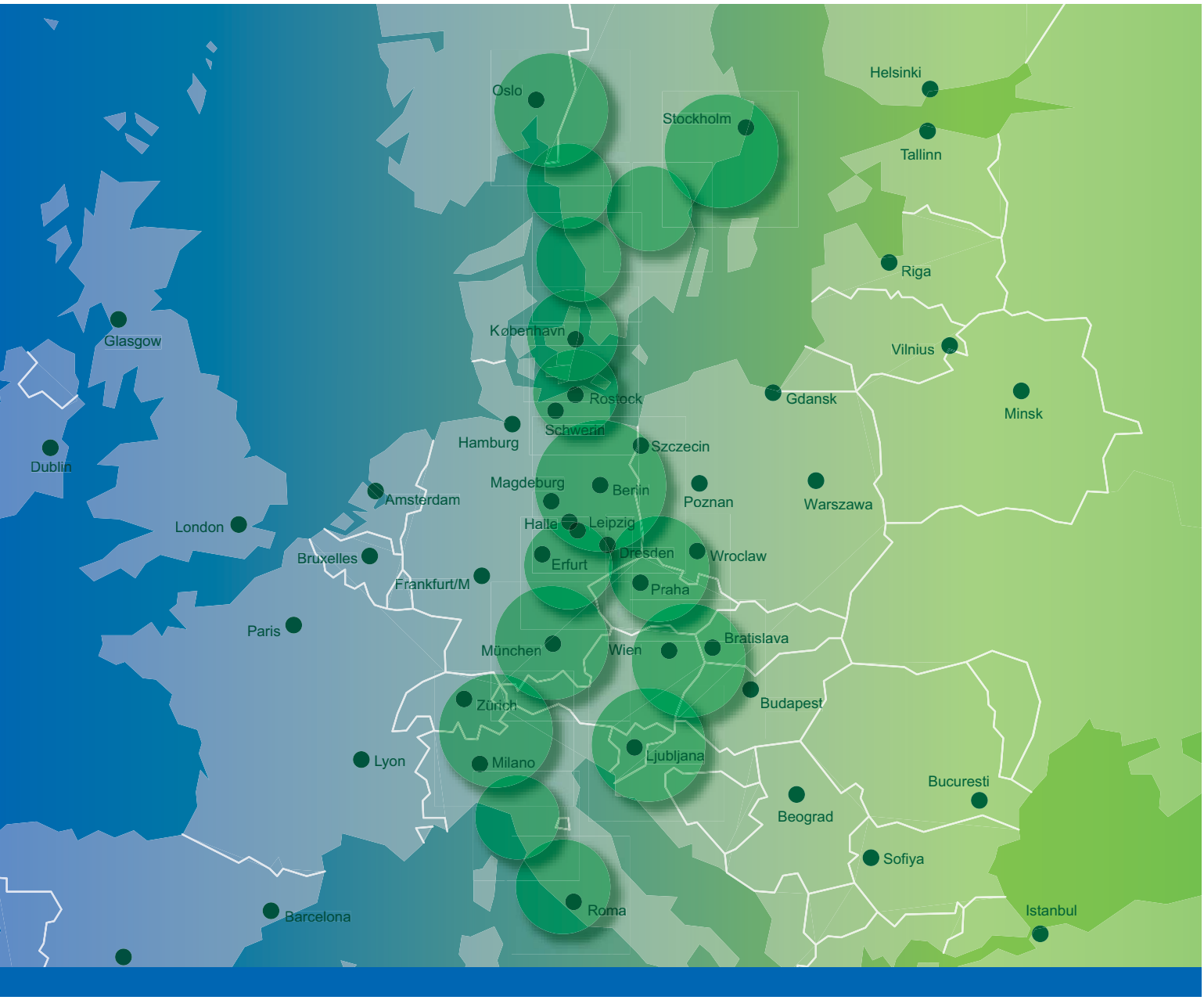
LAND BRANDENBURG

Berlin

Gemeinsame Landesplanungsabteilung



Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor

Spatial Development in the Baltic-Adriatic-Develoment Corridor

Dokumentation Auftaktkonferenz, 29./30. November 2007, Berlin

Documentation Kick-Off Conference, 29/30 November 2007, Berlin

Inhalt
index

Anlass und Auftrag **2**

1. Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor Potenziale und Herausforderungen **5**
1. Erwartungen der Politik 6
2. Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven und Anforderungen 13
3. Territoriale Zusammenarbeit – wichtige Schritte zur Umsetzung der Territorialen Agenda der EU 19
4. Raumwirtschaftliche Voraussetzungen für die Entwicklung des Korridors 23

2. Europäische Vernetzung und wirtschaftliche Kooperation – Chancen und Perspektiven **29**
1. Europäische Vernetzung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor 30
2. Anforderungen, Erwartungen und Beiträge der Akteure aus der Wirtschaft (Podiumsdiskussion) 36

3. Die Berliner Erklärung – politischer Wille und Umsetzung **47**
1. Eckpunkte der Berliner Erklärung 48
2. Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor als Impuls für den territorialen Zusammenhalt Mitteleuropas 52
3. Prioritäten und Stand der Überarbeitung der Transeuropäischen Netze 56
4. Erwartungen und Beiträge der Neuen Länder (Podiumsdiskussion) 60

4. Resümee und Ausblick – unsere nächsten Schritte **68**

Anhang **71**
Berliner Erklärung 72
Teilnehmer 76
Impressum

Occasion and Mission **2**

1. The Baltic-Adriatic-Development Corridor Potentials and Challenges **5**
1. Expectations of Politics 6
2. Economic Development Perspectives and Requirements 13
3. Territorial Cooperation – Important Steps to Implement the Territorial Agenda of the EU 19
4. Prerequisites of Spatial Economics for the Development of the Corridor 23

2. European Networking and Economic Cooperation – Chances and Perspectives **29**
1. European Networking within the Baltic-Adriatic-Development Corridor 30
2. Demands, Expectations and Contributions of Stakeholders from Economy (panel discussion) 37

3. The Berlin Declaration – Political Will and Implementation **47**
1. Basic Elements of the Berlin Declaration 48
2. The Baltic-Adriatic-Development Corridor as an Impulse for the Territorial Cohesion in Central Europe 52
3. Priorities and State of the Revision of the Trans-European Neworks 56
4. Expectations and Contributions of the New Federal States (panel discussion) 60

4. Résumé and Outlook – Our next steps **68**

Annexes **71**
Berlin Declaration 72
List of Participation 76
Imprint

Anlass und Auftrag
Occasion and Mission

Im Mai 2007 haben die zuständigen Minister der ostdeutschen Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen in Magdeburg ein Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis für den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor gegründet. Diese politische Initiative wurde durch den Beschluss der 34. Regionalkonferenz der Ministerpräsidenten der ostdeutschen Länder im Juni 2007 in Gera, in dem die strategische und wirtschaftliche Bedeutung dieses Korridors noch einmal hervorgehoben wurde, bekräftigt.

Am 29. und 30. November 2007 fand die deutsche Auftaktkonferenz zur Gestaltung eines Ostsee-Adria-Raumentwicklungskorridors statt. Mit der vorliegenden Broschüre werden Verlauf und Ergebnisse der Konferenz anhand der Reden und Beiträge in zusammengefasster Form dokumentiert.

„In der aktuellen raumentwicklungspolitischen Diskussion auf nationaler und europäischer Ebene ist die besondere strategische Bedeutung eines internationalen Entwicklungskorridors von der Ostsee bis an die Adria für die ostdeutschen Länder immer deutlicher geworden. Im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor von Skandinavien (Nordisches Dreieck) über die ostdeutschen Bundesländer bis an die Adria (einschließlich der vorrangigen Transeuropäischen Verkehrsachsen 1 und 22) befinden sich mehrere grenzüberschreitend kooperierende Metropolregionen und Wirtschaftsräume von herausragender Bedeutung.

Eine aktive Politik in diesem Korridor unter Einbeziehung der Nachbarn soll helfen, wirtschaftliche Impulse zu generieren und die Chancen für die Raumentwicklung zu nutzen.

Gleichzeitig soll ein Beitrag für eine ausgewogene sozioökonomische Entwicklung im Europäischen Maßstab in Umsetzung des „Europäischen Raumentwicklungskonzeptes“ (EUREK) und der „Territorialen Agenda der EU“ (TAEU) geleistet werden. Die im Kohäsionsbericht der EU erkannten besonderen Entwicklungspotenziale an den neuen EU – Binnengrenzen sollen stärker genutzt und bei der Neuausrichtung der EU – Finanzen für die kommenden Förderperioden berücksichtigt werden. Der Korridor ist ein wichtiges Element der Kohäsionspolitik.“

Berliner Erklärung 30.11.2007

In May 2007 the responsible ministers of the East German federal states of Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Western Pomerania, Saxony-Anhalt, Saxony and Thuringia met in Magdeburg to establish an alliance for regional development and growth for the Baltic-Adriatic Development Corridor. This political initiative was affirmed by the decision of the 34th Regional Conference of the minister-presidents of the East German federal states in Gera in June 2007 by stressing the strategic and economic importance of this corridor once again.

On 29 and 30 November 2007 the German Kick-Off Conference took place focussing on the establishment of a Baltic-Adriatic Development Corridor. The present brochure documents the agenda and results of the conference by summarizing speeches and presentations.

“Within the framework of the present discussion of politics in terms of regional development held on national and European levels the particular strategic importance of an international development corridor ranging from the Baltic Sea to the Adriatic Sea has become more and more evident for the East German federal states. In the Baltic-Adriatic Development Corridor from Scandinavia (Nordic Triangle) via the East German federal states up to the Adriatic Sea (including the priority trans-European transport axes 1 and 22) there are metropolitan regions and economic zones of extraordinary importance cooperating on border-crossing levels.

Performing an active policy in this corridor shall help – by integrating the neighbours – to generate economic impulses and to use the chances for regional development.

At the same time, contribution shall be made to a balanced socio-economic development on European scale by implementing the “European Spatial Development Perspective” (ESDP) and the „Territorial Agenda of the EU“ (TAEU). The special development potentials at the new internal frontiers of the EU shall be used to a greater extent and considered at the new orientation of the EU-finances for the next periods of funding. The corridor constitutes an important element of the cohesion policy.

Berlin Declaration 30 november 2007

LAND BRANDENBURG Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung · Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung · FREISTAAT THÜRINGEN Ministerium für Bau und Verkehr · Mecklenburg Vorpommern Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung · Freistaat Sachsen Staatsministerium des Innern · SACHSEN-ANHALT Ministerium für Landesentwicklung und

Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor
Potenziale und Herausforderungen

The Baltic-Adriatic-Development Corridor
Potentials and Challenges

1. Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor Potenziale und Herausforderungen

The Baltic-Adriatic-Development Corridor Potentials and Challenges

1. Erwartungen der Politik

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung, Berlin

Diese Konferenz ist der Auftakt einer neuen Phase unserer Zusammenarbeit!

Politiker und engagierte Fachleute sind hierher gereist, um über eine wichtige und neue Strategie der Raumentwicklung ressort- und grenzübergreifend gemeinsam zu beraten. Wir haben diese Konferenz gemeinsam mit den für Infrastrukturen zuständigen Ressorts aus Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen vorbereitet. Es ist mir eine große Freude zu sehen, dass der Gedanke einer zweiten bedeutenden Wirtschafts- und Entwicklungsachse durch Deutschland vom Norden bis in den Süden Europas ein so großes Echo gefunden hat!

Seit geraumer Zeit werden bei der EU-Kommission die Ziele und Instrumente der nun gestarteten Förderperiode von 2007 bis 2013 geordnet und konkret gestaltet. Ebenso beginnen jetzt schon die Diskussionen über förderpolitische Zielsetzungen nach 2013 – der Verteilungswettbewerb wird fair aber hart werden. Ein strategischer Meilenstein für die Raumordnung war das Leipziger Treffen der Raumordnungs- und Städtebauminister im Mai 2007.

1. Expectations of Politics

Ingeborg Junge-Reyer
Senator for Urban Development, Berlin

This conference constitutes the starting point of a new phase of our cooperation!

Politicians and committed experts have come to this place to talk over an important and new strategy of regional development on sector and border-crossing levels. We prepared this conference together with the ministries of Brandenburg, Mecklenburg-Western Pomerania, Saxony-Anhalt, Saxony and Thuringia responsible for infrastructure. It is a great pleasure for me to see that the idea of a second important economic and development axis through Germany ranging from the North to the South of Europe has met with positive response!

For longer, the EU-Commission has structured and clearly defined the objectives and instruments of the funding period from 2007 to 2013 that now started. Already now discussions are being held on the objective of the funding policy after 2013 – the competition of distribution will be fair, but a hard one. The Leipzig meeting of the Ministers responsible for Regional and Urban Development in May 2007 was a strategic milestone.

By adopting the Leipzig Charta on 24 May 2007 the 27 ministers of the EU-member countries

Mit der am 24. Mai 2007 verabschiedeten „Leipzig Charta“ haben sich erstmals die 27 für Stadtentwicklung und Raumordnung zuständigen Minister der EU-Mitgliedsstaaten auf gemeinsame Grundsätze und Ziele für die Stadtentwicklungspolitik geeinigt. Gleichzeitig werden in der Territorialen Agenda die Handlungsbedarfe für die Raumentwicklung aufgezeigt, um die bereits 1999 im Europäischen Raumentwicklungskonzept bekundeten Ziele zur Entwicklung eines aus mehreren starken Wachstumsregionen bestehenden und transatlantisch konkurrenzfähigen Europa umzusetzen.

Territoriale Dimension und die Erfordernisse der europaweiten Kooperation sind nunmehr im Rang von EU-Zielsetzungen in der neuen Strukturfondsperiode verankert.
Der Jahresbericht der Bundesregierung zur deutschen Einheit 2006 zeigt die differenzierte wirtschaftliche Entwicklung der ostdeutschen Bundesländer. So sind die neuen Länder gesamtwirtschaftlich in den vergangenen fünf Jahren durchschnittlich mit 1,0 % leicht stärker gewachsen als die alten Länder (mit 0,8 %). Regional blieben die Antriebskräfte jedoch auf zu niedrigem Niveau, um den Arbeitsmarkt nachhaltig zu entlasten. Die Arbeitslosenquote liegt seit 1997 – trotz der Erfolge der letzten Zeit – bei über 15 %.

Hinter diesem wirtschaftlichen Gesamtbild stehen allerdings ein immer noch dramatischer

responsible for Urban and Regional Development agreed – for the first time – on common principles and objectives for the policy on urban development. In parallel, the Territorial Agenda shows the needs for action in the field of regional development in order to implement the targets on the development of a transatlantically competitive Europe consisting of several strong growth regions; those needs were already included in the European Development Concept in 1999.

The territorial dimension and the requirements of the European-wide cooperation are now integrated in the EU-objectives in the new structural funds period.

The annual report of the federal government on the German unity of 2006 shows the differentiated economic development of the East German federal states. The new federal states showed a slightly higher increase of an average of 1.0% than the older states (0.8%) in the past five years. On regional level, the driving forces remained, however, on a level being too low for relieving the labour market in a sustainable manner. The unemployment rate has been higher than 15% - despite the success achieved in recent times – since 1997.

Behind this economic overall picture there is still a dramatic structural change and very different development processes have taken place in the individual federal states, metropolitan regions, cities and regions.

1.

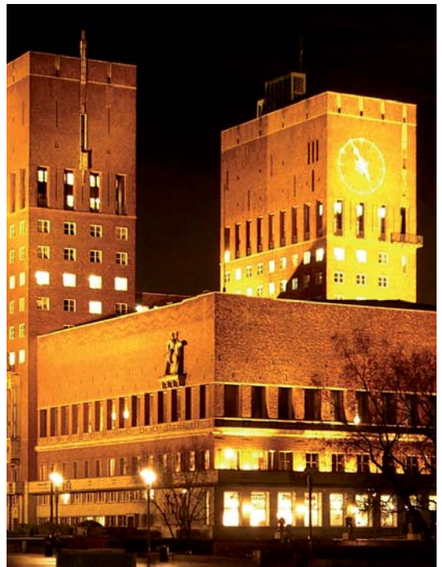
Strukturwandel und sehr unterschiedliche Entwicklungen in den einzelnen Bundesländern, Metropolregionen, Städten und Regionen.

Deutschland ist Exportweltmeister – wir müssen selbst Träger und Gestalter dieser Trends werden und unsere Stärken entsprechend entwickeln. Die Konzentration der Mittel auf die entwicklungsfähigen Stärken ist das Gebot der Zeit und muss durchgesetzt werden. Ostdeutschland als Ganzes und mit ihm die einzelnen Bundesländer können sich im europäischen Wettbewerb nur positionieren, wenn großräumige Entwicklungszusammenhänge offensiv aufgegriffen und gestaltet werden.

Die strategische Ausrichtung auf eine neue europäische Nord-Süd-Achse durch Ostdeutschland trifft auf eine Reihe von geopolitischen und infrastrukturellen Chancen und Potenzialen.

Wir haben im Abschnitt der ostdeutschen Länder im Korridor wichtige Metropolregionen und urbane Verknüpfungsräume als wirtschaftliche Leistungsträger: Rostock, Berlin-Brandenburg, Magdeburg, das Sachsendreieck mit Halle/Leipzig-Dresden-Chemnitz, das thüringische Städteband Erfurt-Weimar-Jena. In nationaler Nachbarschaft befinden sich Hannover-Braunschweig-Göttingen, Nürnberg-Erlangen, München. Die transnationalen Nachbarn wie Oslo, die Öresundregion oder Stockholm im Norden, Posen, Breslau, Stettin in östlicher Richtung, Prag und Wien mit Bratislava, aber auch Mailand oder Venetien in südlicher Richtung sind uns als urbane, wirtschaftliche und kulturelle Kristallisationspunkte wichtige Partner.

In Ostdeutschland ist mit dem Ausbau der Verkehrswege Schiene, Wasser, Luft und Straße die modernste Verkehrsinfrastruktur Europas entstanden: Leistungsfähige Häfen wie Rostock, moderne und kundenorientierte



Flughäfen wie z.B. das im Bau befindliche Luftdrehkreuz Berlin-Brandenburg-International oder der Leipziger Flughafen, der Berliner Autobahnring und nicht zuletzt der Ausbau der Schienenverkehrswege.

Deutschland ist beispielsweise wichtigster Exportpartner Skandinaviens und das gegenseitige Marktinteresse steigt. Der geplante Ausbau des Suezkanals bis 2010, der die wichtigste Abkürzung für den Schiffsverkehr zwischen Asien und Europa ist und vielfach als wichtigste Schiffsroute weltweit bezeichnet wird, eröffnet völlig neue Dimensionen im Warenverkehr zwischen Europa und Asien. Der Korridor könnte über Südeuropa zur wichtigsten Verbindung aus den prosperierenden asiatischen Wirtschaftsräumen nach Zentral-, Nord- und Osteuropa werden.

In der Folge ist langfristig ein Bedeutungszuwachs einerseits unserer Ostseehäfen zu erwarten. Andererseits rechnen wir mit einem Anwachsen von Transportströmen aus Nord-, Mittel- und Osteuropa in Richtung adriatischer Hafenzugänge über das Mittelmeer und darüber hinaus Richtung Süden.
Transitverkehre sollten nicht nur als Belastung gesehen werden.

Die räumlichen und wirtschaftlichen Wachstumsreserven Ostdeutschlands und des Korridors müssen und können für ganz Deutschland erschlossen und genutzt werden.

Auch wenn große Brücken projektiert werden sollen, nehmen die Ostseehäfen, insbesondere Rostock, für uns eine Schlüsselstellung ein: Sie ermöglichen erst Hochleistungsverbindungen zwischen Skandinavien/Baltikum (Schiffsverkehr), Mittel- und Süddeutschland (Straße und Schiene, Wasserwege) und dem adriatischen Raum (Straße, Schiene,

German is a world champion in exporting goods – we have to become supporter and creator of these trends ourselves and we have to develop our existing strengths accordingly. The concentration of the funds on the strengths capable of being developed is the need of the moment and has to be enforced. East Germany as a whole can only position itself in European competition together with the individual federal states, if extensive development interrelations are identified and arranged actively.

The strategic orientation towards a new European North-South-axis through East Germany finds numerous geo-political and infrastructural chances and potentials.

There are important metropolitan regions and urban linking spaces as economic potentials: Rostock, Berlin-Brandenburg, Magdeburg, the Saxon triangle with Halle/Leipzig-Dresden-Chemnitz, the Thuringian city link of Erfurt-Weimar-Jena. The cities of Hanover-Brunswick-Göttingen, Nuremberg-Erlangen, Munich are in national neighbourhood. The transnational neighbours like Oslo, the Øresund Region or Stockholm in the North, Poznan, Breslau, Stettin in eastward direction, Prague and Vienna with Bratislava, but also Milan or Veneto in southward direction are important urban, economic and cultural focal points for us.

In East Germany the most modern transport infrastructure of Europe was built by extending the transport routes of rail, water, air and road: efficient ports like that one in Rostock, modern and customer-orientated airports like the air hub Berlin-Brandenburg International being under construction or the Leipzig airport, the Berlin motorway ring road and, last but not least, the extension of the railways lines.

For example, Germany has been the most important export partner of Scandinavia and

1.

Luftverkehr). Die Ostseehäfen und ihre Verkehrssysteme ins Hinterland müssen noch stärker marktgerecht in neue Logistiksysteme und -konzepte eingebunden werden.

Der Flughafen BBI ist ein Projekt von nationalem Interesse. Er braucht nicht nur die europäische und transkontinentale Einbindung im Luftverkehr – als Drehkreuz sind es vor allem die „Langstrecken-Umsteiger“ im Personen- und der Umschlag im Güterverkehr, die verkehrsökonomisch erforderlich sind. BBI braucht aber auch die innerdeutsche und grenzübergreifende Einbindung in ein hochwertiges Straßen- und Schienennetz. Diese muss im europäischen Maßstab noch eingefordert und optimiert werden.

Die Teilräume in Europa erleben nicht nur einen strukturpolitischen Wandel, sondern auch eine politische Dynamik mit einer neuen Aufgabenverteilung, die auch auf andere Kontinente ausstrahlt. Dazu ist Kommunikation, Transport und Kooperation – der Austausch von Waren, Wissen und Kultur – notwendig.

Innerhalb Ostdeutschlands würde ein Nord- und Südeuropa verbindender Entwicklungskorridor auch die Vernetzung der Metropolregionen mit den ländlichen Räumen stützen. Die demographische Entwicklung verlangt von uns, die begrenzten öffentlichen nationalen und europäischen

the mutual market interest is just increasing. The planned extension of the Suez Canal until 2010 being the most important shortcut for the waterway transport between Asia and Europe and being called the most important shipping route opens up completely new dimensions in the field of goods transport between Europe and Asia. The corridor might become – via South Europe – the most important connection from the growing Asian economic regions into the direction of Central, Northern and East Europe.

In the long-term, an increased importance of our Baltic Sea ports will, on the one hand, be expected. On the other hand, we expect an increase of transport flows from North, Central and East Europe into the direction of Asian ports via the Mediterranean and beyond this region in southward direction as well.

We should not always consider transit transports to be a strain.

The spatial and economic growth reserves of East Germany and of the corridor have to and can be developed and used for whole Germany.

Also if big bridges will have to be constructed the Baltic Sea ports, in particular, the Rostock port, play a key position for us: They just make high-performance connections between Scandinavia/Baltic states (shipping

Mittel dort zu bündeln, wo die regionale Attraktivität für Investoren und Arbeit suchende Menschen gesteigert werden kann.

Unsere wichtigsten Ziele und Erwartungen an die nationale und europäische Politik sind deshalb klar und eindeutig:

1. wirtschaftliche und soziale Stärkung des ostdeutschen Raumes als Teil des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors,

2. Schaffung eines Verkehrsinfrastrukturangebotes auf international konkurrenzfähigem Niveau,

3. Aufbau von Marketing- und Kommunikationsstrukturen einerseits zur Entlastung anderer überlasteter Transportkorridore und andererseits zur Stärkung seiner Potenziale im öffentlichen Bewusstsein.

Unsere gemeinsam mit den ostdeutschen Infrastrukturministern erarbeiteten strategischen Ziele wollen wir deshalb in der gemeinsam erarbeiteten Berliner Erklärung festhalten. Wir sind am Beginn eines langen, aber kreativen Prozesses – unsere Konferenz haben wir nicht von ungefähr „Deutsche Auftaktkonferenz“ genannt. Weitere Konferenzen, vielleicht in Oslo oder in Ljubljana, Koper oder Wien sollten folgen.

Ich lade Sie herzlich dazu ein!

transport), Central and Southern Germany (road and rail, waterways) and the Adriatic region (road, rail, air transport) possible. The Baltic Sea ports and their transport systems into the hinterland have to be integrated to a greater extent in new logistic systems and concepts in terms of market-suitability.

The airport BBI is a project of international interest. It therefore does not only require the European and transcontinental integration in air transport – that are mainly the “long-distance transit passengers” in passenger transport and cargo handling transport as a hub being necessary in terms of transport economy. BBI therefore requires the national and border-crossing integration in high-quality road and rail networks. This has still to be demanded and optimised on European scale. The partial spaces in Europe do not only experience a structural-political change, but also political dynamics with a new distribution of tasks radiating also to other continents.

This requires communication, transport and cooperation – the exchange of goods, knowledge and culture.

Within East Germany, a development corridor connecting North and South Europe would therefore also promote the connection of the metropolitan regions with the rural areas. The demographic development demands us to bundle the restricted public national and

1.

European funds at such locations where the regional attractiveness can be increased for investors and people seeking work.

Our most important objectives and expectation to national and European policy are therefore clearly and unambiguously:

1. the economic and social strengthening of the East German region as part of the Baltic-Adriatic Development Corridor;

2. the creation of a transport infrastructure offer on internationally competitive level;

3. the establishment of marketing and communication structures to relieve, on the one hand, the other overloaded transport corridors and, on the other hand, to strengthen their potentials in public awareness.

That's the reason why we want to fix our strategic objectives in the Berlin Declaration, which we prepared in common with the East German ministers responsible for infrastructure. We are at the beginning of a long, but creative process – it was not by chance that we call our conference "German Kick-Off Conference. Further conferences, maybe in Oslo or Ljubljana, Koper or Vienna should follow.

I warmly invite you to take part!

2. Wirtschaftliche Entwicklungsperspektiven und Anforderungen

Dr. Wolfgang Krüger
Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg

Mit der Initiative zur Entwicklung eines Ostsee-Adria-Korridors positioniert sich Deutschland – und dabei vor allem die ostdeutschen Bundesländer – in einem seit 2004 veränderten Europa. Sie bietet eine ausgezeichnete Chance, die ostdeutschen Bundesländer in einem wirtschaftlichen Großraum in der Mitte Europas zu präsentieren und Entwicklungsimpulse zu fördern. Die ostdeutschen Bundesländer werden dabei das Bindeglied sein, das

- den Ostseeraum als führenden Innovationsmarkt im Norden Europas,
- den zentraleuropäischen Raum mit seiner Tradition der kulturellen Vernetzung von Regionen und
- die neuen Wachstumsmärkte Zentral- und Osteuropas miteinander verknüpft.

Es ist ein ambitioniertes Ziel, einen Wirtschaftsraum zu entwickeln,

- der führend im Bereich wirtschaftsrelevanter Innovationen und innovativer Kooperationen ist,
- der ein starkes und nachhaltiges Wirtschaftswachstum zum Wohl seiner Einwohner aufweist,
- der hochqualifizierte Arbeitskräfte anzieht und
- der einen kulturell und sozial hochwertigen, europäischen Identitätsraum mit weltweiter Geltung darstellt.

Um dies zu erreichen, müssen die Regionen, Städte und Gemeinden des Korridors intensiv zusammenarbeiten.

2. Economic Development Perspectives and Requirements

Dr. Wolfgang Krüger
State Secretary, Ministry of Economics of the Brandenburg State

The initiative on the development of a Baltic-Adriatic Corridor has led to Germany's positioning – and in this regard mainly of the East German federal states – in a Europe that has been facing changes since 2004. It offers excellent chances to present the East German federal states in an economic region in the centre of Europe, as well as to promote development potentials. The East German federal states will be the link in this process that

- connects the Baltic Sea region as the leading innovation market in the North of Europe,
- connects the Central European region with its tradition of the cultural linking of the regions and
- links the new growth markets of Central and Eastern Europe with each other.

It is an ambiguous target to develop an economic region

- that is leading in the field of economy-relevant innovations and innovative cooperation,
- that has got a strong and sustainable economic growth for the well-being of its inhabitants,
- that attracts highly qualified labour and that
- presents a culturally and socially first-class European identity region of world-wide reputation.

For reaching this target, the regions, cities/towns and municipalities of the corridor have to enter into intensive cooperation with each other.

1.

Die Bereitschaft der europäischen Akteure, sich grenz- und damit kulturübergreifend auf Fragestellungen und Lösungsansätze einzulassen, ist wahrscheinlich einer der wertvollsten Innovationsmotoren, die Europa besitzt. In seiner kulturellen, wirtschaftlichen und sozialen Vielfalt liegt Europas Innovationspotential, das letztendlich auch zu neuen wirtschaftlichen Impulsen führen wird.

Die Schaffung eines neuen zentraleuropäischen Wirtschaftsraumes erfordert deswegen vor allem eine hohe Kommunikations- und Kooperationsfähigkeit zwischen den Regionen, um das Zusammentreffen von Wissen und die ungehinderte Entfaltung von Wirtschaftskooperationen zu unterstützen und strukturell zu untersetzen.

Die INTERREG-Programme eröffnen uns ganz neue Möglichkeiten, die europäischen Räume vor allem wirtschaftlich zu entwickeln. Insbesondere die Aufnahme der Priorität „Förderung von Innovationen“ in die transnationalen Programme lässt erwarten, dass im Rahmen von INTERREG IV verstärkt wirtschaftspolitische Fragen gestellt und neue Akteure in deren Bearbeitung einbezogen werden.

In dieser Priorität möchte die Europäische Union vor allem die Schaffung und den Ausbau von Wissenschafts- und Technologienetzwerken sowie die Aufwertung von regionalen Forschungs- und Entwicklungskapazitäten unterstützen. Verbesserung des Technologietransfers und des Zugangs zu wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie die Vertiefung der Zusammenarbeit von KMU und Forschungseinrichtungen sind hierzu geeignete Maßnahmen.

Wissen und Innovationen, d. h. die Umsetzung von neuen Erkenntnissen in bessere Produkte,

The readiness of the European stakeholders to deal with issues and approaches on border-crossing and culture-crossing levels is probably one of the most valuable motor of innovation Europe possesses. The innovation potential of Europe is marked by its cultural, economic and social diversity that will finally also generate new economic incentives.

The creation of a new central European economic region therefore requires mainly high capability of communication and cooperation between the regions to support and back up structurally the convergence of knowledge and the unhindered development of economic cooperation.

The INTERREG-programmes open up completely new opportunities to develop the European regions especially in economic terms. In particular, the integration of the priority issue “Promotion of Innovations” in the transnational programmes may expect that, within the framework of INTERREG IV, issues relevant to economic policy will be raised to a greater extent and new players will be involved in the process.

In this priority, the European Union mainly wants to support the creation and extension of networks focussed on science and technology, as well as the revaluation of regional research and development capacities. Improving the technology transfer and the access to scientific findings, as well as deepening the cooperation of SMEs and research institutions would be appropriate measures in this regard.

Knowledge and innovations, i.e. the implementation of new findings in better products, techniques and services are important driving forces for economic growth. These new programmes offer an instrument enabling us to adjust also the economic structures of

Verfahren und Dienstleistungen, sind wichtige Antriebskräfte für Wirtschaftswachstum. Mit den neuen Programmen verfügen wir über ein Instrument, auch die Wirtschaftsstrukturen der neuen Bundesländer noch zielgenauer auf wissensbasierte Bereiche auszurichten, um die Innovationskraft unserer Unternehmen zu stärken und zu innovativen, marktfähigen Produktentwicklungen zu kommen.

Unser Mittelstand, der in den ostdeutschen Bundesländern das Rückgrat der Wirtschaft bildet, muss seine Ausrichtung auf internationale Zusammenarbeit verstärken. Gerade ostdeutschen KMU fehlt noch zu häufig die notwendige Unternehmensgröße, um innovative Produkte, Dienstleistungen oder Verfahren zu entwickeln und erfolgreich am Markt einzuführen.

Um den Ostsee-Adria-Korridor zu entwickeln, müssen wir gemeinsam Schlüsselprojekte initiieren. Die Politik wird dabei Vorhaben unterstützen, die in ihrer Gesamtheit eine integrierte, wirtschaftsorientierte Raumentwicklung zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Regionen zum Ziel haben. **Für eine Integration der ostdeutschen Bundesländer in einen großen europäischen Wirtschaftsraum gibt es keine Alternative.**

Dem Anliegen der Konferenz, den Ostsee-Adria-Enwicklungskorridor in einer gemeinsamen Aktion der ostdeutschen Länder

- der europäischen Öffentlichkeit nahe zu bringen,
- für das Vorhaben politische Unterstützung zu suchen und
- künftige Maßnahmen untereinander abzustimmen,

kann ich daher nur beipflichten.

the new federal states even more precisely to knowledge-based fields in order to strengthen the innovative power of our companies and to obtain innovative, marketable product developments.

Our medium-sized companies that are the backbone of economy in the East German federal states have to intensify its focus on international collaboration. Even the East German SMEs often have had a lack of the required company size for developing innovative products, services or technologies and for placing them successfully on the market.

1.

Der Ausbau und die Ertüchtigung des Verkehrsnetzes sind wichtige Meilensteine. Wollen wir unsere Region als Drehkreuz zwischen Zentral- und Nordeuropa etablieren, müssen wir eine leistungsfähige Infrastruktur und Logistik anbieten. Aus den infrastrukturellen Knotenpunkten gilt es regionale Struktureffekte und wirtschaftliche Wertschöpfungsstrategien zu entwickeln.

Die Konferenz wird ein weiterer Schritt dazu sein, eine international tragfähige Kommunikations- und Organisationsstruktur aufzubauen, die sich als Plattform für den Interessenaustausch ebenso anbietet wie zum konkreten gemeinsamen Arbeiten befähigt. Sie soll politische Willensbildung, Formulierungen gemeinsamer wirtschaftlicher Interessen, eine abgestimmte Infrastrukturentwicklung, ein gemeinsames Auftreten gegenüber Brüssel und vieles mehr ermöglichen.

Volkmar Strauch
Staatssekretär in der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen, Berlin

Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen begrüßt diese Veranstaltung, die die Regionalentwicklung mit der Wirtschaft zusammen gestaltet. Um im Standortwettbewerb zu bestehen, muss die Raumordnung im Zusammenwirken mit der Wirtschaftspolitik die Voraussetzungen für Innovations- und Wachstumsprozesse verbessern.

Ich möchte zehn Thesen nennen, die aus meiner Sicht für eine Zusammenarbeit in einem Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor wichtig sind.

1. Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist ein gutes Beispiel für transnationale Zusammenarbeit. Das letzte Baltic Development Forum in Tallinn, an dem ich Berlin vertrat, fand für diese Art der Vernetzung zwischen

In order to develop the Baltic-Adriatic Corridor we have to initiate together key projects. Politics will support such projects aiming – in their entirety – at an integrated, economic-related regional development to strengthen the competitiveness of the participating regions. **There is no alternative for the integration of the East German federal states in a large European economic region.**

That's the reason why I very much agree with the issue of the conference

- to familiarize the European public with the Baltic-Adriatic-Development Corridor within the framework of a common action of the East German federal states,
- to ask for political support for the projects and
- to coordinate future measures.

Extension and strengthening of the transport network are important milestones. If we want to establish our region as a hub between Central and Northern Europe, we do have to offer efficient and capable infrastructures and logistics. It will be necessary to develop regional structural effects and economic strategies on value creation from the infrastructural hubs.

The conference will be a step forward to develop an internationally sustainable communication and organisation structure that might be a platform for the exchange of interests, as well as enable collaboration on precise issues. The conference shall enable, among other things, to form opinions on political issues, to formulate common economic interests, to reach a harmonised development of the infrastructure, and to represent the interests in common in Brussels.

Regionen eine m. E. treffende Beschreibung: „We are similar enough to learn from each other and we are different enough that it makes sense".

2. Nachbarn haben nur dann nachbarschaftliche Eigenschaften, wenn sie tatsächlich die Fähigkeit haben, zueinander zu kommen. Hierbei kommt der Frage der Erreichbarkeit eine besondere Bedeutung zu.

3. Nachbarschaften haben „spill over" Effekte, so haben wirtschaftliche Aktivitäten immer Auswirkungen auf Anrainerstaaten oder Agglomerationen zwischen Metropolen-Kernen. Es macht also Sinn, eine Nord-Süd Partnerschaft aufzubauen und diese spill over Effekte zu nutzen.

4. Regionen und Städte haben immer ein gutes und langes Gedächtnis. Unsere historischen Erfahrungen entlang dieses Raumes sind Grund genug, hieran anzuknüpfen und diese wieder zu beleben.

5. Raumplanung ist dann sinnvoll, wenn sie die wirtschaftlichen Potentiale und Entwicklungschancen berücksichtigt und eventuell auch an erste Stelle stellt. Denn das Zusammenwachsen der Regionen hängt von den wirtschaftlichen Entwicklungen ab. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor, trotz seiner räumlichen Dimensionen ein Wirtschaftscluster sein kann. An einem Nord-Süd-Korridor als reiner Transitstrecke kann kein Interesse bestehen.

Volkmar Strauch
State Secretary at the Berlin Senate Department for Economics, Technology and Women's Issues

The Senate Department for Economics, Technology and Women's Issues highly welcomes this conference that is performed by bodies of regional development in cooperation with the economy. To be competitive among the locations regional development has to focus on improving the prerequisites for processes of innovation and growth in interrelation with economic policy.

I would like to state ten theses which are – from my point of view – important for the cooperation in a Baltic-Adriatic-Development Corridor.

1. The Baltic-Adriatic Development Corridor is a good example of transnational cooperation. I think the last Baltic Development Forum in Tallinn at which I represented Berlin, formulated this connection between the regions accurately by saying: „We are similar enough to learn from each other and we are different enough that it makes sense".

2. Neighbours will only be neighbours in the real sense, if they are really capable of coming together and cooperating. In this respect, the issue of accessibility is of special importance.

3. Neighbouring countries have got „spill over" effects; by this any economic activities always have an influence on Riparian states or agglomerations between metropolitan cores. It would therefore make sense to establish a North-South partnership and to make use of these spill over effects.

4. Regions and cities always have a good memory. Our experience gained by history along this region is reason enough to follow and revive this experience.

6. Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist wichtig, weil die beteiligten Regionen die Kernstücke der Mitte Europas bilden. Die zentripetalen Kräfte dieses Raumes müssen gebündelt und zusammengehalten werden.

7. Wir wissen um die intensiven Ost-West-Beziehungen und Handelsströme. Doch auch die Nord-Süd-Handelsströme wachsen stetig. Wichtig sind hierbei die Kreuzungspunkte beider Verbindungen. Ein solcher wichtiger Kreuzungspunkt ist zum Beispiel die Metropolregion Berlin-Brandenburg.

8. Zur Organisation dieser Handelsströme gehört eine ausgefeilte Logistik. Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor bietet sich als Entwicklungsraum für neue Logistikansätze an.

9. Die Ostsee und das Mittelmeer haben als Meere in Randlage der Europäischen Union eine wichtige symbolische Funktion.

10. Eine erfolgreiche Zusammenarbeit im Entwicklungskorridor gelingt dann, wenn Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zusammenarbeiten und eng kooperieren, wie dies in einer so genannten Triple Helix Struktur oder, wie wir es nennen – Quadriga – geschieht.

5. Spatial planning will be reasonable, if it considers the economic potentials and development chances and possibly gives first priority to those ones, because the growing together of the regions depends on the economic development. In this context, the question arises whether the Baltic-Adriatic Development Corridor can be an economic cluster despite its spatial dimensions. There might be surely no interest in having a North-South corridor as a pure transit route.

6. The Baltic-Adriatic Development Corridor is important because the participating regions form the core areas of the middle of Europe. The centripetal forces of this region have to be bundled and kept together.

7. We know about the intensive East-West-relationships and trade flows. But the North-South trade flows are permanently increasing. The metropolitan region of Berlin-Brandenburg is such an important crossing point.

8. Well-thought logistics is also required to organise trade flows. The Baltic-Adriatic Development Corridor would be appropriate as a development region for new logistic approaches.

9. The Baltic Sea and the Mediterranean Sea have got an important symbolic function as oceans in a peripheral position in the European Union.

10. Successful cooperation within the development corridor will be possible, if economy, science and policy work together and cooperate closely as this is the case in a so-called triple helix structure, or quadriga, as we call it.

3. Territoriale Zusammenarbeit – wichtige Schritte zur Umsetzung der Territorialen Agenda der EU

Dr. Wolfgang Preibisch
Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Mitteleuropa rückt immer näher zusammen. Vor diesem Hintergrund gewinnt die Frage an Bedeutung, wie wir diesen territorialen Zusammenhalt raumentwicklungspolitisch gestalten. Dieser Frage haben sich die für Raumentwicklung in den EU-Mitgliedstaaten zuständigen Ministerinnen und Minister gestellt und sich im Rahmen der Deutschen EU-Ratspräsidentschaft im Mai 2007 auf die Territoriale Agenda der EU und die Leipzig Charta verständigt und damit die Grundlage für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung unserer Regionen und Städte geschaffen.

Wir wollen diese Ziele im Skandinavisch-Adriatischen-Korridor für Wachstum und Entwicklung umsetzen. Es geht darum, den Korridor verkehrlich effizienter zu nutzen und den Gemeinden, Städten und Regionen die für ihre wirtschaftliche und soziale Entwicklung notwendigen Impulse zu geben. Dabei gilt es, neben der Verbesserung der verkehrlichen Situation die Entwicklungspotentiale zu mobilisieren und die örtlichen und regionalen Charakteristika der Städte und Regionen herauszustellen.

Dazu bedarf es einer europaweiten Zusammenarbeit, unmittelbar grenzüberschreitend und vor allem transnational, über Staats- und Kulturgrenzen, hinweg. Ein Förderinstrument ist INTERREG als Mainstream-Förderung der EU-Strukturfondsmittel (Ziel-3-Förderung). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt diese Kooperation

3. Territorial Cooperation – Important Steps to Implement the Territorial Agenda of the EU

Dr. Wolfgang Preibisch
Head of Directorate at the Federal Ministry for Transport, Building and Urban Development

Central Europe is moving together. Behind this background it is important to know how we create this territorial cooperation in terms of regional development policy.

The ministers of the EU-member countries being responsible for regional development faced up to this question and in May 2007 they therefore agreed on the Territorial Agenda of the EU and the Leipzig Charta within the framework of the German EU-council presidency; by this they established the fundamentals for a sustainable economic development of our regions and cities.

It is our aim to implement these objectives in the Scandinavian-Adriatic Corridor for Growth and Development. The focus is on using the corridor more efficiently in terms of transport and to give the municipalities, cities and regions the impetus necessary for their economic and social development. For this purpose, the activities concentrate on mobilising the development potentials, as well as on stressing the local and regional characteristics of the cities and regions apart from improving the transport situation.

This requires European-wide cooperation, in a directly border-crossing manner, mainly

seit 2002 mit dem Bundesprogramm „Transnationale Zusammenarbeit“. Im Zeitraum 2003 bis 2006 wurden mit Mitteln des Bundesprogramms in Höhe von 4,8 Mio. Euro insgesamt 45 INTERREG-III-B-Projekte in vier transnationalen Kooperationsräumen (Alpen, Nordsee, Ostsee, CADSES) gefördert. Mit den eingesetzten Mitteln konnten wir ein Vielfaches, insgesamt 51,3 Mio. Euro, an Strukturfondsmitteln einwerben. Die bisher geförderten Projekte zeigen, dass mit geringem investivem Mitteleinsatz Ziele wie die Erhöhung und Intensivierung von Erreichbarkeit, Mobilität und Vernetzung durchaus erreicht werden können.

Zunehmende wirtschaftliche Interaktionen sowie steigende Verkehrsaufkommen, insbesondere in Mitteleuropa, erfordern schnelle, effiziente und aufeinander abgestimmte Verkehrsverbindungen. Hierzu bedarf es der Vermeidung von Engpässen und der Entwicklung von multimodalen Verkehrsnetzen. Ein Großteil des Güterverkehrsaufkommens für Mitteleuropa wird über die Ostsee- und Adriahäfen abgewickelt. Die Adriahäfen Triest, Koper und Rijeka haben das Potential, sich zu Gateway-Häfen für Waren von und nach Asien zu entwickeln. Die Øresundregion ist heute schon eine boomende Region. Um eine effiziente Vernetzung der Verbindungen und somit eine Verbesserung von Mobilität und Erreichbarkeit zu gewährleisten, ist eine Renaissance der Nord-Süd-Verbindungen in Europa erforderlich.

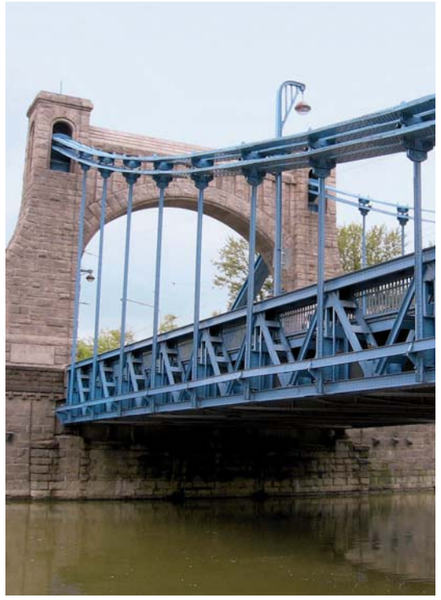
Der skandinavisch-adriatische Korridor verknüpft europäische Metropolen, Stadtregionen und wichtige Städte. Von Oslo, Kopenhagen, Berlin, Prag, Bratislava, Wien, Zagreb und Ljubljana bis an die Adriahäfen Triest, Koper und Rijeka werden insgesamt 8 europäische Hauptstädte und 11 europäische Länder durch diesen Korridor abgedeckt.

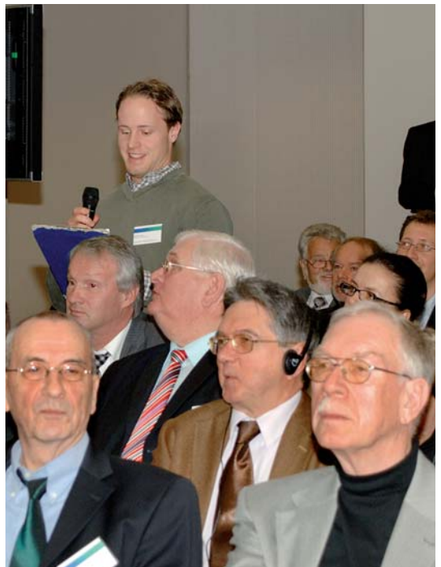
transnationally, beyond country and cultural borders. INTERREG constitutes a funding instrument as mainstream funding of the EU structural funds (Objective-3-Funding). Since 2002 the Federal Ministry for Transport, Building and Urban Development has supported this cooperation with the federal programme “Transnational Cooperation”. From 2003 until 2006 altogether 45 INTERREG-III-B-projects were supported with funds of the federal programme amounting to € 4.8 million in four transnational regions of cooperation (The Alps, North Sea, Baltic Sea, CADSES). With the help of the funds used we were able to raise a multiple of funds, in total € 51.3 million of structural funds. The projects that have been promoted up to now show that is it quite possible to reach targets such as increasing and intensifying accessibility, mobility and networking just by little investments.

Increasing economic interactions, as well as increasing transport volumes, in particular in Central Europe, require fast, efficient and harmonised transport connections. In this regard, bottlenecks have to be avoided and multi-modal transport networks to be developed. A huge part of the freight transport volume for Central Europe is handled via the Baltic Sea and Adriatic ports. The Adriatic ports of Triest, Koper and Rijeka have got the potential to become gateway ports for goods transported from and to Asia. The region of Øresund is already now a booming region. For guaranteeing an efficient networking of the connections and thus an improvement of mobility and accessibility a renaissance of the North-South connection is necessary in Europe.

The Scandinavian-Adriatic corridor connects European metropolises, urban regions and important cities. Ranging from Oslo, Copenhagen, Berlin, Prague, Bratislava, Vienna, Zagreb and Ljubljana up to the Adriatic ports

Ziel für den Korridor muss es sein, die jetzige Fahrtdauer im Personen- und Güterverkehr wesentlich zu verkürzen und den Korridor verkehrlich effizienter zu nutzen. Heute muss man im Personenverkehr für die in Luftlinie rund 250 km lange Strecke von Berlin nach Kopenhagen über Hamburg und damit etwa 630 km weit fahren. Dafür benötigt man 6 ½ Stunden. Von Berlin nach Wien sind es sogar





of Triest, Koper and Rijeka this corridor covers altogether 8 European capitals and 11 European countries.

It has to be the corridor’s objective to decisively reduce the present travelling times in passenger and freight transport, as well as to use it more efficiently in terms of transport. Nowadays, the distance from Berlin to Copenhagen via Hamburg is 630 km long in passenger transport, at a bee-line of 250 km. It takes you 6.5 hours to cover this distance. It even takes you 9 hours to go from Berlin to Vienna, that’s also a distance of some 630 km. If you have a closer look, however, at the distance from Amsterdam to Stuttgart, being of similar distance, then it takes you only 5.5 hours to go there. Going from Paris to London, that’s just 2/3 of the afore-mentioned distance, takes you only 2¼ hours.

The Scandinavian-Adriatic corridor will look at a wider picture and link its activities with those of the Central European Transport Corridor CETC according to a guiding model; those activities will have to be harmonised. We also wish to closely cooperate with the West Polish partners.

We are of the opinion that the Scandinavian-Adriatic corridor is of central strategic importance and constitutes the main issue of the Territorial Agenda, the Federal Programme “Transnational Cooperation” of the EU-Structural Funds. In this spirit, we established an inter-ministerial accompanying team in summer 2007. Furthermore, we initiated an accompanying research project within the framework of which, consulted by the Federal Agency for Civic Engineering and Regional Development, two project applications were initiated; they will be submitted in the INTERREG-IV-B-cooperational regions of the Baltic Sea and Central Europe in spring 2008.

9 Stunden für annähernd ebenfalls 630km. Betrachtet man hingegen die ähnlich lange Strecke von Amsterdam nach Stuttgart, so sind nur 5 ½ Stunden aufzuwenden. Für die Strecke von Paris nach London, immerhin zwei Drittel der zuvor genannten Wege, benötigt man nur 2 1/4 Stunden.

Der Skandinavisch-Adriatische Korridor wird über den eigenen Tellerrand hinausschauen und seine Aktivitäten mit denen des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC im Sinne eines Leitermodells vernetzen und sie aufeinander abstimmen. Wir wünschen uns eine enge Zusammenarbeit auch mit westpolnischen Partnern.

Aus unserer Sicht, ist der Skandinavisch-Adriatische Korridor von zentraler strategischer Bedeutung und bildet die Schwerpunkte der Territorialen Agenda, des Bundesprogramms „Transnationale Zusammenarbeit“ und der Mainstream-Förderung „Europäische Transnationale Zusammenarbeit“ der EU-Strukturfonds ab. In diesem Sinne haben wir im Sommer 2007 eine interministerielle Begleitgruppe eingesetzt. Wir haben darüber hinaus ein Begleitforschungsvorhaben initiiert, im Rahmen dessen, beraten durch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, zwei Projektanträge erarbeitet werden, die in den INTERREG-IV-B-Kooperationsräumen Ostsee und Mitteleuropa im Frühjahr 2008 eingereicht werden. Darüber hinaus haben wir den Deutschen Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung beauftragt, eine Interessengemeinschaft Skandinavisch-Adriatischer Korridor ins Leben zu rufen. Die Aktivitäten der Interessengemeinschaft werden sich auf die Interessenbündelung sowie gezieltes Networking und Lobbying konzentrieren.

Furthermore, we entrusted the German Association for Housing, Urban Planning and Regional Development with bringing a community of interests for the Scandinavian-Adriatic Corridor into being. The activities of this community of interests will focus on bundling the interests as well as on specific networking and lobbying.

4. Raumwirtschaftliche Voraussetzungen für die Entwicklung des Korridors

Prof. Dr. Hans-Joachim Kujath
Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner

Der Ostsee-Adria-Korridor stellt die kürzeste Verbindung zwischen Ostsee und Adria dar. Der Korridor verbindet Teilräume, die auf historisch gewachsenen wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen beruhen. Innerhalb des nördlichen und des südlichen Teilraums lassen sich enge wirtschaftliche, politische und kulturelle Verflechtungen identifizieren. Im mittleren „Verbindungsraum“ gibt es seit den politischen Umbrüchen 1989/90 die Chance, an historische wirtschaftliche und kulturelle Verbindungen wieder anzuknüpfen.

4. Preconditions of Spatial Economics for the Development of the Corridor

Prof. Dr. Hans-Joachim Kujath
Institute for Regional Development and Structural Planning (Erkner)

The Baltic-Adriatic-Development Corridor is the shortest connection between the Baltic Sea and the Adriatic Sea. This corridor connects partial territories having their origin in historically based economic and cultural relations. Within the northern and southern partial territories, close economic, political and cultural cross-links can be identified. In the middle “Territory of Connections” there has been the chance since the political changes in 1989/90 to build on historical, economic and cultural connections again.

In the past, the transfer of knowledge was the most essential reason for establishing transnational cooperation and offers now numerous opportunities for the development of the Baltic-Adriatic Corridor. The transfer of knowledge contributes to the formation of new centres and new peripheries, this means, knowledge structures spaces. Again and again, individual cities and towns within the corridor have given impetus in terms of culture and creativity like for instance Florence in the 15th century, Vienna between 1780 and 1910 or Berlin during the times of the Weimar Republic.

1.

Der Transfer von Wissen bildete in der Vergangenheit ein wichtiges Motiv für transnationale Kooperationen und bietet Möglichkeiten für die Entwicklung des Ostsee-Adria Korridors. Wissenstransfer trägt zur Herausbildung neuer Zentren und neuer Peripherien bei, somit strukturiert Wissen den Raum. Immer wieder haben einzelne Städte im Korridorraum entscheidende kulturelle und kreative Impulse gesetzt, wie beispielsweise Florenz im 15. Jahrhundert, Wien zwischen 1780 und 1910 oder Berlin in der Zeit der Weimarer Republik.

Die regionalen Wirtschaftspotentiale im Korridorraum können durch funktionale Vernetzungen zwischen den Branchen und innerhalb der Branchen stärker genutzt werden. Die vorhandenen Wissens- und Innovationspotentiale sind im Norden besonders ausgeprägt. Hier findet man hoch technologisierte Wirtschaftsstrukturen, die sich auf eine breite Forschungsaktivität stützen. Im übrigen Raum konzentrieren sich die Wissens- und Innovationspotentiale auf die Metropolregionen.

Die Bereiche Biotechnologie, Information und Kommunikation sowie Automotive sind im Korridor Schwerpunktbranchen. Als vierte kommt die maritime Wirtschaft hinzu, da hier aufgrund der Lage des Korridors zwischen Ostsee und Adria erhebliches Potential im Korridorraum vorhanden ist.

The regional economic potentials in the corridor can be used, to a greater extent, by functional networking between the sectors and within the sectors. The existing knowledge and innovation potentials are particularly more evident in the North. Here you have highly developed economic structures based on comprehensive research activities. In the other regions, the knowledge and innovation potentials are concentrated on the metropolitan regions.

The corridor's focus has been on the fields of biotechnology, information and communication, as well as automotive industry as the central sectors. The maritime industry has been in the fourth place because considerable potential has been available in the corridor due to its location between the Baltic Sea and the Adriatic Sea.

A "stock taking" of the foreign trade connections of selected federal states reveals that the potential of cooperation is capable of being extended. The majority of foreign trade deals are made with "Non-Corridor-Countries", mainly in Western Europe. The share of foreign trade relationships of the federal states with the "Corridor Countries" ranges between 17.5% (Berlin-Brandenburg) and 29.76% (Bavaria).

Metropolitan regions play a key role as regards the linking of the corridor region. The corridor has a polycentric structure with numerous capital and metropolitan regions. About 110 million people are living in the area under investigation, this corresponds to roughly 20%

Eine Bestandsaufnahme der Außenhandelsverflechtungen ausgewählter Bundesländer verdeutlicht, dass die Kooperationspotentiale ausbaufähig sind. Der Großteil des Außenhandels wird mit „Nicht-Korridorstaaten" abgewickelt, vor allem mit Westeuropa. Der Anteil der Außenhandelsverflechtungen der Bundesländer mit den „Korridorstaaten" liegt zwischen 17,5 % (Berlin-Brandenburg) und 29,76% (Bayern).

Metropolregionen kommt eine Schlüsselrolle für die Verknüpfung des Korridorraumes zu. Der Korridor weist eine polyzentrale Struktur mit zahlreichen Hauptstadt- und Metropolregionen auf. Im gesamten Untersuchungsraum leben circa 110 Mio. Menschen, dies entspricht knapp 20 % der EU Bevölkerung. Dabei wirken die Metropolen und Wachstumskerne durch Vernetzungen untereinander und mit ihren Regionen als Motoren der Korridorintegration. Entscheidend für den Erfolg dieser Funktion ist daher, dass sich die Erreichbarkeiten zwischen den Metropolen verbessern.

Qualitative Verbesserungen und Lückenschlüsse der Verkehrsinfrastruktur sind notwendig. Derzeit wird über eine strategische Aufwertung der Nord-Süd-Verbindung diskutiert, auch um andere Korridore zu entlasten. In den vergangenen Jahren haben in Teilabschnitten des Korridors bereits erhebliche Modernisierungen und Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur

of the population of the EU. In this respect, the metropolises and centres of growth interact by networking among each other and with their regions as motors for the integration of the corridor. The fact that accessibility between the metropolises will have to improve is therefore decisive for the success of this function.

Qualitative improvements and bridging gaps of the transport infrastructure are necessary. At present, a strategic revaluation of the North-South connection is under discussion, also aiming at relieving the other corridors. In previous years, considerable modernisation activities and improvements of the transport infrastructure took

1.

place in the partial zones of the corridor. Further projects are being planned, like for instance the construction of a Brenner basic tunnel or the promotion of “maritime motorways” at the Mediterranean and the Baltic Sea. As regards freight transport, high increases in volume are forecasted, in particular for the Southern region and the Mediterranean ports. The number of passengers in air traffic also increased tremendously in the Baltic-Adriatic-Corridor in the past few years.

The vision is to get an integrated development corridor between the Baltic Sea and the Adriatic Sea. In this regard, the following aspects are of importance:

- Using the potentials of the metropolitan regions,
- Linking education, economy and science,
- Infrastructure measures for the support of regional development,
- Increasing the public perception of the corridor.

Accessibility in the corridor (fastest train connection):

• Berlin – Copenhagen: 6:44 h

• Copenhagen – Stockholm: 5:09 h

• Copenhagen – Oslo: 8:22 h

• Berlin – Vienna: 9:17 h

• Berlin – Prague: 4:35 h

• Vienna – Budapest: 2:51 h

• Vienna – Triest: 7:36 h

stattgefunden. Weitere Projekte sind in Planung, wie beispielsweise der Bau eines Brennerbasistunnels oder die Förderung von „Meeresautobahnen“ in Mittelmeer und Ostsee. Für den Güterverkehr werden starke Transportzuwächse prognostiziert, insbesondere für den südlichen Raum und die Mittelmeerhäfen. Auch das Passagieraufkommen im Flugverkehr im Ostsee-Adria Korridor hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen.

Die Vision ist ein integrierter Entwicklungsraum zwischen Ostsee und Adria. Dabei sind die folgenden Aspekte von Bedeutung:

- Potentiale der Metropolregionen nutzen
- Vernetzung von Bildung, Wirtschaft und Wissenschaft,
- Infrastrukturmaßnahmen zur Unterstützung der Regionalentwicklung,
- die Wahrnehmung des Korridorraums verbessern.

Erreichbarkeiten im Korridor (schnellste Zugverbindung):

• Berlin – Kopenhagen: 6:44 h

• Kopenhagen – Stockholm: 5:09 h

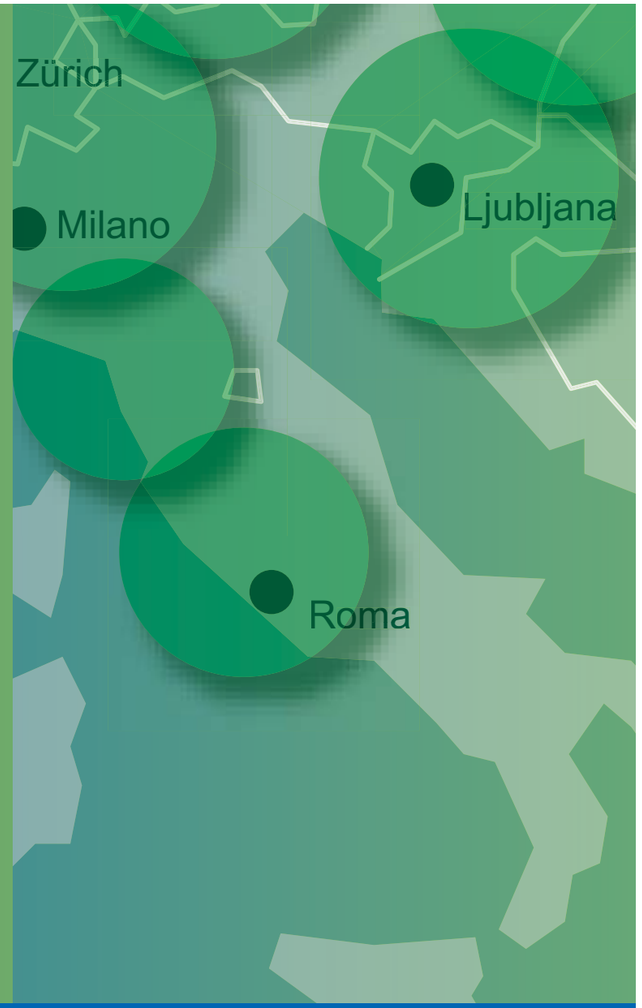
• Kopenhagen – Oslo: 8:22 h

• Berlin – Wien: 9:17 h

• Berlin – Prag: 4:35 h

• Wien – Budapest: 2:51 h

• Wien – Triest: 7:36 h



Europäische Vernetzung und wirtschaftliche Kooperation – Chancen und Perspektiven

European Networking and Economic Cooperation – Chances and Perspectives

2. Europäische Vernetzung und wirtschaftliche Kooperation – Chancen und Perspektiven

European Networking and Economic Cooperation – Chances and Perspectives

1. Europäische Vernetzung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor

Paolo Menegazzo, *Regione Veneto*
Francesca Forestieri, *Net Engineering, Rom*

Das A-B Landbridge Projekt (Juni 2006 bis April 2008) ist ein europäisches Kooperationsprojekt mit 19 Partnern aus 6 Ländern und untersucht die drei parallel verlaufenden intermodalen Transportkorridore von Gdynia/Gdansk zur Adria, von Sczecin/Swinoujscie zur Adria sowie von Rostock zur Adria. Im Rahmen des Projektes wird eine erste Machbarkeitsstudie zur Entwicklung von den drei Korridoren erarbeitet. Die Korridore verbinden die Wachstumsmärkte zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeerraum und tragen zum regionalen wirtschaftlichen Zusammenhalt bei. Als Ergebnis wird eine Road Map für die Korridore entwickelt, welche Festlegungen für ein institutionelles Profil für das A-B-Landbridge Kooperationsprogramm und Empfehlungen für konkrete Maßnahmen umfasst.

Das Projekt zielt auf die Identifizierung, Charakterisierung und Bewertung von den drei Korridoren ab – in Hinblick auf Regionalentwicklung, Verkehrsbedingungen und logistische Dienstleistungen. Berücksichtigt werden der Status Quo (2006) und eine Prognose für die Zukunft (2010 und 2020). Diese Analyse konsultiert wichtige Referenzprojekte/-programme auch außerhalb des Kooperationsraumes. Das Projekt A-B Landbridge basiert auf der Einrichtung von neuen, multisektoralen Partnerschaften zwischen Akteuren verschiedener Verwaltungen und Institutionen sowie dem privaten Sektor für die Bewertung der verschiedenen A-B Landbridge-Szenarien und der potentiellen Marktmöglichkeiten. Darüber hinaus zielt das Projekt auf die Identifizierung der wichtigsten Kooperationsdienstleistungen für Häfen und Terminals ab und bewertet die notwendigen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen.

1. European Networking within the Baltic-Adriatic-Development Corridor

Paolo Menegazzo, *Regione Veneto*
Francesca Forestieri, *Net Engineering, Rom*

The A-B Landbridge project (duration: June 2006 – April 2008) is a European cooperation project with 19 partners coming from 6 countries and investigates the three parallel inter-modal transport corridors from Gdynia/Gdansk to the Adriatic Sea, from Sczecin/Swinoujscie to the Adriatic Sea, as well as from Rostock to the Adriatic Sea. Within the framework of the project a first feasibility analysis of the three corridors has been prepared. The corridors connect the growth markets between Northern Europe and the Mediterranean region and contribute to the regional economic cohesion. A road map will be prepared including specifications for an institutional profile for the A-B-Landbridge cooperation as well as recommendations for precise measures.

Prof. Per Homann Jespersen
FLUX Centre for Transport Research, Universität Roskilde

Das INTERREG III B-Projekt COINCO (Corridor of Innovation and Cooperation) hat die Entwicklung und Optimierung von Verkehr, Infrastruktur, Innovation und Kooperation entlang der skandinavisch-zentraleuropäischen Nord-Süd-Achse zum Ziel. Kernidee von COINCO – mit 17 Partnern aus 5 Ländern – ist die Verdichtung der Kooperation zwischen einem der innovativsten Räume der EU (Øresundregion) und dem größten zentraleuropäischen Metropolenraum (Berlin/Brandenburg) sowie die Entwicklung von Instrumenten für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, um eine nachhaltige und attraktive Region zu schaffen, die im globalisierten Wettbewerb bestehen kann.

Ein Ergebnis war die Entwicklung eines Strategiepapiers zu den Entwicklungspotenzialen des Korridors. In verschiedenen Workshops wurden Visionen für die Entwicklung der COINCO-Region und entsprechende

The project aims at identifying, characterising and assessing the three corridors – with respect to regional spatial development, transport conditions, and logistics services: The status quo (2006) and forecasts for the future (2010, 2020) will be taken into account. This analysis uses important reference projects and programmes also outside the territory of cooperation. The A-B Landbridge project is based upon establishing new, real multi-sectoral partnerships between stakeholders from different administrations, institutions and the private sector for the evaluation of the different A-B Landbridge scenarios and of the potential market opportunities. In addition, the project aims at identifying the most viable co-operation services for ports and terminals and evaluates the necessary preconditions for activating the services.

Umsetzungsstrategien definiert. Die Ergebnisse sind in dem „Vision Document“ als Arbeitsgrundlage festgehalten.

Am 7. März 2007 haben Politiker aus den Städten und Regionen des Korridors in Oslo eine Charta unterschrieben. Die Unterzeichnung der COINCO Charta ist das konkrete Resultat, welches die so genannte „Skandinavische Arena“ – eine Kooperation zwischen der dänisch-schwedischen Øresund-Region und der schwedisch-norwegischen GO-Region (GO für Göteborg und Oslo) – initiiert hatte. Durch einen „bottom-up approach“ ist es in dieser Zeit gelungen, eine Strategie auf den Gebieten wirtschaftlicher Entwicklung und Zusammenarbeit, institutioneller Kooperation und Verkehrsinfrastrukturentwicklung auszuarbeiten sowie eine Reihe von konkreten Projekten zur künftigen Weiterentwicklung vorzuschlagen.

Karl Fischer
Geschäftsführer, Logistik Kompetenz Zentrum GmbH (LKZ)

Aufgrund der Globalisierung steigt die Zahl der Verkehrströme weltweit immer mehr an. Insbesondere im Bereich Containerverkehr war und wird das Wachstum weiterhin unverhältnismäßig hoch sein. In Europa sind die Kapazitäten in den Häfen der nördlichen Port Range und die Verbindungen von Straße und Bahn zum Hinterland völlig überlastet, was zu großen Verzögerungen führt. Der Markt, die Transportunternehmen und die Transporteure suchen nach neuen Wegen und haben dabei die Häfen des Süd- und Mittelmeerraumes entdeckt. Von hier aus werden die Güter nach Mittel- und Nordeuropa transportiert. Das bringt Zeit- und Kostenvorteile mit sich und im Sinne eines Europäischen Bewusstseins für den Klimawandel führt dies auch zu CO_2-Reduzierungen.

Prof. Per Homann Jespersen
FLUX Centre for Transport Research, University of Roskilde

The INTERREG III B-project COINCO (Corridor of Innovation and Cooperation) aims at developing and optimising transport, infrastructure, innovation and cooperation along the Scandinavian-Central European North-South-axis. It is the central idea of COINCO – together with 17 partners from 5 countries – to deepen the collaboration between the most innovative regions of the EU (Øresund region) and the biggest Central European region (Berlin/Brandenburg), as well as to develop instruments for the border-crossing cooperation for creating a sustainable and attractive region being competitive on global level.

The preparation of a strategy paper on the development potentials of the corridor was one of the results. Different workshops defined visions for the development of the COINCO-region and respective implementation strategies. The results were fixed as a basis to work with in the “Vision Document”.

On 7 March 2007 politicians of the cities and regions of the corridor met in Oslo to sign a charter. The signing of the COINCO-Charter was the concrete result which was achieved by the so-called “Scandinavian Arena” – cooperation project between the Danish-Swedish Øresund region and the Swedish-Norwegian GO-region (GO for Gothenburg and Oslo). By using a “bottom-up approach” it was possible at that time to prepare strategies in the fields of economic development cooperation, institutional co-operation and development.

Aber es besteht auch die Gefahr, dass der sehr sensitive Alpenraum von den Waren, die auf der Straße befördert werden, „überrannt“ wird. Um diese Gefahr zu vermeiden, sind die logistischen Dienstleistungsanbieter aufgefordert, zeitig genug geeignete und machbare Lösungen zu entwickeln.

In dem europäischen Projekt Alpine Freight Railway (AlpFRail, 2003 bis 2007) wurde diese Problematik aufgegriffen und innovative Lösungen für eine Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene entwickelt. Fünf konkrete Bahnkonzepte wurden im Rahmen einer Partnerschaft bestehend aus 17 lokalen, regionalen und nationalen Behörden aus vier Staaten unter der Projektleitung des Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien erarbeitet.

Der Erfolg dieses Projektes konnte nur durch die Schaffung eines sozialen Netzes verschiedener Partner als ein erster Schritt erreicht werden. Erst als die verschiedenen nationalen und sektoralen Behörden ihre regionalen Anliegen und Anforderungen in das gemeinsame europäische Ziel einfügen konnten, um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, konnte die fachliche Arbeit beginnen.

Karl Fischer
Managing Director, Logistik Kompetenz Zentrum GmbH (LKZ)

Due to globalization the transport flows are growing worldwide. Especially in the field of container transport the growth has been and will continue to be disproportionately high. In Europe the Northern Port Range has been both, benefiting, but also suffering from this growth. In Europe, the capacities in the ports of the Northern Port Range and the connections of road and rail to the hinterland are extremely overloaded leading to considerable delays. The market, the shipping companies and forwarders have been looking for new ways and have been “discovering” the ports of the South- the Mediterranean ports. From there the goods are transported to Central and Northern Europe. This brings benefits of time, costs and in the sense of a European awareness of climate change, CO_2 reductions. But there is also the risk that the very sensitive Alpine space will be overrun by the goods travelling on road. To avoid this danger the logistic service providers are asked to develop solutions early enough. In the European project Alpine Freight Railway (AlpFRail), which was funded by the European programme INTERREG III B this risk was recognized and innovative solutions for shifting freights from road to rail were developed. Five concrete rail concepts were elaborated by a partnership of 17 local, regional and national authorities from four countries under the lead project management of the Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ) Prien.

The success of this project could only be achieved by building up a social network of the different partners as a first step. Only after the different national and sectoral authorities could integrate their regional concerns into the common European aim to shift freight

2.

In einem Nachfolgeprojekt iFRail (intermodal Freight Railway) will die Partnerschaft ihre erfolgreiche Arbeit fortsetzen und die neuen Verkehrsströme in nachhaltige Bahnen lenken.

Dr. Gerhard Platzer
Berater bei der IPE GmbH sowie Konsulent bei der iC-Gruppe in Wien

Größere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind immer mit Erwartungen verbunden, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Regionen zu verbessern. Kurzfristig geschieht dies in der Regel durch den in der Bauphase ausgelösten Investitionszufluss in die betroffenen Regionen und die dort generierten Wertschöpfungs-, Beschäftigungs- und Arbeitsmarkteffekte. Vergleichsweise problemlos können auch hohe Investitionen in die Infrastruktur allein mit den **kurzfristigen Effekten** gerechtfertigt werden, sind doch die durch die Infrastrukturinvestitionen innerhalb und außerhalb der betroffenen Regionen erzielten Wertschöpfungseffekte in Summe gewöhnlich höher als die eingesetzten Investitionen.

Doch die Frage, ob und wie eine verbesserte Infrastruktur zur regionalen Entwicklung beiträgt, ist ohne den Nachweis **langfristiger regionaler Entwicklungseffekte** nicht zu beantworten.

Im Projekt SIC! (2002-2006), das die Überprüfung und Darstellung der Eignung und der Entwicklungsmöglichkeiten und – potentiale der Regionen entlang der Achse (Rostock) – Berlin – Dresden – Praha – Brno – Wien/

traffic from road to rail the technical work could really start.

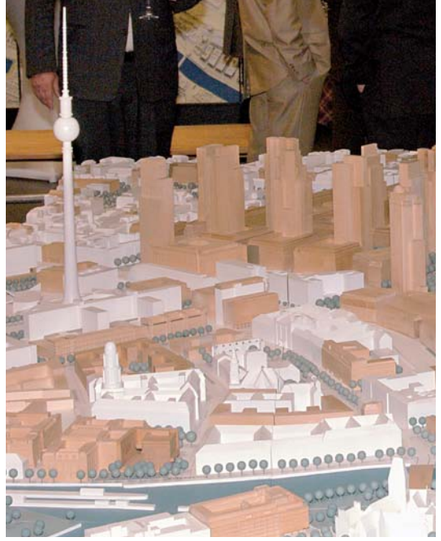
In a follow-up project iFRail (intermodal Freight Railway) the partnership wants to continue its successful work and bring the new transport flows in sustainable courses.

Dr. Gerhard Platzer
Consultant at the IPE GmbH legal adviser at the iC-Gruppe in Vienna

Bigger investments in the transport infrastructure have always been connected with expectations to improve the economic competitiveness of the regions. At short term, this is mainly done by the investment flow triggered in the construction phase in the involved regions and by the thus generated added-value effects, the effects caused by employment and the labour market. Also high investments in the infrastructure can be justified without any problems just by taking the **short-term effects** because the value-added effects generated within and outside the involved regions are normally higher in total than the investments used.

Even the question whether such investments contribute to the regional development cannot be answered without furnishing proof of the **long-term regional development effects**.

Within the project SIC! (2002 – 2006) - that dealt with checking and presenting suitability and development opportunities and potentials



Bratislava – Zagreb zu einem zweiten europäischen Wirtschaftskernraum zum Inhalt hatte, nahm die Quantifizierung der durch verschiedene Ausbauszenarien der Schienenverkehrsinfrastruktur bewirkten langfristigen regionalen Entwicklungseffekte eine zentrale Stellung ein. Letztendlich sollte aufgezeigt werden,

- was die einzelnen Regionen von der Investition in die Schienenverkehrsinfrastruktur in Bezug auf ihre weitere Raum- und Wirtschaftsentwicklung zu erwarten hätten,
- ob sich derartige Investitionen überhaupt lohnen,
- welche Möglichkeiten für die Finanzierung der Investitionskosten bestehen,
- welche Kooperation der Regionen entlang der Achse erforderlich sind, um die regionalen Potentiale im Entwicklungskorridor zu aktivieren.

Auf der Grundlage der ermittelten erreichbarkeitsinduzierten regionalen Entwicklungseffekte wurde die Realisierung aller Maßnahmen für den hochrangigen Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur und eine Detaillierung der durch die finanzwirtschaftliche Bewertung als möglich erkannte PPP-Finanzierung empfohlen. Des Weiteren wurde empfohlen, für den gesamten Korridor eine Aufnahme als TEN-V Achse im Zuge der Revision der TEN-V 2010 zu erwirken.

of the regions along the axis (Rostock) – Berlin – Dresden – Prague – Brno – Vienna/ Bratislava – Zagreb as a second European economic core region – the quantification of the long-term regional effects caused by the various scenarios of extension played a key role. Finally, it should be demonstrated

- What the individual regions would have to expect from investing in the rail infrastructure regarding their spatial and economic development,
- Whether such investments are really worthwhile to effect,
- What opportunities exist for financing the investment costs,
- What extent of cooperation of the regions along the axis is necessary to activate the regional potentials in the development corridor.

Based on the determined accessibility-induced regional development effects the realisation of all measures was recommended for the high-impact extension of the rail infrastructure and a detailed demonstration of the PPP-financing identified as being possible through financial assessment. Furthermore, it was also recommended to reach an acceptance as TEN-V axis for the whole corridor within the framework of the revision of the TEN-V 2010.

2. Anforderungen, Erwartungen und Beiträge der Akteure aus der Wirtschaft (Podiumsdiskussion)

Moderation: Gernot Mittler
Staatsminister a.D., Präsident des Deutschen Verbands für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung

Uwe Bakosch
Leiter des Netzwerk- und Achsenmanagement von Intermodal Railion Deutschland AG, einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn

„Investitionen in Innovationen sind die beste Strategie."

Er unterstreicht die Notwendigkeit der Intermodalität von Transportketten und die Verlagerung der Güter auf die Schiene. Nach Prognosen wächst der Kombinierte Verkehr (KV) mittelfristig um ca. 7-8 Prozent jährlich bis 2015. Dieses Wachstum wird vor allem im maritimen KV und auf den kontinentalen Hauptstrecken erwartet. Um diesen prognostizierten Wachstum gerecht zu werden hat Intermodal zahlreiche Initiativen gestartet und eine Wachstumsagenda aufgesetzt. Diese beinhalten Investitionen in Ressourcen, Aufbau neuer Drehscheibenkonzepte für den maritimen Bereich, Verbesserung von Produktionsabläufen und eine interne Neuausrichtung.

Seit Jahren werden kontinuierlich die Verkehre via Ostsee aufgebaut. Kernrelation sind die Verbindungen von und nach Italien, dies sowohl über die Schweiz als auch über Österreich. Gemeinsam mit wissenschaftlichen Einrichtungen und dem Hafen Rostock hat Intermodal eine tiefergehende Analyse der zusätzlichen Volumen, die von und nach Skandinavien als auch in andere Regionen, wie z.B. Osteuropa und Süddeutschland, gehen, angestoßen.

Die Südhäfen haben eine immer größere Bedeutung. Neben Trieste ist auch der Hafen Koper interessant. So konnten von Koper und Trieste neue Relationen nach München aufgebaut werden. Intermodal arbeitet daran, die zukünftigen Wachstumsmärkte, insbesondere auch im Adriaraum, auf die Schiene zu bringen. Dazu ist Intermodal auf Kooperationsbereitschaft angewiesen und fordert zu einem engen und intensiven Dialog auf.

Dr. Norbert Wagener
Koordinator des LogistikNetz Berlin-Brandenburg e.V. sowie geschäftsführender Gesellschafter der Wagener & Herbst Management Consultants GmbH

„ Anbieter und Nachfrager müssen sich zusammen an einen Tisch setzen."

Er betont die Bedeutung des Entwicklungskorridors für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Dieser stärkt die Position der Hauptstadtregion als Drehscheibe im Nord-Süd/Ost-West-Verkehr und verbessert die logistischen Verbindungen der hier ansässigen Wirtschaft.

Das Thema Ostsee-Adria-Verkehrskorridor ist nicht neu. Erste Untersuchungen und Versuche, eine mitteleuropäische Landbrücke zwischen der Ostsee und den nordadriatischen Seehäfen zu etablieren, gab es vor etwa 20 Jahren. Das Ergebnis war und ist heute noch, dass im Verkehr Nordeuropa – Asien über eine Landbrücke Ostsee-Adria im Vergleich zu Transporten über die Hamburg-Antwerpen-Range erhebliche Zeitvorteile von bis zu 7 Tagen theoretisch möglich sind. Dennoch wurde eine Containerlandbrücke – von Ausnahmen abgesehen – nicht Realität.

Die Rahmenbedingungen für einen Verkehrskorridor zwischen Ostsee und Adria

2. Demands, Expectations and Contributions of Stakeholders from Economy (panel discussion)

Moderation: Gernot Mittler
Minister of State (ret.), President of the German Association for Housing, Urban and Spatial Development e.V.

Uwe Bakosch
Head of Network and Axes Management of Intermodal Railion Deutschland AG, a subsidiary of Deutsche Bahn

„Investments in innovations are the best strategy."

He stresses the necessity of the intermodality of transport chains and the shifting of the goods to rail. According to prognoses made the combined traffic will increase by about 7-8% annually until 2015. Such a growth is mainly expected in the maritime combined traffic and on the continental main routes. In order to meet the demands of this forecasted growth Intermodal initiated numerous initiatives and prepared an agenda of growth. Those ones include investments in resources, the establishment of new hub concepts for the maritime field, the improvement of production processes and an internal new orientation.

For years, the transport flows via the Baltic Sea have been continuously extended. The connections from and to Italy are the core relation, both via Switzerland, but also via Austria. Intermodal initiated a deeper and profound analysis – together with scientific institutions and the port of Rostock – of the additional volumes going from and to Scandinavia, but also in other regions like e.g. Eastern Europe and South Germany.

The southern ports have gained more and more importance. Apart from Trieste the port

haben sich seitdem grundlegend zum Positiven verändert: es existiert ein politisch und wirtschaftlich einheitlicher EU-Raum; die Liberalisierung des Bahnverkehrs ermöglicht leistungsfähige, durchgehende Zugverbindungen; die Reeder bieten attraktive Abfahrten ab den Südhäfen an; das Wachstum des Welthandels und des Containerverkehrs.

Deshalb sind neben infrastrukturellen Voraussetzungen vor allem auch folgende kommerziell-organisatorische Aspekte wichtig:

- die Einbeziehung von Akteuren im Bahn- und Schiffsverkehr sowie von Verladern, die an regelmäßigen Logistikketten interessiert sind (z.B. aus der Holz- und Papierindustrie),
- die Berücksichtigung leistungsfähiger, intermodaler Knoten,
- die Schaffung von Organisations- und Informationslösungen durch Logistikanbieter, die integrierte intermodale Angebote entwickeln.

of Koper is also a matter of interest. New connections could be built from Koper and Trieste to Munich. Intermodal has been working on taking the future growth markets, in particular also in the Adriatic region, to rail. For this purpose, Intermodal does need the readiness for cooperation and asks for a profound and intensive dialogue.

Dr. Norbert Wagener
Coordinator of the LogistikNetz Berlin-Brandenburg e.V. as well as managing director of Wagener & Herbst Management Consultants GmbH

„ Providers and demanders have to get together .“

He stresses the importance of the development corridor for the capital region of Berlin-Brandenburg. This one strengthens the position of the metropolitan region as a hub in the North-South/East-West transports and improves the logistic connections of the there established economic sectors.

The topic of the Baltic-Adriatic-Development Corridor is not a new one. First studies and attempts to establish a Central European land bridge between the Baltic Sea and the North Adriatic seaports were already made 20 years ago. The result was and is still that time benefits of up to 7 days can be obtained in the transport system between North Europe – Asia via a land bridge Baltic Sea – Adriatic Sea compared to transports via the Hamburg-Antwerp range. However, a container land bridge has not become reality, apart from some exceptions.

Thomas Biebig
Mitarbeiter der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH

„Der Hafen Rostock ist Bindeglied zwischen Mitteleuropa (Berlin, Dresden, Prag, Budapest und Wien) sowie dem Ostseeraum.“

Durch die Aufnahme des Eisenbahnfährverkehrs im Jahre 1903 und der anhaltend guten Verkehrsentwicklung hat sich die Stellung Rostocks als Knotenpunkt zwischen diesen europäischen Regionen gefestigt. Die leistungsfähigen Verkehrsverbindungen in die see- und landseitigen Einzugsgebiete sind die notwendige Voraussetzung für diese Entwicklung.

Die zentrale Lage des Seehafens Rostock garantiert die Sicherstellung von zeit- und streckenoptimalen Transportketten. Der optimale und effizienteste Weg zwischen dem Ostseeraum und Mittel- bzw. Südeuropa verläuft über Rostock. Durch leistungsfähige und in ihrer Kapazität noch lange nicht überlastete Hinterlandanbindungen sowie mit über 140 Fährabfahrten pro Woche in den Ostseeraum, ist der Seehafen Rostock mit den beiden wichtigen Wachstumsregionen Europas im Nord-Süd-Korridor verknüpft. Im Gegensatz zu den westlichen Korridoren bestehen keine Engpässe in der zuführenden Infrastruktur. Konsequenterweise wuchs das Verkehrsaufkommen über Rostock in den vergangen Jahren deutlich. Allein auf der hochfrequenten Linie nach Gedser konnte zwischen 2003 und 2006 ein Wachstum der Verkehre von 50% erreicht werden.

The framework conditions for a transport corridor between the Baltic Sea and the Adriatic Sea have changed basically for the positive: there is a politically and economically uniform EU-region between the Baltic Sea and the Adriatic Sea; the liberalization of the rail transport enables efficient non-stop train connections; the ship-owners offer attractive departures via the Southern ports, particularly to Central Europe; the growth of the world trade and the container transport.

The following commercial-organisational aspects are therefore important apart form infrastructural prerequisites:

- integration of players in rail and shipping transport as well as shippers interested in permanent logistic chains (e.g. from wood and paper industries),
- consideration of efficient, inter-modal nodes,
- creation of organisation and information solutions by one or several logistic providers who develop an integrated inter-modal offer.

Thomas Biebig
Assistant of Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH

„The port of Rostock is a link between Central Europe (Berlin, Dresden, Prague, Budapest and Vienna) as well as the of Baltic Sea region.“

By starting operation of the railway ferry transport in 1903 and the permanently good development of traffic Rostock’s position has strengthened as a hub between the European

Volker Leffer
Referatsleiter „Raumordnung und Verkehr“ der Industrie- und Handelskammer Ostthüringen zu Gera

„Die Entwicklung eines Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors und seiner Infrastruktur ist eine echte Alternative zu den bereits existierenden westlichen Korridoren.“

Durch den hohen Anstieg der Güterverkehre wird es auf Verkehrsinfrastrukturengpässe hinauslaufen. Das hohe Verkehrsaufkommen und die Engpässe werden zu einem Wettbewerb der Korridore führen.

Verkehrsachsen sind immer auch Entwicklungsachsen, so zum Beispiel die Bundesautobahnen A9 Schkeuditzer Kreuz (Halle/Leipzig) als auch die A4 Thüringer Stadtkette. Die Verkehrsinfrastruktur ist dabei ein harter Standortfaktor und führt zu Unternehmensansiedlungen wie die Niederlassung der DHL oder die Entwicklung eines Automobilclusters bei Leipzig.

Lösungsmöglichkeiten entlang des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors sind die Aufnahme des Ro/Ro-Verkehrs über die Ostseehäfen, die Schaffung von Querspangen zu Nordseehäfen, die Einspeisung zusätzlicher Verkehre (z.B. Rail Baltica via Berlin), die Nutzung des TEN-V Projektes (Berlin-Palermo) mit Verlängerungsoption nach Skandinavien als auch eine Verknüpfung der Metropolregionen (z.B. die Metropolregion Mitteldeutschland an eine europäische Nord-Süd-Achse integrieren).

regions. The capable transport connections in the catchment areas on the seaward side and on the landside are necessary prerequisites for this development.

The central location of the seaport of Rostock guarantees the provision of time- and distance-optimized transport chains. The ideal and efficient route between the Baltic Sea region and Central / Southern Europe runs via Rostock. The seaport of Rostock is connected with both important European regions of growth in the North-South-corridor through efficient hinterland connections still having potentials, as well as

Rolf Rau
Vorstandsmitglied und Sprecher des Vorstandes der Ingenieurkammer Sachsen

„Dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur der zentralen europäischen Nord-Süd-Verbindung muss Priorität eingeräumt werden.“

So sollen zukünftige Projekte nach Abschluss der Verkehrsprojekte „deutsche Einheit“ nun auch die „europäische Einheit“ zum Ziel haben. Internationale Ingenieurkollegen haben dahingehend eine gemeinsame Erklärung „Investitionsoffensive – Verkehrsprojekt Europäische Einheit“ unterzeichnet.

Die EU der 25 bietet neue Chancen des erweiterten Binnenmarktes. Ziel und Forderung ist die Schaffung einer innovativen europäischen Verkehrsinfrastruktur durch effiziente Vernetzung der Verkehrsträger. Eine intelligente Vernetzung ist eine vordringliche Aufgabe bei der Errichtung eines durchgängig funktionsfähigen europäischen Verkehrsnetzes. Die Hauptachsen der zentralen Nord-Süd Verbindungen müssen durch Verkehrsachsen in Ost-West Richtung erweitert werden (z.B. Rotterdam – Hamburg – Rostock; Leipzig – Dresden – Kiew). Dies beinhaltet den Ausbau länderübergreifender Achsen des Fernstraßen- und Schienennetzes sowie die Wasserstraßen nachfragegerecht – unter Berücksichtigung umwelt- und sozialverträglicher Aspekte – effektiv und zielorientiert voranzutreiben.

with more than 140 ferry departures per week into the Baltic Sea region. Contrary to the Western corridors there aren’t any bottlenecks in the ingoing infrastructure. Therefore, the transport volume via Rostock has considerably increased over the past years. The highly frequented line to Gedser alone could achieve a growth in transport by 50% between 2003 and 2006.

Volker Leffer
Head of the Unit for „Regional Planning and Transport“ of the Chamber of Industry and Commerce East Thuringia/Gera

„The development of a Baltic-Adriatic-Development Corridor and of its infrastructure is a real alternative to the already existing western corridors.“

Bottlenecks in the transport infrastructure will develop due to the increase in freight transport. The high transport volume and the bottlenecks will lead to a competition among the corridors.

Transport axes have always been development axes, for example the federal motorway A9 Schkeuditzer Kreuz (Halle/Leipzig), but also the A4 Thüringer Städtekette. In this respect, the transport infrastructure is a hard factor of location and leads to the settlement of companies like DHL or the development of an automotive cluster near Leipzig.

Opportunities of solution along the Baltic-Adriatic Development Corridor are the operation of the Roll-on/Roll-off transport via the Baltic Sea

2.

Die Investitionsquote für diese Projekte muss erhöht werden. Zudem ist denkbar, einen EU-Koordinator einzusetzen, der das Projekt länderübergreifend forciert. Die Bundesregierung und die Bundesländer müssen diesem Projekt mehr Aufmerksamkeit als bisher schenken.

Karl-Heinz Ehrhardt
Geschäftsführer der Magdeburger Hafen GmbH

„Die Verschiebung der Warenströme von West nach Ost macht eine Diskussion über einen Ostsee-Adria-Verkehrskorridor richtig und notwendig.“

Wachstumsmärkte in Osteuropa – Baltische Staaten, Polen, Weißrussland, Ukraine und Russland – stärken auch den skandinavischen Wirtschaftsraum, wodurch entsprechende Güterströme entstehen und wachsen. Dies hat eine zunehmende Bedeutung der Ostsee als „Ladungsautobahn“ zur Folge. Besonders die neuen Bundesländer, und hier Sachsen-Anhalt als Transitland und Logistikdrehscheibe, müssen wachsam sein, dass eine solche Entwicklung nicht an ihnen vorüber geht.

Es bedarf einer Analyse der Bewegung der Warenströme und damit einer Definition der dadurch entstehenden „Güterverkehrsspannung“ (= Aufbau + Entladung) sowie einer Definition der Schnittpunkte der Nord/Süd-Verkehrsströme mit den sich immer stärker entwickelnden Ost/West-

ports, the establishment of cross connections to the North Sea ports, the supply of additional transports (e.g. Rail Baltica via Berlin), the use of the TEN-project V (Berlin-Palermo) with the option to extend to Scandinavia and also a connection of the metropolitan regions (e.g. the metropolitan region of Central Germany at a European North-South-axis).

Rolf Rau
Member of the managing board and spokesman of the board of directors of the Saxon Chamber of Consulting Engineers

„Priority has to be given to the extension of the transport infrastructure of the central European North-South connection.“

This means, future projects should aim at the “European unity” after the completion of the transport projects “German unity”. In this regard, engineers of Europe signed a common declaration “Investment offensive – transport project European unity”.

The EU - 25 offers new chances of an extended internal market. In this connection, the creation of an innovative European transport infrastructure performed by an efficient linking of the transport modes constitutes both an objective as well as a challenge. An intelligent linking is an urgent task at the construction of a continuously operative European transport network. The main axes of the central North-South connections have to be

Ladungsströmen. Notwendig ist auch eine Verknüpfung mit dem Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundes und den landesspezifischen Logistikkonzepten der betroffenen neuen Bundesländer.

Sehr wichtig ist, eine viel stärkere Einbeziehung der Ladung (= Verlader und Industrie). Dies soll möglichst direkt erfolgen, aber selbstverständlich auch unter Einbeziehung der Verbände (so beispielsweise der Bundesverband der Deutschen Industrien (BDI) und das damit verbundene Verladerkommitee im BDI). Es ist wichtig, Industrie bzw. Industriezweige, bei denen entsprechender Bedarf besteht, zu einer Art Vorreiterfunktion zu bewegen und damit einzubinden.

extended by transport axes in east-west direction (e.g. Rotterdam – Hamburg – Rostock – Leipzig – Dresden – Kiev).

This includes the effective and purposeful extension of country-crossing axes of the trunk road and rail networks, as well as of the waterways according to the respective needs in considering environmental and social aspects.

The innovation rate for these projects has to be increased. It would also be conceivable to commission an EU-coordinator who will encourage the project in a state-crossing manner. The federal government and the federal states have to pay more attention to this project than they have done up to now.

Christian Wiesenhütter
Stellvertretender Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Berlin

„Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist für die ostdeutschen Bundesländer als Schnittpunkt bedeutender Verkehrsachsen und als Standort für Logistikdienstleistungen von großer Bedeutung.“

Die kürzeste Route von der Ostseeküste bis zum Mittelmehr führt über Rostock und die Hauptstadtregion.

Ungeachtet der ausstehenden Entscheidung über den Bau der Fehmarnbeltbrücke gibt nur die Positionierung der Achse über Rostock gute Chancen, künftig im Wettbewerb der Nord-Süd-Routen zu bestehen. Der Ausbau der Infrastruktur muss Schritt halten mit der Entwicklung des Bedarfs. Nur auf dieser Basis können sich wirtschaftliche Verflechtungen entwickeln, gemeinsam Wachstumspotenziale genutzt werden und nur so kann der Osten Deutschlands auch von der Dynamik der MOE-Staaten profitieren.

Seit 1990 kämpft die IHK Berlin um einen Ausbau der Verkehrinfrastruktur in Nord-Süd-Richtung. Der Korridor bietet die einmalige Chance, die Region geostrategisch besser zu positionieren. Das kann aber nur gelingen, wenn sich Wirtschaft und Verwaltung der beteiligten Regionen aktiv austauschen und vernetzen. Dazu werden klare Ziele, Zuordnungen und Verantwortlichkeiten benötigt.

Der aktuelle TINA-Tätigkeitsbericht regt an, den Vorschlag einer Verlängerung der TEN 1 Schienenverbindung Palermo-Berlin bis zum Rostocker Hafen bei einer künftigen Revision der Leitlinien aufzugreifen. Eigentlich müsste er gleich weiter bis Kopenhagen verlaufen.

Karl-Heinz Ehrhardt
Managing director of the Magdeburger Hafen GmbH

„The shifting of the goods flows from West to East makes a discussion about a Baltic-Adriatic-Development Corridor appropriate and necessary.“

Growth markets in Eastern Europe – Baltic countries, Poland, Belarus, Ukraine and Russia – also strengthen the Scandinavian region leading to the development and growth of respective goods flows. This is of increasing importance for the Baltic Sea as a “load motorway”. In particular the new federal states, and here Saxony-Anhalt as a transit state and logistic hub, must take care that they will not miss such developments.

An analysis of the movement of the goods flows has to be prepared and thus this process requires a definition of the thus generated “freight transport tension” (=establishment + unloading), as well as a definition of the interfaces of the North/South transport flows with the intensively developing East/West load flows. A connection with the master plan on freight transport and logistics of the federal government and the state-specific logistic concepts of the new federal states affected will also be necessary.

It is very important to integrate cargo (= shipper and industry) to a greater extent. This should be done as quick as possible, but, of course, by integrating the associations (for instance the Federal Association of the German Industries (BDI) and the thus related shippers' committee at BDI). It is important to stimulate the industry or industrial sectors having a respective demand to lead the way and to integrate them accordingly.

Christian Wiesenhütter
Deputy managing director of the Berlin Chamber for Industry and Commerce

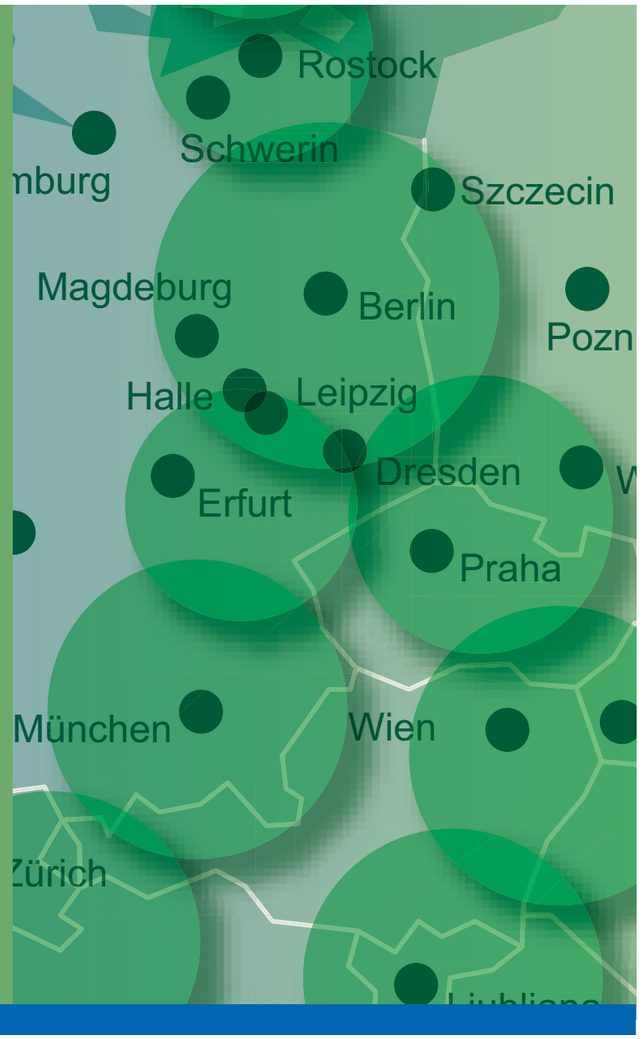
„The Baltic-Adriatic-Development Corridor is of tremendous importance for the East German federal states as an interface of important transport axes and as a location for logistic services.“

The shortest route from the Baltic Sea coast up to the Mediterranean Sea runs via Rostock and the capital region.

Despite the decision on the building of the Fehmarnbelt-Bridge still to be made only the establishment of the axis via Rostock would have good chances to compete with the North-South routes. The extension of the infrastructure has now to keep up with the developing demand. Only on this basis economic cross-links can develop, growth potentials can be used together and only by this the Eastern part of Germany can also benefit from the dynamics of the Central and East European countries.

Since 1990 the Berlin Chamber of Industry and Commerce has been fighting for the extension of the transport infrastructure in north-south direction. The corridor offers the unique chance to better position the region in geo-strategic terms. However, this can only be successful, if economy and administration of the regions involved have an active exchange and networking. This requires clear objectives, assignments and responsibilities.

The present TINA-activity report suggests taking up the proposal of an extension of the TEN1-rail connection Palermo-Berlin up to the Rostock port at a future revision of the respective guidelines. Actually, it should continue to run up to Copenhagen.



Die Berliner Erklärung – politischer Wille und Umsetzung

The Berlin Declaration – Political Will and Implementation

3. Die Berliner Erklärung – politischer Wille und Umsetzung

The Berlin Declaration – Political Will and Implementation

1. Eckpunkte der Berliner Erklärung

Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Wir haben gemeinsam die Chance, aus einem „Grenzraum“ einen starken „Entwicklungsraum“ zu machen und dabei tradierte West-Ost- oder Nord-Süd-Gefälle zu überwinden. Dies ist auch eine politische Notwendigkeit von nationaler und europäischer Dimension, wenn der wirtschaftliche und politische Strukturwandel im Osten und im Südosten Europas gelingen und unsere Kohäsionspolitik auf Dauer erfolgreich sein soll.

Es gab viele politische Brüche in der Vergangenheit und trotz – oder gerade wegen – seiner soziokulturellen Diversität im Korridor sind hier vielfältige Potenziale zu finden. Dieser Korridor ist die kürzeste Verbindung zwischen dem Wirtschafts- und Kooperationsraum „Ostsee“ und dem Wirtschafts- und Kooperationsraum „Adria/Mittelmeer“.

In der vorangegangenen Förderperiode haben verschiedene transnationale Korridor-Projekte mit Partnern aus Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft im Ostseeraum und im Zentral-südosteuropäischen Raum ganz spezifische Entwicklungs- und Infrastrukturbedarfe ermittelt, z.B. solche Projekte wie SIC!, Baltic Gateway, Baltic+, ABLandbridge, COINCO, Rail Baltica oder Via Regia.

Aber es geht letztlich nicht nur um Interreg-projekte. Wir müssen uns direkt und unmittelbar **gegenüber Bund und Europäischer Kommission äußern**, um unsere gemeinsamen Interessen zu verdeutlichen:

Am Mittwoch vergangener Woche hat Kommissar Barrot im Europaparlament die Liste mit 29 in dieser Förderperiode zu fördernden Projekten der Transeuropäischen Verkehrsnetze vorgestellt. Größter Einzelposten darin ist – darüber freuen wir uns natürlich auf der einen Seite – der Ausbau der Bahnlinie von Berlin über Erfurt und Nürnberg durch Österreich und Italien bis nach Palermo – als Bestandteil unseres Korridors Nr. 1. Darin ist allein der Brenner-Alpentunnel mit fast 850 Millionen Euro enthalten. Zu einer Verlängerung der Achse 22 wurde darin allerdings noch keine Aussage getroffen, da wir mit dieser Forderung die bisherigen Finanzdiskussionen noch nicht erreicht hatten. Weiterhin sind außerhalb unseres Korridors für das prioritäre Projekte Nr. 20 allein gut 370 Millionen Euro für die Fehmarnbeltbrücke und Bahnanschlüsse in Dänemark vorgesehen.

Das heißt also auf der anderen Seite, wir müssen weiterhin die Kernelemente unserer Initiative – Ertüchtigung der Häfen, Erschließung des Hafenhinterlandes, Ausbau wichtiger

1. Basic Elements of the Berlin Declaration

Reinhold Dellmann
Minister of Infrastructure and Regional Development, Brandenburg State

Together we have got the chance to develop a powerful “development region” from a “former region of political, social, economic and cultural borders” and by this to overcome the conventionalised West-East and North-South gap. This is also a political necessity of national and political dimension, if the economic and political structural change in the East and South-East of Europe shall be successful and if our cohesion policy shall be put on a sustained basis.

In the past, there were many political breaches and nevertheless – or even because of – its sociocultural diversity in the corridor numerous potentials can be found here. This corridor is the shortest connection between the economic and cooperational region “Baltic Sea” and the economic and cooperational region “Adriatic Sea/Mediterranean Sea”.

In the last funding period various transnational corridor projects identified – together with partners from administration, science and economy – very specific development and infrastructure demands in the Baltic Sea region and in the Central South-East-European region, e.g. such projects like SIC!, Baltic Gateway, Baltic+, ABLandbridge, COINCO, Rail Baltica or Via Regia.

But, of course, finally it is not only about Interreg-projects. We have to make directly some statements towards the **Federal Government and the European Commission** to underline our common interests:

Last Wednesday the commissioner Barrot presented – at the European Parliament – a list containing 29 of the projects of the trans-European transport networks to be promoted during this funding period. The biggest single item is – and, of course, we are very glad on the one hand – the extension of the railway line from Berlin via Erfurt and Nuremburg through Austria and Italy up to Palermo as part of our corridor no. 1. This includes the Brenner-Alps tunnel alone with nearly EURO 850 million. However, no statement has been made on an extension of the axis 22, because our demand was not yet an issue during the previous financial discussion. Furthermore, a budget of some EURO 370 million is planned for the Fehmarnbelt-Bridge and rail connections in Denmark outside of our corridor for the priority project no. 20.

This means, on the other hand, we have to continue asking the federal government and the European Commission to support the core elements of our initiative – improving

3.

Schienentrassen für Güter- und Personentransporte, hier vor allem die Ergänzung von Korridor 1 und 22 – bei Bund und Europäischer Kommission einfordern und in unseren nationalen und föderalen Plänen und Programmen abgestimmt verankern.

Eine weitere Herausforderung, einen gemeinsamen Entwicklungskorridor zu etablieren, ist es, unsere Transport- und Logistiksysteme zu ertüchtigen und nachhaltig auf multimodale Verknüpfung und auf CO_2 Minimierung auszurichten. Wir müssen uns daher mit innovativen Initiativen, Techniken und Technologien im Bereich Logistik, Verkehr und Regionalentwicklung an der Entwicklung eines „Grünen Korridors“ im Sinne des Aktionsplans Güterverkehrslogistik der Europäischen Kommission, der am 18. Oktober 2007 in Brüssel verabschiedet wurde, beteiligen.

Wir als ostdeutsche Infrastrukturminister haben unsere Ziele und Interessen und die Partnerschaften, die wir gewinnen möchten, in **sieben Punkten der Berliner Erklärung dargelegt:**

1. Wir wollen den **ostdeutschen Raum** als Teil des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors **wirtschaftlich und sozial stärken**.

2. Wir wollen ein **international konkurrenzfähiges Verkehrsinfrastrukturangebot schaffen**:

- Die Bahnreisezeiten müssen sich spürbar verkürzen,
- wir brauchen schnelle multimodale Logistikketten,
- die Standortqualitäten der Städte und Regionen im Korridor sollen aufgewertet werden,
- der Korridor soll attraktiv sein für innovative Wirtschaftszweige.

the ports, developing the port hinterland, extending the railway routes for freight and passenger transport, in this respect particularly the completion of corridor 1 and corridor 22 – and we have to integrate them in our national and federal plans and programmes after coordination.

Another challenge to establish a common development corridor focuses on the improvement of our transport and logistic systems and to align them, in a sustainable manner, with the multi-modal connection and the reduction of the CO_2 emissions. By integrating innovative initiatives, techniques and technologies in the fields of logistics, transport and regional development we have therefore to participate in the development of a “Green Corridor” according to the action plan on Freight Transport Logistics of the European Union that was adopted in Brussels in 18th of October 2007.

We, i.e. the East German ministers responsible for infrastructure, have listed our objectives and interests, as well as the partnerships we want to acquire in **seven points of the Berlin Declaration**:

1. We want to **strengthen** the **East German region economically and socially** as part of the Baltic-Adriatic Development Corridor.

2. We want to create an **internationally competitive offer on transport infrastructure**:

- The travelling times by train have to be radically reduced,
- we do need fast multi-modal logistic chains,
- the qualities as a location of the cities/ towns and regions within the corridor shall be upgraded,
- the corridor has to be attractive for innovative economic sectors.

3. Wir müssen und werden **Marketing- und Kommunikationsstrukturen** aufbauen, um die Wahrnehmung der Potenziale des Korridors im öffentlichen Bewusstsein zu stärken.

4. Wir bitten um die weitere **Unterstützung durch den Bund**.

5. Wir bitten die **Europäische Kommission**, den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor bei der weiteren Umsetzung der Territorialen Agenda zu berücksichtigen durch

- die Verlängerung der prioritären Transeuropäischen Verkehrsachse Nr.1 von Berlin über Rostock nach Skandinavien,
- die Verlängerung der prioritären Transeuropäischen Verkehrsachse Nr.22 über Dresden nach Berlin und
- die nachhaltige Entwicklung eines „Grünen Korridors“ von der Ostsee bis zur Adria.

6. Wir möchten **Partner aus Verwaltung, Wirtschaft, Kultur und Wissenschaft** aus weiteren Bundesländern und Staaten gewinnen und mit ihnen gemeinsame Projekte entwickeln.

7. Wir rufen auf zu **gemeinsamen und koordinierten Projekten im Korridor** für den abgestimmten Einsatz von Mitteln des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung in der Förderperiode 2007 bis 2013.

3. We must and will build up **marketing and communication structures** in order to strengthen the perception of the corridor’s potentials in the public awareness.

4. We ask for **support rendered by the federal government**.

5. We ask the **European Commission** to take the Baltic-Adriatic-Development Corridor into consideration at the further implementation of the Territorial Agenda by

- the extension of the priority trans-European transport axis no.1 from Berlin via Rostock up to Scandinavia,
- the extension of the priority trans-European transport axis no.22 via Dresden to Berlin and
- sustainable development of the “Green Corridor” ranging from the Baltic Sea up to the Adriatic Sea.

6. We want to acquire **partners from administration, economy, culture and science** of further federal states and countries and to develop projects together with them.

7. We call on to initiate **common and coordinated projects** in the corridor for the harmonised use of funds of the European Fund for Regional Development in the funding period from 2007 to 2013.

2. Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor als Impuls für den territorialen Zusammenhalt Mitteleuropas

Ulrich Kasparick
Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Ein Dankeschön gilt den polnischen, tschechischen und ungarischen Kollegen. Denn durch ihr Höchstmaß an Kooperation ist es gelungen, dass wir es geschafft haben, einen EU-Raum zu entwickeln, der transnationale Kooperationsprojekte möglich macht. Es ist notwendig, einen frühzeitigen internationalen Dialog zu initiieren.

Der Dialog, auf internationaler Ebene, ist für eine künftige transnationale Zusammenarbeit in Europa von zentraler Bedeutung. Wir müssen uns mit allen Akteuren und Interessenträgern der Regional- und Stadtentwicklung in einem offenen und ständigen Dialog austauschen. Nur so können wir uns gemeinsam über Ziele und Maßnahmen verständigen und damit eine erfolgreiche europäische transnationale Zusammenarbeit verwirklichen und den territorialen Zusammenhalt Europas stärken.

Der Dialog hat uns klar vor Augen geführt, dass wir die Probleme und Herausforderungen, denen sich unsere Regionen und Städte heute stellen, integriert betrachten müssen. Dies bedeutet, dass die verschiedenen Ebenen – europäisch, national, regional, lokal – als auch die einzelnen Politikbereiche gemeinsam und integriert zusammenarbeiten müssen.

2. The Baltic-Adriatic-Development Corridor as an Impulse for the Territorial Cohesion in Central Europe

Ulrich Kasparick
Parliamentary State Secretary in the Federal Ministry for Transport, Building and Urban Development

Thanks to the Polish, Czech and Hungarian colleagues. Because by reaching the maximum possible level of cooperation we succeeded in developing a EU-region making transnational cooperation projects possible. It is a prerequisite to initiate the dialogue on international level as early as possible.

The dialogue on international level is of central importance for the future transnational cooperation in Europe. We have to enter into an open and permanent dialogue with all interested stakeholders and bodies of regional and urban development. Only by this we are able to agree together on targets and measures

Zur Stärkung des territorialen Zusammenhalts kommt der Kohäsionspolitik der EU eine Schlüsselrolle zu, um die territorialen Besonderheiten und geographischen Chancen der Städte und Regionen zu nutzen. Denn die Kohäsionspolitik ist aufgrund des Finanzvolumens das für die nachhaltige Raum- und Stadtentwicklung in der EU bedeutendste Steuerungsinstrument. Daneben sind weitere raumrelevante EU Politiken zu betrachten: insbesondere die Innovationspolitik, die Politik für den ländlichen Raum, die Umwelt- und Verkehrspolitik. Es gilt, eine genauere Analyse der EU-Politiken hinsichtlich ihrer territorialen Wirkung im angestrebten Korridor durchzuführen.

Dieser Dialog sollte insbesondere im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung der Kohäsionspolitik auf EU-Ebene eine Scharnierfunktion übernehmen. Auf den Azoren, am 23. und 24. November 2007, verständigten sich unter Portugiesischer EU-Ratspräsidentschaft die für Raumentwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister auf das Aktionsprogramm zur Umsetzung der Territorialen Agenda der EU und damit über Aktionen zur Gestaltung der Kohäsionspolitik aus dem territorialen Blickwinkel, also dem unserer Regionen und Städte.

Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist ein konkretes Beispiel einer neuen Form von europäischer territorialer Politik. In den Schlussfolgerungen der Deutschen EU-Ratspräsidentschaft ist bereits festgehalten, dass derartige Korridore das Grundgerüst für die dezentrale Entwicklung der EU sind – unsere Fachleute sprechen hier von polyzentraler Entwicklung. Denn die Korridore tragen dazu bei, Wachstum und Innovation in der EU zu verteilen.

and thus to realise the successful European trans-national cooperation and to strengthen the territorial cohesion of Europe.

The dialogue has made us clear that we do have to look integrally at the problems and challenges our regions and cities are facing nowadays. This means, that the various levels – i.e. European, national, regional, local – as well as the individual political sectors have to work together in an integrated manner.

As regards the strengthening of the territorial cohesion the EU cohesion policy plays a key role in order to use the territorial peculiarities and geographic chances of the cities and regions. That's why cohesion policy constitutes the most important control instrument for the sustainable spatial and urban development in the EU due to the finance volume. Apart from this, further spatially relevant EU-policies have to be taken into account: in particular the innovation policy, the policy for the rural area, environmental and transport policy. It is to focus on the performance of a more detailed analysis of the EU-policies regarding their territorial effect.

This dialogue should take over a "hinging" function regarding the future arrangement of the cohesion policy on EU-level. Under the Portuguese EU-presidency, the ministers responsible for regional development agreed on the action programme for the implementation of the Territorial Agenda of the EU at the Azores on 23 and 24 November 2007 and by this they also agreed on measures to organise the cohesion policy from a territorial point of view, this means from the point of view of our regions and cities/towns.

3.

Bei bilateralen Gesprächen auf den Azoren hat sich insbesondere Schweden sehr interessiert an der Thematik gezeigt. Mit den polnischen Kollegen wurde vereinbart, das so genannte Leitermodell zu verfolgen, um die Aktivitäten des Ostsee-Adria Entwicklungskorridors mit denen des Mitteleuropäischen Verkehrskorridors CETC zu verknüpfen, der von Stettin durch Westpolen nach Süden verläuft.

Durch eine transnationale Zusammenarbeit im Korridor – horizontal und vertikal auf allen Ebenen – werden wir den territorialen Zusammenhalt stärken. Durch Verbesserungen der Durchlässigkeit in den Nord-Süd-Verkehrsverbindungen sowie der Vernetzung mit Ost-West-Verbindungen können wir die Potentiale in den Regionen besser ausschöpfen und damit neben dem territorialen auch den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt stärken.

Aktuell gewinnt der Politikbereich des territorialen Zusammenhalts zunehmend an Bedeutung. Dabei geht der Begriff des territorialen Zusammenhalts über den des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts hinaus, indem er ihn gleichzeitig erweitert und verstärkt.

Auch der EU-Reformvertrag, wie er am 18. Oktober 2007 auf dem EU-Gipfel in Lissabon von den Staats- und Regierungschefs gebilligt wurde, nennt den territorialen Zusammenhalt erstmals als Vertragsziel der EU. Die Europäische Kommission teilt sich diese Zuständigkeit mit den EU-Mitgliedstaaten.

The Baltic-Adriatic Development Corridor is a concrete example of a new form of European territorial cooperation. In the conclusion of the German EU-presidency it has already been stated that such corridors are the basic skeleton for the decentralised development of the EU – our experts are talking of a polycentric development. This is because the corridors contribute to disseminate growth and innovation in the EU.

During bilateral talks at the Azores Sweden was particularly interested in this topic. An agreement was made with the Polish colleagues to pursue the so-called guiding model in order to link the activities of the Baltic-Adriatic-Development Corridor with those of the Central European Transport Corridor CETC running from Stettin through West Poland to the South.

We will strengthen the territorial cohesion – horizontally and vertically on all levels – by trans-national cooperation in the corridor. By improving mobility in the North-South transport connections as well as the networking with East-West connections we will be able to make better use of the potentials in the regions and thus to strengthen also the economic and social cohesion besides the territorial one.

At present, the political part of the territorial cohesion gains more and more importance. By this, the term of the territorial cohesion goes beyond that one of the economic and social cohesion by extending and strengthening it simultaneously.

The EU-Reform Treaty as adopted by the heads of the states and governments at the

Diese sollten sich dabei das Zepter nicht aus der Hand nehmen lassen, Position beziehen und mit der Europäischen Kommission kooperieren. Zudem ist neben dem Ziel des territorialen Zusammenhalts auch eine besondere Aufmerksamkeit den ländlichen Gebieten, den vom industriellen Wandel betroffenen Gebieten und den Gebieten mit natürlichen und demografischen Nachteilen – wie den nördlichsten Regionen mit sehr geringer Bevölkerungsdichte sowie den Insel-, Berg- und Grenzregionen – gewidmet. Dies ist im Artikel 158 des EU-Reformvertrages verankert.

Der Ostsee-Adria Entwicklungskorridor wird elementar wichtige Impulse für den territorialen Zusammenhalt in Mitteleuropa geben und damit beispielhaft einen Beitrag zur Umsetzung der Leipzig-Dokumente – der Leipzig Charta und der Territorialen Agenda der EU – leisten. Der Korridor hat das Potential zur Herausbildung eines zweiten wirtschaftlichen Kernraumes in der EU. Neben der „blauen Banane“ bzw. dem „Fünfeck“ (Pentagon) im westlichen Europa bildet sich jetzt weiter östlich in Mitteleuropa gelegen ein Wachstumskorridor, der Ostdeutschland mit den Metropolen Berlin/Brandenburg und dem Sachsendreieck einschließt. Damit geht der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor weit über Verkehrsthemen hinaus. Ich wünsche dem Korridor – auch im Sinne der heute präsentierten Berliner Erklärung, dass er zum Leuchtturmprojekt der EU-Strukturfondmittel und europäischer territorialer Politik insgesamt wird.

EU-summit in Lisbon on 18 October 2008 indicates the territorial cohesion to be a contractual objective of the EU for the first time. The European Commission shares this competence with the EU-member countries. They should remain at the wheel, to take a firm stand and to cooperate with the European Commission. Furthermore, special attention has to be put – apart from the target of the territorial cohesion – on the rural areas, on the areas affected by the industrial change and on the areas with natural and demographic handicaps like the most northern regions with a very low population density, as well as the island, mountainous and bordering regions. This has been stipulated in article 158 of the EU-Reform Treaty.

The Baltic-Adriatic Development Corridor will basically give important impulses for the territorial cohesion in Central Europe and by this it will contribute exemplarily to the implementation of the Leipzig Documents – the Leipzig Charter and the Territorial Agenda of the EU. The corridor has got the potential to form a second economic core region in the EU. Apart from the “Blue Banana” and the “Pentagon” in Western Europe a growth corridor is establishing now situated further to the East in Central Europe integrating East Germany with the metropolises of Berlin/Brandenburg and the Saxon Triangle. By this, the Baltic-Adriatic-Development Corridor goes far beyond transport issues. I wish the corridor – also in the spirit of the Berlin Declaration presented today - that it will become a beacon project of the EU structural funds and of the European territorial policy.

3. Prioritäten und Stand der Überarbeitung der Transeuropäischen Netze

Edgar Thielmann
Abteilungsleiter, Politik der TEN (Transeuropäische Netze für Verkehr), Europäische Kommission

Ziel der europäischen Verkehrspolitik ist die Verwirklichung des großen europäischen Binnenmarktes. Die transeuropäische Verkehrspolitik ist eine relativ junge EU-Politik und hat ihre politischen, institutionellen und finanziellen Grundlagen im Vertrag von Maastricht 1993. Mit der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes wurden die Prioritäten für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt. Als neuer Aspekt wurden mit der ersten Revision Seehäfen, Binnenhäfen und intermodale Terminals zusätzlich aufgenommen, d.h. erste Ansätze von Logistikketten sind bereits berücksichtigt. Darüber hinaus wurden Eigenschaften und Kriterien für die vorrangigen Projekte und die Projekte von gemeinsamem Interesse definiert.

Von großer Bedeutung ist die zweite Revision der Leitlinien 2004 da hier die Integration der neuen europäischen Mitgliedsstaaten realisiert wurde. Die wesentlichen Elemente der zweiten Revision 2004 sind die:

- Europäischen Prioritäten, d.h. die Konzentration von Investitionen auf 30 vorrangige Achsen und Projekte,
- Erweiterung, d. h. die Integration der nationalen Netze der neuen Mitgliedsstaaten, ins Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V)

3. Priorities and State of the Revision of the Trans-European Neworks

Edgar Thielmann
Head of the Unit Policy of TEN (Trans-European Networks for Transport), European Commission

It is the target of the European transport policy to put the big Single European Market into practice. The trans-European transport policy is a relatively young EU-policy and has its political, institutional and financial basis on the Maastricht Treaty of 1993. Upon decision no.1692/96/EC of the European Parliament and of the Council dated 23 July 1996 on joint directives for the establishment of a trans-European transport network priorities were determined for the establishment of a trans-European transport network. As a new aspect, sea ports, inland ports and intermodal terminals were included additionally after the first revision, i.e. first approaches of logistic chains have already been taken into account. Furthermore, features and criteria for the priority projects and for projects of common interest have been fixed.

- Nachhaltigkeit in der Verkehrsentwicklung und damit die Berücksichtigung der Forderungen nach besserer Intermodalität und Interoperabilität (Priorität für die Schiene und für Meeresautobahnen),
- Schaffung der neuen Funktion von europäischen Koordinatoren für die 8 vorrangigen Achsen und das System ERTMS (European Rail Traffic Management System),
- Schaffung der finanziellen Rahmenbedingungen zur Konzentration der Mittel auf die Eliminierung von Engpässen und den grenzüberschreitenden Verkehr.

Eine wichtige Aufgabe besteht in der Ausweitung des TEN-V zu den Nachbarländern. Hierbei gilt es die verschiedenen regionalen Initiativen wie die Pan-Europäischen Korridore in der EU nach der Erweiterung, den TRACECA (Korridor Europa-Kaukasus-Asien), das Regionale Programm Europa-Mittelmeer und das Regionale Netzwerk des Westbalkans in einen zusammenhängenden Rahmen zu integrieren. Ein wichtiges Werkzeug, um die Integration der unterschiedlichen Initiativen zu leisten sind die neue Europäische Nachbarschaftspolitik (ENP) und die Strategische Partnerschaft mit Russland sowie die Mitteilung der Kommission vom 31. Januar 2007 (Com (2007)32). Diese Mitteilung der Kommission berücksichtigt die wichtigsten Elemente der High Level Group II „Wider Europe“, d.h. die fünf transnationalen Achsen (Hochgeschwindigkeitsseewege, Nordachse, Zentrale Achse, Südostachse und Südwestachse), die horizontalen Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität, die Strukturen für die Koordinierung und Beaufsichtigung sowie eine erste Gruppe von Infrastrukturprojekten für die weitere technische und finanzielle Analysen notwendig sind.

The second revision of the directives in 2004 has been of considerable importance, because this revision realised the integration of the new European member countries. The most decisive elements of the second revision 2004 are:

- the European priorities, i.e. the concentration of investments on 30 priority axes and projects,
- extension, i.e. the integration of the national networks of the new member countries in the trans-European transport network (TEN-V),
- sustainability in transport development and thus consideration of the requirements for better intermodality and inter-operability (priority for rail and maritime motorways),
- creation of the new function of European coordinators for the 8 priority axes and the system ERTMS (European Rail Traffic Management System),
- creation of financial framework conditions for concentrating the funds on the elimination of bottlenecks and on the border-crossing transport.

The extension of the TEN-V to the neighbouring countries constitutes an important task. This task focuses on integrating the different regional initiatives like the Pan-European corridors in the EU after the enlargement, the TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), the Regional Programme Europe Mediterranean and the Regional Network of the Western Balkan to form a coherent framework. The new European Neighbourhood Policy (ENP) and the Strategic partnership with Russia, as well as the memorandum of the commission dated 31 January 2007 (Com (2007)32) are important tools to perform the integration of the different initiatives. This memorandum of the commission takes the most important elements of the High Level Group II “Wider Europe” into consideration, i.e. the five transnational

3.

Die Implementierung erfolgte in einem ersten Schritt ab Herbst 2007 mit Sondierungsgesprächen in allen Nachbarländern. In einem zweiten Schritt werden Empfehlungen und Vorschläge der Kommission zur politischen Umsetzung des Konzeptes und des Koordinierungsrahmens vorgelegt. Der institutionelle Rahmen hierfür könnten die Ministerkonferenzen und regionalen Lenkungsausschüsse sein, die administrativ und technisch durch ein Sekretariat unterstützt werden.

Die Finanzierung des TEN-V stellt eine große Herausforderung dar. Der Kostenrahmen beträgt 250 Milliarden € für den Ausbau der 30 vorrangigen Achsen und Projekte bis zum Jahr 2020. Für die Vollendung des TEN-V sind 600 Milliarden € erforderlich. Demgegenüber steht ein verfügbares TEN-V Budget (2007 – 2013) von 8 Milliarden €. Daraus resultiert das Erfordernis, andere Finanzierungsmöglichkeiten zu mobilisieren, wie z.B. die Struktur- und Kohäsionsfonds, die Europäische Investitionsbank, Maut- und Benutzungsgebühren sowie PPP und die Finanzierung durch die Mitgliedstaaten.

Gegenwärtiger Stand ist die Vorbereitung der möglichen Revision der TEN-V Leitlinien im Jahr 2010. Mit dem Ziel zu überprüfen, wo stehen wir heute, was wurde erreicht und was ist in der Zukunft notwendig, wurde im Herbst 2007 die Studie „TEN-Connect“ initiiert. Wesentliche Elemente der Studie sind Verkehrsprognosen für 2020/2030, die Identifizierung der transnationalen Korridore (Europäischer Binnenmarkt, Kohäsion, EU Außenhandel), wozu die 30 vorrangigen Projekte und 5 transnationalen Achsen den Ausgangspunkt bilden, die Identifizierung der Engpässe und

axes (high-speed sea routes, Northern axis, central axis, South-East axis and South-West axis), the horizontal measures to promote inter-operability, the structures for coordination and supervision, as well as a first group of infrastructure projects being necessary for further technical and financial analyses.

The implementation was performed at a first step from autumn 2007 on including exploratory talks in all neighbouring countries. The second step included recommendations and proposals of the commission on the political implementation of the concept and of the coordination framework. In this respect, the Ministerial Conferences and regional steering committees supported by a secretariat in administrative and technical matters could form the institutional framework.

Financing the TEN-V is a great challenge. The budget amounts to € 250 million for the development of the 30 priority axes and projects until 2020. Euro 600 billion are required for the completion of TEN-V. In contrast, a TRN-V budget (2007 – 2013) of € 8 billion is available. Other financing opportunities have therefore to be mobilised, like e.g. the Structural and Cohesion Funds, the European Investment Bank, toll and user fees, as well as PPP and financing effected by the member countries.

At present, the possible revision of the TEN-V directives is being prepared for 2010. Focussed on questions like “Where are we now?”, “What have we achieved and what is required for the future?” the survey “TEN-Connect” was initiated in autumn 2007. Essential parts of the survey deal with transport forecasts for 2020/2030, the identification of the trans-national corridors

Vorschläge für Infrastrukturinvestitionen sowie die Bewertung der ökonomischen, sozialen und umweltbedingten Belastung von Infrastrukturinvestitionen. Die Ergebnisse werden im Herbst 2008 als so genanntes „Grünbuch“ präsentiert und dienen als Grundlage zur Diskussion und für den Konsultationsprozess bei der Vorbereitung der Revision. Daran schließt sich, im Jahr 2009, die Analyse der Kommission und die Beratungen mit den Mitgliedsstaaten an. Am Ende des Jahres 2009 kann dann der Vorschlag der Kommission zur Revision der TEN Leitlinien vorgelegt werden.

Die möglichen Themen des Grünbuchs lassen sich vom heutigen Standpunkt wie folgt umreißen:

- Stand der Realisierung der 30 vorrangigen Projekte,
- Finanzierung des TEN-V Netzes und hierbei der potenzielle Beitrag der PPPs insbesondere für die Eisenbahn sowie der potenzielle Beitrag der Internalisierung externer Kosten und der Infrastrukturgebühren,
- Zunahme der Nord-Süd und Ost-West-Verkehrsströme nach der Erweiterung der EU (Kohäsion und soziale Aspekte),
- weiterer Schutz der Umwelt & Energieversorgungssicherheit,
- Zusammenhang mit den Europäischen Initiativen zur Verbesserung von Effizienz und Nachhaltigkeit im Güterverkehr (Logistik, „grüne Korridore“ und am Güterverkehr orientiertes Bahnnetz).

(Single European Market, cohesion, EU foreign trade), whereas the 30 priority projects and 5 transnational axes form the starting point; the assessment of the economic, social and environmentally related pressure on infrastructure investments also belong to such parts. The results will be published as a so-called Green Book in autumn 2008 and they serve as a basis for discussion and for the consultation process and for the preparation of the revision. This will be followed, in 2009, by an analysis of the Commission and the consultations with the member countries. At the end of 2009 the proposal can be submitted to the Commission for the purpose of revising the TEN-directives.

The possible topics of the Green Book can be summarised as follows from today’s point of view:

- Present situation as regards the realisation of the 30 priority projects.
- Financing the TEN-V network and in this connection the potential contribution of the PPPs in particular to railway as well as the potential contribution of the internalisation of external costs and infrastructure fees,
- Increase of the North-South and East-West transport flows after the EU-enlargement (cohesion and social aspects),
- Further protection of the environment & guarantee of energy provision,
- Interrelation with the European initiatives for the improvement of efficiency and sustainability in freight transport (logistics, „green corridors“ and rail network geared to freight transport).

4. Erwartungen und Beiträge der Neuen Länder (Podiumsdiskussion)

Moderation: Alfred Eichhorn
rbb Inforadio

Die Bedeutung der Ostseehäfen in Mecklenburg-Vorpommern

Sebastian Schröder
Staatssekretär

„Die Traditionen zeigen, dass die Ostsee ein verbindendes Element ist und es gilt, diese Erfahrung in den Entwicklungskorridor von der Ostsee an die Adria einzubringen.“

Die Seeverkehrsprognose bis zum Jahr 2025 des Bundes zeigt eine Verdopplung des Umschlags. Mecklenburg-Vorpommern ist auf diese Entwicklung vorbereitet und hat mit entsprechenden Investitionen die Häfen Rostock, Sassnitz, Mukran und Wismar fit gemacht. Auch im Bereich der Straße (A 20 / A 14) und der Schiene konnte einiges erreicht werden. Die Unternehmen nehmen dieses Infrastrukturangebot an. Ein Beispiel hierfür ist das private Bahnunternehmen TX Logistik, das in Zusammenarbeit mit Scandlines, täglich einen Zug von Italien nach Skandinavien fahren lässt. Wir hoffen, dass dieses Beispiel Schule macht.

Für uns ist vor allem die Schaffung von Wertschöpfung wichtig, d.h. die Ansiedlungen im Umfeld der Häfen, insbesondere des

4. Expectations and Contributions of the New Federal States (panel discussion)

Moderator: Alfred Eichhorn
rbb Inforadio

The Importance of the Baltic Sea ports in Mecklenburg-Western Pomerania

Sebastian Schröder
State Secretary

„Tradition has shown that the Baltic Sea has been a linking element and it is necessary to integrate this experience in the development corridor ranging from the Baltic Sea to the Adriatic Sea.”

Forecasts on maritime transport made by the federal government until 2025 show a doubling of the handling of cargo. Mecklenburg-Western Pomerania has been prepared for this development and has prepared the ports of Rostock, Sassnitz, Mukran and Wismar by making respective investments. Good results have already been achieved also in the road (A20/A14) and rail system. The companies appreciate this infrastructure offer. The private rail com-pany TX Logistik is one example; the company runs a daily train – in cooperation with Scandlines – from Italy to Scandinavia. We hope that this example will set a precedent.

Rostocker Hafens. Wir brauchen Investitionen in die Verkehrsverbindungen im Korridor und die verstärkte Vermarktung des Korridors, um nicht am Bedarf vorbei zu planen. Wir müssen ins Bewusstsein bringen, dass es kürzere Verkehrsverbindungen als die traditionellen gibt. So ist der Weg von Kopenhagen nach München über Rostock 150 km kürzer als anderen Verkehrsverbindungen.

Deshalb wird der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor von Mecklenburg voll unterstützt und wir freuen uns auf die Zusammenarbeit.

For us it is mainly important to create added value, i.e. the settlements in the surroundings of the ports, in particular of the Rostock port. We do need investments in the traffic connections within the corridor, as well as an intensified marketing of the corridor for not making insufficient demand planning. We have to make the people aware of the fact that shorter transport routes can be put into service rather than the traditional ones. Just as an example, the route from Copenhagen to Munich via Rostock is 150 km shorter than other transport routes.

That’s the reason why Mecklenburg fully supports the Baltic-Adriatic-Development Corridor and we are looking forward working together in this field.

Connection of Saxony-Anhalt to the Baltic-Adriatic-Development Corridor for Strengthening its own Economic Power

Dr. Karl-Heinz Daehre
Minister

„The joint initiative of the East German federal states expresses the will to open a second North-South-Corridor that could not develop for decades because of the Iron Curtain.“

That’s why we have to focus on using the economic opportunities and developing the economic regions being in contact with other.

Anbindung Sachsen-Anhalts an den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor zur Stärkung der eigenen Wirtschaftskraft

Dr. Karl-Heinz Daehre
Minister

„Die gemeinsame Initiative der ostdeutschen Länder drückt den Willen aus, einen zweiten Nord-Süd-Korridor aufzumachen, der sich aufgrund des Eisernen Vorhangs jahrzehntelang nicht entwickeln konnte.“

Deshalb geht es darum die wirtschaftlichen Chancen zu nutzen und Wirtschaftsräume zu entwickeln, die mit anderen in Kontakt treten. Wir können dazu innovative Ansätze nutzen, z.B. bei modernen logistischen Möglichkeiten, die sich nicht nur auf die Hardware, sondern auch auf die Software konzentrieren. Eine große Herausforderung ist es, die Trimodalität Straße – Schiene – Wasserstraße zu koppeln.

Ein chinesisches Sprichwort sagt „Wenn Du reich werden willst, dann musst Du Straßen bauen“. Übertragen auf die heutige Situation heißt das, „wenn Du reich werden willst, dann brauchen wir eine moderne Infrastruktur nicht nur auf der Straße, sondern für alle Verkehrsträger“.

Und wir müssen dafür sorgen, dass der europäische Gedanke bei den Bürgern ankommt. Eine Bitte ist die Verringerung des bürokratischen Aufwands beim Infrastrukturaufbau.

Wir müssen unsere vorrangigen Projekte definieren und die Wirtschaft einbinden und nicht nur vor dem Hintergrund von Genehmigungsverfahren auch die Umweltverbände. Wir müssen eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Ministerien einrichten und parallel Kontakte zu den osteuropäischen Ländern aufbauen.

In this regard, we can make use of innovative approaches, e.g. regarding modern logistic opportunities not only concentrating on the hardware, but also on the software. It is a great challenge to combine the trimodality of road-rail-waterway.

It is a Chinese saying: „If you want to become rich, then you have to build roads.” In making reference to our present situation this means “if you want to become rich, then we need a modern infrastructure not only on the road, but for all modes of transport.”

We must take care that the European idea will reach the citizens. We wish that bureaucracy will be reduced when developing the infrastructure.

We have to define our projects we give priority to and to integrate the economy and also environmental associations, not only behind the background of approval procedures. We have to establish a working team consisting of representatives of the ministries and in parallel we have to establish contact to the Eastern European countries.

Demands and Contributions of the Capital Region for Infrastructural and Regional Development

Reinhold Dellmann
Minister

„Regarding a vision 2020 – 2040 we have to think beyond country borders. The abolition of the borders with the Schengen Agreement in December 2007 is an important step towards a common development corridor. By signing the Berlin Declaration the federal states have assumed a high level of political responsibility.“

Anforderungen und Beiträge der Hauptstadtregion zur Infrastruktur – und Raumentwicklung

Reinhold Dellmann
Minister

„Für eine Vision 2020 – 2040 müssen wir über Staatsgrenzen hinweg denken. Der Wegfall der Grenzen mit dem Schengen-Abkommen im Dezember 2007 ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem gemeinsamen Entwicklungsraum. Mit der Berliner Erklärung haben die Länder dafür eine hohe politische Verantwortung übernommen.“

Erstens: Berlin-Brandenburg liegt im Achsenkreuz von Ost-West und Nord-Süd, das bietet ein hohes Maß an Chancen, die sich aus den Verkehrsströmen ergeben. Zweitens: Diese Lage bedeutet ein hohes Maß an Verantwortung.

Nicht nur die Partnerschaft mit Polen ist uns wichtig, es geht darum, für alle Beteiligten Win-Win-Situationen zu organisieren. Ein Beispiel dafür ist der internationale Flughafen Berlin-Brandenburg, als Flughafen für die gesamte Region. Für Berlin-Brandenburg ist nicht nur der Hafen Rostock wichtig, sondern auch der Hafen Szczecin hat seine Bedeutung.

Wir wollen Berlin-Brandenburg zu einer Quelle für Wertschöpfung machen. Wir erleben extrem steigende Transitzahlen, z.B. auf der A2. Wie schaffen wir es, aus diesen Transitströmen tatsächlich verarbeitende Prozesse zu transformieren, Logistikprozesse daran zu knüpfen? Deshalb sind uns die Güterverteilzentren so wichtig. Wir bringen uns massiv in die Diskussion um den Logistikmasterplan des Bundes ein, weil wir verstärkt feststellen, dass Funktionen ins Hinterland optimiert werden müssen.

First: Berlin-Brandenburg is located in the intersection of axes from East-West and North-South, this offers tremendous chances resulting from the transport flows. Second: This situation requires a high level of responsibility.

Not only the partnership with Poland is important for us, it is important that win-win situations will be organised for all parties involved. The international airport of Berlin-Brandenburg as an airport for the entire region is to state as an example. It is not only the

Die Region Berlin-Brandenburg ist ein wichtiger Entwicklungsfaktor im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor. Wir müssen Hardware-Themen – wie den Bundesverkehrswegeplan und die Transeuropäischen Netze – und die Software-Themen zusammen betrachten, d.h. die Akteure aus Politik, Wirtschaft, Forschung usw. zusammen bringen. So hat Berlin-Brandenburg die Logistikinitiative auf den Weg gebracht, die die Kooperationen im Bereich der Wirtschaft fördert. Die Aufgabe der Politik ist es, dafür positive Rahmenbedingungen zu schaffen.

Leistungsfähige Schieneninfrastruktur im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor

Michael Köppl
Abteilungsleiter

„Wir waren immer dann erfolgreich, wenn wir uns gemeinsam aufgestellt haben – und bei den Transeuropäischen Netzen muss man sich gemeinsam aufstellen und Partner aus den europäischen Nachbarländern finden.“

In Sachsen wurde frühzeitig erkannt, dass die veränderte Situation in Europa angesichts der EU-Osterweiterung neue Chancen zur Erschließung neuer Wirtschaftsräume bedeutet.

Bereits im Jahr 2000 hat Sachsen erkannt, dass leistungsfähige Verkehrssysteme, Straße und Schiene, dafür Voraussetzungen sind. Es wurden bereits frühzeitig über Interreg-Projekte, z.B. SIC!, und in transnationalen Netzwerken Möglichkeiten für interregionale Verbindungen von Berlin – Dresden – Prag – Wien – Budapest ausgelotet.

Sachsen hat sich entschlossen das Thema mit einem weiteren Interreg-Projekt mit den Partnern, die bisher sehr vertrauensvoll zusammen gearbeitet haben, weiterzuentwickeln. Insofern, freut sich Sachsen auf die Entscheidung der Initiative des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors und sieht darin eine sehr sinnvolle Ergänzung, um gerade auch mit Blick auf Brüssel dem Thema eine höhere Priorität zu geben. Sachsen wird die Lead Partnerschaft für ein Interreg-Projekt übernehmen und sehr deutlich machen, dass man sich intensiv für die Ziele des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors engagieren wird.

port of Rostock that is important for Berlin-Brandenburg, but the port of Szczecin has gained importance as well.

We want Berlin-Brandenburg to become a source of added value. We experience a considerably increasing volume of transit, e.g. on the motorway A2. How do we manage to transform really processing processes out of these transit flows, how do we connect them with logistic processes? That's why the freight distribution centres are of such an importance for us. We get considerably involved in the discussion round on the logistic master plan of the federal government, because we have noticed to a greater extent that certain functions have to be established and optimised in the hinterland.

The region of Berlin-Brandenburg is an important development factor in the Baltic-Adriatic-Development Corridor. We have to focus on hardware topics – like the federal traffic route planning and the trans-European networks – and the software topics all in once, i.e. bringing the stakeholders of political, economy, research, etc. together. In this regard, Berlin-Brandenburg initiated the logistics initiative that promotes cooperation in the field of economy. It is the task of policy to create positive framework conditions for this purpose.

Efficient rail infrastructure in the Baltic-Adriatic-Development Corridor

Michael Köppl
Head of Unit

„We have always been successful when we have worked together – and as regards the trans-European networks it is a must to cooperate and to acquire partners from the European neighbouring countries"

Saxony has realised early that the changed situation in Europe offers new chances – due to the EU eastward enlargement – for developing new economic spaces.

Already in 2000, Saxony recognised that efficient transport systems, road and rail, constitute a prerequisite to make use of these opportunities. At an early stage, possibilities for interregional connections from Berlin – Dresden – Prague – Vienna – Budapest were checked through Interreg projects such as SIC! and transnational networks.

Saxony decided to further develop the topic by another Interreg project with those partners that have cooperated in a very trustful manner. In particular, Saxony is pleased with the decision on the initiative of the Baltic-Adriatic-Development Corridor and it considers it to be a very useful supplement to give higher priority to this topic, especially with Brussels in mind. Saxony will take over the leadership for an Interreg project and will make it very clear that intensive support will be rendered to achieve the targets of the objectives of the Baltic-Adriatic-Development Corridor.

3.

Synergien aus der Verknüpfung mit den Ost-West-Korridoren im Freistaat Thüringen

Andreas Trautvetter
Minister

„Wir merken, dass mit der EU-Osterweiterung die alten historischen Handelswege wieder an Bedeutung gewinnen.“

Thüringen liegt zentral in der Mitte Deutschlands und liegt an den historischen Orten der europäischen Verkehrsachsen Via Regia (Paris – Frankfurt – Erfurt bis nach Kiew) und der Hansestraße von der Küste über Erfurt bis nach Venedig.

Nach 1990 hat sich ein Quantensprung in der Verkehrsentwicklung vollzogen. Gab es 1990 in Thüringen ein Streckennetz von 250 km Autobahn, so werden es in 2010 510 km Autobahn sein, und wir kommen mehr und mehr an die Grenzen der Belastbarkeit und brauchen die leistungsfähigen Verkehrsachsen. 9 Mio Container werden im Hamburger Hafen täglich umgeschlagen, d.h. 15.000 LKW und das fassen die dortigen heutigen Systeme nicht mehr.

Deshalb braucht man mehrere europäische Verkehrskorridore und es muss Druck gemacht werden, um sie gemeinsam für wirtschaftliche Synergien zu entwickeln. Dafür sollten wir alle gemeinsamen Anstrengungen unternehmen.

Synergies from connecting with the East-West-Corridor in the Free State of Thuringia

Andreas Trautvetter
Minister

„We realise that the old historical trade routes have gained importance again after the EU-eastwards enlargement.“

Thuringia is located in a central position, in the middle of Germany and is situated at the historical places of the European transport axes Via Regia (Paris – Frankfurt – Erfurt up to Kiev) and at the Hanseatic road from the coast via Erfurt up to Venice.

After 1990, a quantum leap took place in the field of transport development; in 1990 the road system consisted of 250 km of motorway in Thuringia, in 2010 this route will have been extended up to 510 km and by this we will reach more and more the limits of capacity; we therefore need efficient transport axes. 9 million of containers are loaded at the Hamburg port every day, i.e. 15,000 trucks and the there existing systems cannot manage this any longer.

More European transport corridors are therefore required and some pressure has to be made to develop them together to get economic synergies. For this purpose, we should undertake efforts in common.

Der Beitrag der Hauptstadt zur Stärkung des Korridors und des Wirtschaftsraumes

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin

„Nur wenn es uns gelingt, Impulse zu setzen für die gesamte Region, erfüllen wir unsere Aufgabe und Verantwortung für die Stadt Berlin und den gesamten Korridor.“

Die Hauptstadt Berlin hat eine besondere Verantwortung als Standort, gerade auch aufgrund des Strukturwandels in beiden Teilen der Stadt, sich zu einem international konkurrenzfähigen Wirtschaftsraum zu entwickeln.

In der engeren Hauptstadtregion leben 4,5 Mio Einwohner und man kann sich vorstellen, welche Potenziale der Raum bietet, die wir mit Sicherheit noch nicht alle genutzt haben. Wir in Berlin mussten uns neu orientieren und die Hauptstadt als Standort für Wissenschaft und Forschung zu stärken und die Verbindung mit Innovationen in der Produktion zu bewältigen.

Die Frage ist, wie gestalten wir die Verbindungen so, dass sie Rostock unterstützen. Der Rostocker Hafen ist auch ein Hafen für Berlin, es muss nicht nur Hamburg sein. Und es gilt, auch die Möglichkeiten der südosteuropäischen Staaten für den Ostsee-Adria-Korridor zu erkennen.

The Contribution of the Capital to Strengthen the Corridor and the Economic Region

Ingeborg Junge-Reyer
Senator

„Only if we succeed in setting impulses for the entire region, we will fulfil our task and responsibility for the city of Berlin and the entire corridor .“

The capital of Berlin has got particular responsibility as a location, especially due to the structural change in both parts of the city, to emerge as an internationally competitive economic region.

4.5 million people are living in the closer capital region and you could well imagine which potentials this region offers and we surely have not yet made use of all these potentials. We had to reorientate ourselves in Berlin and to strengthen the capital as a location for science and research and to manage the linking with innovations in the manufacturing field.

It is the question how we arrange the connections so that they are able to support Rostock. The Rostock port is also a port for Berlin, it does not have to be only Hamburg. And there is also the challenge and objective to recognise the opportunities of the South-East-European countries for the Baltic-Adriatic-Corridor.

4. Resümee und Ausblick – unsere nächsten Schritte
Résumé and Outlook – Our next steps

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung, Berlin

Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Die Bereitschaft zur Unterstützung unserer Initiative durch die Vertreter der Europäischen Union und des Bundes, die Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsressorts und die Motivation der Zusammenarbeit der ostdeutschen Länder untereinander und mit ihren Nachbarn sind das Fundament unserer künftigen Aktivitäten im Korridor.

Mit diesem Bündnis zur Ertüchtigung unserer Infrastruktur wollen wir nicht nur zur Ertüchtigung der „Hardware“ beitragen. Wir zeigen mit der Berliner Erklärung auch, dass wir bereit sind, alte Hindernisse zu überwinden. Aus talentierten Einzelspielern wird eine starke Mannschaft werden.

Mit einem gemeinsamen Aktionsprogramm werden wir zunächst unsere nationalen Maßnahmen sektorenübergreifend abstimmen.

Projekte sind für uns Investitionen in künftiges Handeln. Wir werden deshalb ein Interreg IV B Projekt entwickeln, welches im Ostseeraum und gleichzeitig im zentraleuropäischen Förderraum die Kopplung von Entwicklungsmaßnahmen sicherstellen wird.

Ingeborg Junge-Reyer
Senator for Urban Development, Berlin

Reinhold Dellmann
Minister of Infrastructure and Regional Development, Brandenburg

The readiness of the representatives of the European Union and of the federal government to support our initiative, as well as the cooperation with the economic sector and the motivation of the East German federal states to cooperate with each other and with the neighbours – that’s the basis of our future activities in the corridor.

With this alliance focussed on strengthening our infrastructure, we do not only want to strengthen the “hardware”, but we also show by the Berlin Declaration that we are prepared to overcome old barriers. Talented solo players will form a strong and brilliant team.

Based on our common action programme we will agree on our national measures on sector-crossing levels at first.

We are of the opinion that projects are investments in future activities. That’s why we will prepare an Interreg IVB – project that will guarantee the linking of development measures in the Baltic Sea region, and in parallel, also in the Central European region of promotion.
We do have to market the potentials of our corridor in an offensive way!

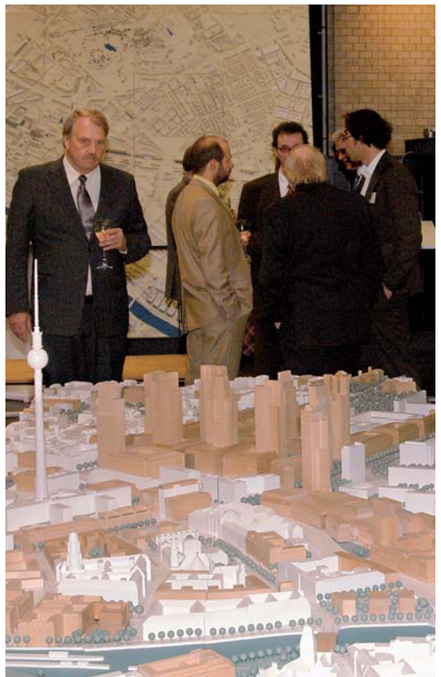
Wir müssen die Potenziale unseres Korridors gemeinsam offensiv vermarkten!

Diese Themen werden unsere Profil bildenden Stärken in den Metropolen und Regionen sein:

Ein Netz leistungsfähiger Metropolen stellt Märkte für Produktion und Konsumtion von Gütern, Dienstleistungen und Wissen dar.

Modernste Hafenwirtschaft bietet den Zugang zu den Meeresautobahnen im Norden und im Süden.

Gute und ausbaufähige Straßen- und Schienenverkehrstrassen bieten effektive großräumige und regionale Nord-Süd-Verbindungen



These topics will focus on our strengths forming the profiles in the metropolises and regions:

A network of efficient metropolises provides markets for production and consumption of goods, services and knowledge.

Most modern port industry offers access to the maritime motorways in the North and South.

Good road and rail systems capable of getting extended offer efficient extensive and regional North-South connections – they will only, however, be able to unfold their entire capacity, if all interfaces correspond to the future transport volume and are sufficiently attractive in terms of quality to bind the transports to be expected.

Production sites of an innovative transport industry exist in the corridor and offer potentials to link up new logistic chains.

We possess well developed and expendable multi-modal transport nodes ensuring the connections in the east-west directions.

We have got a model of rural and urban spaces in the corridor offering a diversity of forms of life, as well as a cultural framework that are, on the one hand, important for innovative companies with specific demands of labour and that, on the other hand, also connect the economic and cultural strengths of metropolitan and rural areas with each other.

– können aber ihre volle Leistungsfähigkeit nur entfalten, wenn alle Zwischenstücke dem künftigen Verkehrsaufkommen entsprechen und qualitativ attraktiv genug sind, um die erwarteten Verkehre zu binden.

Produktionsstandorte einer innovativen Verkehrswirtschaft befinden sich im Korridor und bieten Potenziale zur Verknüpfung neuer Logistikketten.

Wir haben gut ausgebaute und ausbaufähige multimodale Verkehrsknoten, die die Verknüpfungen in den Ost-West-Richtungen sicherstellen.

Wir haben ein Muster ländlicher und städtischer Räume im Korridor, das eine Vielfalt an Lebensformen und einen kulturellen Rahmen bietet, die zum einen für innovative Unternehmen mit spezifischen Arbeitskräfteanforderungen besonders wichtig sind und zum anderen aber auch die wirtschaftlichen und kulturellen Stärken von Stadt und Land miteinander verbinden.

Wir möchten Ihnen deshalb vorschlagen, dass wir uns auf der Leipziger EUREGIA im Herbst und einer weiteren Folgekonferenz – vielleicht in Oslo oder in Ljubljana - über den Fortgang unserer Projekte und deren strategische Wirkungen austauschen.

Wir laden alle interessierten Partner und Nachbarn ein, sich unserer Initiative anzuschließen!

Therefore, we would like to suggest to you that we will discuss continuation and progress of our projects and their strategic impact at the Leipzig EUREGIA in autumn and at another follow-up conference – perhaps in Oslo or Ljubljana.

We invite all interested partners and neighbours to join our initiative!

Anhang
Annexes

– Berliner Erklärung – Berlin Declaration

– Teilnehmerliste – List of Participants

Berlin
www.gl.berlin-brandenburg.de

Brandenburg
www.gl.berlin-brandenburg.de

Mecklenburg Vorpommern
www.vm.mv-regierung.de/raumordnung/aktuell

Thüringen
www.rolp.thueringen.de

Sachsen
www.landesentwicklung.sachsen.de

Sachsen-Anhalt
www.mlv.sachsen-anhalt.de

Berliner Erklärung
Berlin Declaration

Zur Raumentwicklung im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor

30. November 2007

In der aktuellen raumentwicklungspolitischen Diskussion auf nationaler und europäischer Ebene ist die besondere strategische Bedeutung eines internationalen Entwicklungskorridors von der Ostsee bis an die Adria für die ostdeutschen Länder immer deutlicher geworden. Im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor von Skandinavien (Nordisches Dreieck) über die ostdeutschen Bundesländer bis an die Adria (einschließlich der vorrangigen Transeuropäischen Verkehrsachsen 1 und 22) befinden sich mehrere grenzüberschreitend kooperierende Metropolregionen und Wirtschaftsräume von herausragender Bedeutung.

Eine aktive Politik in diesem Korridor unter Einbeziehung der Nachbarn soll helfen, wirtschaftliche Impulse zu generieren und die Chancen für die Raumentwicklung zu nutzen.

Gleichzeitig soll ein Beitrag für eine ausgewogene sozioökonomische Entwicklung im Europäischen Maßstab in Umsetzung des „Europäischen Raumentwicklungskonzeptes“ (EUREK) und der „Territorialen Agenda der EU“ (TAEU) geleistet werden. Die im Kohäsionsbericht der EU erkannten besonderen Entwicklungspotenziale an den neuen EU-Binnengrenzen sollen stärker genutzt und bei der Neuausrichtung der EU-Finanzen für die kommenden Förderperioden berücksichtigt werden. Der Korridor ist ein wichtiges Element der Kohäsionspolitik.

1. Die für Raumordnung zuständige Senatorin und die zuständigen Minister der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen haben sich zu einem Raumentwicklungs- und Wachstumsbündnis verabredet, um den Raum ihrer Länder als Teil des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors in Umsetzung der Ziele des „Europäischen Raumentwicklungskonzeptes“ und der „Territorialen Agenda“ wirtschaftlich und sozial zu stärken. Die Initiative ist für alle interessierten Partner und Nachbarn offen.

2. Ziel der Initiative ist eine attraktive Verkehrsinfrastruktur sowie ein Verkehrsangebot im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor und seinen Zulaufstrecken auf einem international konkurrenzfähigen Niveau, insbesondere der Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze und die Anbindung des Raumes an diese Trassen.

Dabei geht es um
- eine spürbare Verkürzung der Bahnreisezeiten zwischen den Stadt- und Metropolregionen,
- schnelle, multimodale Logistikketten,
- die Aufwertung der Standortqualitäten der Städte und Regionen entlang des Korridors für Industrie und Dienstleistungen und
- die Ansiedlung verkehrsaffiner und weiterer innovativer Wirtschaftszweige.

Das weiter zu verbessernde verkehrliche Rückgrat des Korridors ist von herausragender Bedeutung, um wirtschaftliche Entwicklungsimpulse durch eine kooperative integrierte Raum-, Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung auszulösen.

3. Durch ein entsprechendes Marketing, durch den Aufbau von Kommunikationsstrukturen und -netzen soll der Ostsee – Adria – Entwicklungskorridor mit seinen Qualitäten in Europa bekannt gemacht und im öffentlichen Bewusstsein als Alternative und Entlastungskorridor für andere, schon jetzt stark überlastete Transportkorridore verankert werden.

On the Regional Development in the Baltic-Adriatic-Development Corridor

30 November 2007

The special strategic importance of an international development corridor ranging from the Baltic Sea to the Adriatic Sea for the East German states has become more and more obvious within the framework of the present discussion of the regional development policy on national and European levels. In the Baltic-Adriatic-Development Corridor from Scandinavia (Nordic Triangle) via the East German federal states up to the Adriatic Sea (including the preferential trans-European transport axes 1 and 22) we find some metropolitan regions and economic regions of extraordinary importance cooperating on border-crossing level.

Active policy in this corridor by integrating the neighbouring countries shall support to generate economic impulses and to use the chances for regional development.

At the same time, a contribution shall be made to a balanced socio-economic development at European scale by implementing the “European Spatial Development Perspective” (ESDP) and the “Territorial Agenda of the EU” (TAEU). The special development potentials at the new EU internal frontiers identified in the cohesion report of the EU shall be used to a greater extent and be taken into consideration at the new orientation of the EU-finances for the next funding periods. The corridor is an important element of cohesion policy.

1. The Senator and the ministers of the federal state Mecklenburg-Western-Pomerania, Berlin, Brandenburg, Saxony-Anhalt and Thuringia responsible for Spatial Development have agreed to establish an alliance focussed on regional development and growth in order to strengthen the region of their states as part of the Baltic-Adriatic-Development Corridor by implementing the objectives of the “European Regional Development Concept” in economic and social terms. The initiative is open for all interested partners and neighbouring countries.

2. It is the objective of the initiative to get an attractive transport infrastructure as well as a transport offer in the Baltic-Adriatic-Development-Corridor and its secondary routes on an internationally competitive level, in particular the extension of the trans-European transport networks and the connection of the region to the routes.

In this regard it is about
- considerable shortening of the travelling times by train between the city and metropolitan regions,
- quick, multi-modal logistic chains,
- the upgrading of the location qualities of the cities/towns and regions along the corridor for industry and services and
- the settlement of transport-related and further innovative industrial sectors.

The transport backbone of the corridor to be further improved is of extraordinary importance to trigger economic development impulses by cooperative integrated regional, transport and economic development.

3. The Baltic-Adriatic-Development Corridor shall be introduced with all its qualities to Europe by respective marketing, by the establishment of communication structures and networks and it shall become integral part of the public awareness as an alternative and load reducing corridor for other transport corridors that are even now overloaded. By eliminating bottlenecks as well

Durch die Beseitigung von Engpässen sowie infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen können hier Effekte erzeugt werden, die in anderen Bereichen nur mit wesentlich höherem Kostenaufwand zu erreichen sind.

4. Die ostdeutschen Länder würdigen das bisherige Engagement des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und bitten, die Initiative auch weiterhin zu unterstützen sowie die erforderlichen Mittel für die Transeuropäischen Verkehrsnetze und für andere Infrastrukturinvestitionen, aber auch für Projekte der territorialen Kooperation im Korridor bereit zu stellen.

5. Sie bitten die EU, den Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor als wichtiges Element für eine ausgewogene sozioökonomische und polyzentrale Entwicklung des EU-Raumes bei der Umsetzung der Territorialen Agenda zu verankern.

Dieses Ziel soll durch
- die Verlängerung der vorrangigen Transeuropäischen Verkehrsachse 1, (von Italien, München, Erfurt, Halle/Leipzig, Berlin über Rostock nach Skandinavien unter Anbindung von Sassnitz) in Verbindung mit
- der Verlängerung der ebenfalls vorrangigen Verkehrsachse 22, (von Prag über Dresden bis Berlin) unter entsprechender Anbindung des Raumes Halle/Leipzig/Magdeburg, durch
- die Entwicklung eines „Grünen Korridors“ im Sinne des Aktionsplans Güterverkehrslogistik der Europäischen Kommission (Beschluss vom 18.10.07) und
- durch Investitionen zur Beseitigung von Engpässen und weitere infrastrukturelle und organisatorische Maßnahmen umgesetzt werden.

6. Den beteiligten Ländern ist bewusst, dass die Einbindung weiterer Bundesländer, Süd- Mittel- und Osteuropäischer Staaten sowie von Partnern aus allen relevanten privaten und öffentlichen Sektoren, wie z.B. Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur, Voraussetzung für die Schaffung eines Wirtschaftsraumes und zur endgültigen Überwindung der überkommenen Grenzlage ist. Sie werden auf die potenziellen Partner zugehen und sie bitten, sich an gemeinsamen Projekten im Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor zu beteiligen.

7. Die beteiligten Länder rufen dazu auf, projektvorbereitende Maßnahmen für die Förderperiode 2007 -2013 auf der Grundlage vorhandener Studien und Netzwerke fortzusetzen oder zügig einzuleiten, um erste konkrete Projekte kurzfristig generieren zu können (insbesondere aus Mitteln des Ziel 3 „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung und anderer Förderprogramme der EU). Sie werden Anträge, die die Entwicklung des Ostsee-Adria-Korridors fördern, gemeinsam unterstützen.

as infrastructural and organisational measures effects can be generated in this field that could be achieved only at considerably higher costs in other fields.

4. The East German states appreciate the previous commitment of the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Affairs and ask to continue supporting the initiative, as well as to make the necessary funds for the trans-European transport networks and for the other investments in the infrastructure available, but also for projects of territorial cooperation in the corridor.

5. They ask the EU to integrate the Baltic-Adriatic-Development Corridor as an important element for a balanced socio-economic and polycentric development of the EU-region at the implementation of the Territorial Agenda.

This objective shall be implemented by
- the extension of the major trans-European transport axis 1 (from Italy, Munich, Erfurt, Halle/Leipzig, Berlin via Rostock to Scandinavia by connecting Sassnitz) together with
- the extension of the also major transport axis 22 (from Prague via Dresden up to Berlin) by respective connection of the region of Halle/Leipzig/Magdeburg, by
- developing the “Green Corridor” according to the Action Plan on Freight Transport Logistics of the European Commission (resolution dated 18 October 07) and

- by investments made in the elimination of bottlenecks and further infrastructural and organisational measures.

6. The participating states are aware of the fact that the integration of further federal states, South, Central and East European countries as well as of partners of all relevant private and public sectors such as e.g. economy, science, culture, are a prerequisite for the creation of an economic region and the final overcoming of the outdated frontier situation. They will approach the potential partners and ask them to participate in common projects in the Baltic-Adriatic-Development Corridor.

7. The participating states appeal to continue or initiate quickly project-preparing measures for the funding period 2007 – 2013 on the basis of existing surveys and networks in order to generate first concrete projects at short notice (in particular from funds of the target 3 “European Territorial Cooperation” of the European Fund for Regional Development and other support programmes of the EU). They will support in common applications promoting the development of the Baltic-Adriatic-Corridor.

Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung, Brandenburg

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung, Berlin

Andreas Trautvetter
Minister für Bau und Verkehr, Thüringen

iV.
Dr. Otto Ebnet
Minister für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Albrecht Buttolo
Staatsminister des Innern, Sachsen

Dr. Karl-Heinz Daehre
Minister für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt

LAND BRANDENBURG Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Berlin Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
FREISTAAT THÜRINGEN Ministerium für Bau und Verkehr
Mecklenburg Vorpommern Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung
Freistaat Sachsen Staatsministerium des Innern
SACHSEN-ANHALT Ministerium für Landesentwicklung und

Berliner Erklärung 30.11.2007

Berlin Declaration 30 november 2007

Teilnehmer
List of Participants

Dr. Hussein Abu-Bakr
Land Berlin, Bezirksamt Treptow-Köpenick

Bernd Anders
Amt Klützer Winkel

Dr. Ulrike Assig
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Uwe Bakosch
Intermodal Railion Deutschland AG

Wolfgang Balint
Staatskanzlei Brandenburg

Michael Bär
Pro Mobilität

Dr. Ulrich Bauermeister
Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH

Birgit Beck
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Magdalena Belof
Voivodes's Office for Urban Planning, Wrocław

Alexander Benkert
Gemeinde Süderholz

Michael Berger
Scandlines Deutschland GmbH

Heinz Joachim Besuch
Stadt Krefeld

Thomas Biebig
Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH

Rainer Bier
Verkehrsclub Deutschland

Heiko Boje
Landkreis Nordwestmecklenburg

Michael Bonin
Landkreis Märkisch-Oderland

Dirk Braitschink
Bundesverband der LSU c/o CDU-Landesverband Berlin

Harri Brauer
Unternehmerverband Brandenburg e.V.

Michael Braune
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Karl-Heinz Breitzmann
Ostseeinstitut an der Universität Rostock

Dr. Hans-Michael Brey
Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.

Dr. Thomas Brockmeier
Industrie- und Handelskammer Halle-Dessau

Andrea Brunke
InvestitionsBank des Landes Brandenburg

Helmut Bürger
Senatsverwaltung Wirtschaft, Technologie und Frauen

Patrycmusz Ceran
Central European Transport Corridor, Stettin

Marta Ciesielska
Central European Transport Corridor, Stettin

Sarala Coeln
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Ludmila Dachroth
Ingenieurbüro Dachroth

Norbert Dachroth
Ingenieurbüro Dachroth

Dr. Karl-Heinz Daehre
Minister für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt

Reinhold Dellmann
Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

Letterio Denaro
Ministry of Infrastructure, Roma

Uwe Dietrich
Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau GmbH

Elias Dottemar
Schiller Institut

Hans Jörg Duvigneau
Architekt und Stadtplaner

Alfred Eichhorn
RBB inforadio

Regina Elias
Senatskanzlei Berlin

Corinna Elsing
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Robert Erdmann
EGS mbH / Landesgrunderwerb Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Cornelia Faber
Senatskanzlei Berlin

Edgar Fiedler
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Uta Fiedler
Ministerium für Wirtschaft Brandenburg

Andrea Fischer
Staatssekretärin beim Sächsischen Staatsministerium des Innern

Karl Fischer
Logistik Kompetenz Zentrum Prien

Fritz Fischer
balticstralsund

Francesca Forestieri
Net Enginieering S.p.A.

Klaudia Förster
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Dr. Lutz Franzke
Technologie- und Gründerzentrum Wildau GmbH

Dr. Renate Fritz-Haendeler
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Bodo Fuhrmann
Gesellschaft für Gesamtverkehrsplanung, Regionalisierung und Infrastrukturplanung mbH

Burkhard Gallander
Land Thüringen, Ministerium für Bau und Verkehr

Kerstin Gasch
Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern

Przemysław Gembiak
Zachodniopormorskie Voivodes's Office, Szczecin

Thomas Gerdesmann
Kurfürstendamm e.V. Interessengemeinschaft

Dr. Michael Göbel
Regionomica GmbH

Michael Gonswa
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Dr. Wilfried Görmar
Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Daniela Gorsler
Technische Fachhochschule Wildau

Detlef Grabert
Stadt Strausberg

Beate Grajnert
Europäische Kommission Brüssel

Nancy Grandtke
Landkreis Elbe-Elster

Tom Granqvist
Regional Development, Olso

Ulrich Graute
INTERREG III

Andrej Gulič
Urban Planning Institute, Ljubljana

Rüdiger Hage
Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Ulrike Hagemeister
Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner

Gerd Hamsch
Land Berlin, Bezirksamt Berlin-Reinickendorf

Urich Hatzfeld
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Uwe Haupt
Technische Universität Berlin

Ralf Hedel
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.

Martin Heiland
IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Dr. Peter Heinrich
Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien

Dr. Bernhard Heinrichs
Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Claudia Henze
Regionale Planungsstelle Uckermark-Barnim

Ulrike Hermann
HMW Markt- und Wirtschaftsforschung Berlin-Brandenburg

Dr. Irene Heuser
Staatskanzlei Brandenburg

Gabriel Hochaime
Net Engineering

Frank Höchsmann
Hotqua

Norbert Hogreve
Freie und Hansestadt Hamburg

Uwe Hoppe
Business and Innovation Centre Frankfurt Oder GmbH

Christina Hörr
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Brigitte Huhn
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Maciej Jaszczuk
Ministry of Transport, Warszawa

Thomas Jerger
Europrojekt Verkehr - Gesellschaft für Ingenieursleistungen im Verkehrswesen mbH

Assc. Prof. Jespersen
Roskilde University

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung Berlin

Dr. Hauke Juranek
Wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundestag

Thomas Jurk
Sächsicher Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit

Sören Jurrat
Seehafen Stralsund

Lutz Kaden
Industrie- und Handelskammer Berlin

Bernd Kahle
Landeshauptstadt Potsdam

Thomas Kämpfert
BauGrund Stadtentwicklung GmbH

Teilnehmer
List of Participants

Ilja Karpowski
Humboldt-Universität Berlin

Ulrich Kasparick
Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Hans-Georg Kauert
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

Jörg Kellemann
Sächsisches Staatsministerium des Innern

Dr. Joachim Kilz
Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Thüringen

Elmar Klein-Hessling
Stadt Neuruppin

Robert Knippschild
Institut für ökologische Raumentwicklung Dresden

Wolfgang Koch
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Janina Kopietz-Unger
Universität Karlsruhe

Michael Kremp
Seehafen Wismar GmbH

Ute Krönert
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Klaus Kröpelin
Industrie- und Handelskammer Frankfurt/Oder

Dr. Wolfgang Krüger
Staatssekretär beim Ministerium für Wirtschaft Brandenburg

Jörn Krupa
Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner

Heidrun Kube
Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau GmbH

Prof. Dr. Hans Joachim Kujath
Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung, Erkner

Ansgar Kuschel
Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel

Ursula Lache
Verband der leitenden Chefärzte

Hans-Georg Lange
Deutscher Städtetag

Thomas Lantz
Kommune Ystad

Gunnar Laursen
Norwegian Business and Trade County of Östfold Norway

Rainer Lautenbach
Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH

Volker Leffer
Industrie- und Handelskammer Ostthüringen zu Gera

Dr. Gerald Leue
Planungsgruppe 4 GmbH

Attila Lüttmerding
Fachhochschule Erfurt

Simone Maier
Land Berlin, Bezirksamt Spandau

Natalie Makarenko
Schiller Institut

Mihai Marc
Brandenburgisches Institut GmbH

Myriam Matteucci
Emilia-Romagna Region

Paolo Menegazzo
Veneto Region

Cord Meyer
DB Netz AG

Tomasz Michalski
Ministry of Transport, Warszawa

Franco Migliorini
Veneto Region

Julita Milosz
Central European Transport Corridor, Stettin

Zdenek Minarik
Usti Region

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

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

Dr. Falko Müller
ppm-si GmbH

Gerd Müller
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

André Müller
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Eike Münke
Regierungspräsidium Chemnitz

Frantisek Nantl
Institute for Spatial Development, Brno

Tomas Nemec
SUDOP PRAHA a.s.

Dr. Hans-Rudolf Neumann
ICOMOS Deutschland

Dr. Jürgen Neumüller
Büro Infrastruktur & Umwelt

Anja Noack
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Jolana Novotna
Usti nad Labem

Klaus Oelschläger
Landkreis Elbe-Elster

Hubert Ospelt-Haas
Liechtensteinische Stabsstelle für Landesplanung

Małgorzata Oyarce Yuzzelli
Central European Transport Corridor, Stettin

Rolf Paarmann
Industrie- und Handelskammer Rostock

Dr. Bernd Pahnke
Schenker Deutschland AG

Jürgen Paul
Technologiezentrum Neuruppin

Angelika Pauli
Institut für Raumentwicklung und Strukturplanung, Erkner

Per-Olof Persson
Skåne Region

Birte Pforr
Planungsgruppe 4 GmbH

Ralf Pfoth
Industrie- und Handelskammer zu Neubrandenburg

Yvonne Plaschnick
Wista-Management GmbH

Dr. Gerhard Platzer
IPE GmbH Wien

Mattias Plehn
Amt für Raumordung Rostock

Grit Podstata
Planungsgruppe 4 GmbH

Jörg Podzuweit
Transnet - Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED)

Tobias Pohlmann
LOK Report e.V.

Sergeja Praper
Urban Planning Institute, Ljubljana

Dr. Wolfgang Preibisch
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Agnieszka Prusakiewicz
Mazovian Office for Regional Development, Warszawa

Andreas Rabe
Land Berlin, Bezirksamt Berlin-Lichtenberg

Robert Radzimanowski
Industrie- und Handelskammer Frankfurt/Oder

Uwe Ramin
Deutsche Bahn AG

Rolf Rau
Ingenierkammer Sachsen

Andrea Rauch
Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg

Martin Reents
Infrastruktur und Umwelt

Richard Reinfeld
Büro Arnoldt Vaatz MdB

Per G. Rekdal
Oslo Port Authority

Sabine Reuter
Reuter Kommunikations-Beratung

Dietmar Richter
Industrie- und Handelskammer Südwestsachsen

Wolf Uwe Rilke
Planungsgruppe 4 GmbH

Gerhard Ringmann
Staatskanzlei Brandenburg

Hartmut Röder
GKU Standortentwicklung GmbH

Dietmar Roehl
Regierungspräsidium Leipzig

Jörg Rommerskirchen
Berlin Brandenburg Flughafen Holding

Jürgen Roß
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Karsten Ruddigkeit
Planungsgruppe 4 GmbH

André Rummel
Industrie- und Handelskammer Magdeburg

Wolfgang Rump
Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Dr. Peter Runkel
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Horst Sauer
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Ursula Schäfer
DGB Bezirk Berlin-Brandenburg

Rainer Schätzlein
Deutsches Verkehrsforum

Peter Schirmer
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Sebastian Schröder
Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Erhard Schröter
Bundesverband Führungskräfte der deutschen Bahnen e.V.

Wolf Schulgen
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Teilnehmer
List of Participants

Frank Schwartze
Insar Consult

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

Jürgen Schweinberger
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Frank Segebade
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Dr. Welf Selke
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Guido Sempell
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

Wolf-Helmut Sieg
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Landkreis Ludwigslust mbH

Andreas Sittig
Landkreis Barnim

Bernd Speer
Gemeinsame Landesplanungabteilung Berlin-Brandenburg

Barbara Staib
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

Jutta Stegemann
Landkreis Märkisch-Oderland

Peter Stein
Mitglied des Landtages in Mecklenburg-Vorpommern

Sillke Steiniger
Stadt Forst (Lausitz)

Gerhard Steintjes
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Wolfgang Stoll
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Andy Stolz
Wachstumskern AD Wittstock Dosse

Volkmar Strauch
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen, Berlin

Dr. Elisabeth Strecker
Technische Universität Berlin

Babro Süpfle
Thüringer Staatskanzlei

Josef Svoboda
Usti Region

Anna Swiatecka-Wrona
Ministry of Transport, Warszawa

Dr. Björn Swinarski
Industrie- und Handelskammer Rostock

Dr. Gernot Tesch
Scandlines Deutschland GmbH

Edgar Thielmann
Europäische Kommission, GD Verkehr und Energie

Susan Toben
Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Andreas Trautvetter
Minister für Bau und Verkehr, Thüringen

Dr. Edgar Trawnicek
Sächsiches Staatsministerium des Innern

Gisela Ufer
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Dr. Jürgen Varnhorn
Senatsverwaltung für Wirtschaft Berlin

Robert Vesely
Institute für Spatial Development, Brno

Alexander Vock
Technische Universität Dresden

Dr. Norbert Wagener
LogistikNetz Berlin-Brandenburg

Petra-Juliane Wagner
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Andrea Wagner
Technische Universität Berlin

Lutz Waldenburger
Atelier & Development

Ladislav Walla
SUDOP Praha AG

Steffen Wenk
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg

Christian Wiesenhütter
Inustrie- und Handelskammer Berlin

Dr. hab. Jerzy Wronka
University of Szczecin

Beate Wüstenhagen
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Pyrka Zofia
Ministry of Transport, Warszawa

Artur Zöllner
Szczecin Municipal Government

Siegfried Zander
Industrie- und Handelskammer Magdeburg

Impressum
Imprint

Herausgeber
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
D-14467 Potsdam

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Würtembergische Straße 6, D-10707 Berlin

Redaktion
Gemeinsame Landesplanungsabteilung
der Länder Berlin-Brandenburg, GL2
Lindenstraße 34a, D-14467 Potsdam

Deutscher Verband für Wohnungswesen
Städtebau und Raumordnung e.V.
Georgenstraße 21, D-10117 Berlin

Bearbeitung
Planungsgruppe 4 GmbH
Joachim-Friedrich-Straße 37
D-10711 Berlin

Reuter Kommunikations-Beratung
Adalbertstraße 20, D-10997 Berlin

Übersetzungen
Sprachagentur Uta Ritschel

Fotos
Konferenzfotos: *Kerstin Falbe*
Berlin Fotos Seite 7 und 15: *Land Berlin – Presse- und Informationsamt des Landes Berlin und Berlin Partner GmbH*
Hauptbahnhof Seite 11: *DB AG/Siegfried Fock*
Schiff Seite 43: *© FotoFrank - Fotolia.com*

Druckerei
Druckerei Berlin-Mitte GmbH
Schützenstrasse 18, D-10117 Berlin

Potsdam, März 2008

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Publisher
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung
2-8, Henning-von-Tresckow-Straße
D-14467 Potsdam

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
6, Würtembergische Straße, D-10707 Berlin

Editor
Joint Spatial Planning Department of
Berlin/Brandenburg, GL 2
34a, Lindenstraße , D-14467 Potsdam

German Association for Housing, Urban
Development and Regional Development
21, Georgenstraße, D-10117 Berlin

Copy editing and layout
Planungsgruppe 4 GmbH
37, Joachim-Friedrich-Straße
D-10711 Berlin

Reuter Kommunikations-Beratung
20, Adalbertstraße , D-10997 Berlin

Translation
Sprachagentur Uta Ritschel

Photograhy
Conference: *Kerstin Falbe*
Berlin, page 7 und 15: *Land Berlin – Presse- und Informationsamt des Landes Berlin und Berlin Partner GmbH*
Central station, page 11: *DB AG/Siegfried Fock*
Ship, page 43: *© FotoFrank - Fotolia.com*

Print
Druckerei Berlin-Mitte GmbH
18, Schützenstrasse, D-10117 Berlin

Potsdam, March 2008

This brochure is published by the Joint State Planning Department within the framework of P.R. activities of the Brandenburg Ministry of Infrastructure and Regional Development and the Berlin Senate for Urban Development. It must neither be used by any party nor by any candidate for the purpose of election propaganda. It also not allowed distributing this brochure to third parties for the purpose of election propaganda.