eisenbahnbrachflächen; Industriebrachen	Stadtbildbeeinträchtigende Brachflächen von Eisenbahn, Militär und Industrie	
			Ungünstige Standorte von Großmärkten in der City		
			Fehlende Einzelhandelseinrichtungen als Konkurrenz zu größeren Kaufhäusern		
		Mangelnde Integration des Hauptbahnhofes	Fehlende Integration des Bahnhofes und des Busbahnhofes		
			Zugang von der City in Richtung Oder		
	Große Gehwegdistanzen in der City				
			Mangelhafte behindertengerechte Gestaltung öffentlicher Infrastruktur	Mangelhafte behindertengerechte Gestaltung öffentlicher Infrastruktur	Mangelhafte behindertengerechte Gestaltung öffentlicher Infrastruktur
				Fehlender Hochwasserschutz	
	Einwohnerverluste der City				
	Soziale Segregation in den Stadtteilen				
	Hohes Durchschnittsalter in bestimmten Stadtteilen				
	Städtebauliche Defizite in den Altbaugebieten	Städtebauliche Defizite in den Altbaugebieten	Städtebauliche Defizite in den Altbaugebieten	Städtebauliche Defizite in den Altbaugebieten	Städtebauliche Defizite in den Altbaugebieten
	Wohnungsleerstand	Wohnungsmangel	Wohnungsmangel	Wohnungsmangel	Wohnungsmangel
			Fehlende Ausweisung von erschlossenen Wohnungsbaustandorten		
	Problemkomplexe - Plattenbaugebiete	Problemkomplex - Plattenbaugebiete	Problemkomplex - Plattenbaugebiete	Problemkomplex - Plattenbaugebiete	Problemkomplex - Plattenbaugebiete

Bereich	Dresden	Wroclaw (Breslau)	Opole (Oppeln)	Krakow (Krakau)	Rzeszow
Verkehr		Schlechter Straßenzustand	Schlechter baulicher Zustand der Straßeninfrastruktur	Schlechter baulicher Zustand der Straßeninfrastruktur, einschl. Straßenbahnen	Schlechter baulicher Zustand der Straßeninfrastruktur, einschl. Straßenbahnen
			Mangelhafter Erhaltungszustandand der Brücken		
		Hohe Belastung innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen	Geringe Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Straßen		Geringe Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Straßen
		Innerstädtische Erreichbarkeitsprobleme	Mangelhafte verkehrliche Erschließung der Investitionsflächen		
		Mangelhafte regionale und überregionale Anbindung (Schiene, Straße, Luft)	Fehlende Verbindung mit dem Flughafen		
			Fehlende Brückenverbindung über die Eisenbahnlinie CE 30		
			Fehlende Fährverbindung über die Oder im Süden der Stadt		
			Fehlende Binnenschiffahrt		
			Fehlendes Güterverkehrszentrum		
		Ineffizienter ÖPNV	Ineffizienter ÖPNV	Ineffizienter ÖPNV	Ineffizienter ÖPNV
		Umweltverschmutzung durch Verkehr		Umweltverschmutzung durch Verkehr	
		Parkraumdefizite (Zentrum und Stadtteile)	Parkraumdefizite	Parkraumdefizite	Parkraumdefizite
	Verkehrslärm an Hauptverkehrsstraßen	Verkehrslärm		Verkehrslärm	
		Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur	Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur	Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur	Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur
Wirtschaft		Bessere Anbindung	Bessere Anbindung	Bessere Anbindung	
		Abwanderung der hoch qualifizierten Arbeitskräfte	Abwanderung der hoch qualifizierten Arbeitskräfte	Abwanderung der hoch qualifizierten Arbeitskräfte	Abwanderung der hoch qualifizierten Arbeitskräfte
				Schwach entwickelte Zusammenarbeit zwischen der Wissenschaft und Wirtschaft	Schwach entwickelte Zusammenarbeit zwischen der Wissenschaft und Wirtschaft
			Fehlende Technologieparks	Schwach entwickelter Technologietransfer	
				Mangelhafte Vorbereitung für PPP-Investitionen	
			Probleme bei Lagerung von Gütern		
Stadt-technische Infrastruktur			Mangelhafte Erschließung von Investitionsflächen	Mangelhafte Erschließung von Investitionsflächen	
		Überaltete stadttechnische Infrastruktur			
Kultur und Sport		Fehlende Freizeiteinrichtungen (Sportstätten)	Fehlende Freizeiteinrichtungen (Sportstätten)	Fehlende Freizeiteinrichtungen (Sportstätten)	
				Fehlende Konzert- und Messeinfrastruktur	
Sonstiges (Gesundheit, Soziales, Umwelt)		Defizite hinsichtlich der behinderten-gerechten Gestaltung des öffentlichen Raumes	Defizite hinsichtlich der behinderten-gerechten Gestaltung des öffentlichen Raumes	Defizite hinsichtlich der behinderten-gerechten Gestaltung des öffentlichen Raumes	
				Ungleicher Zugang zum Gesundheitswesen	
			Starke innerstädtische Umweltbelastung im Zentrum		
				Soziale Probleme	