



# Metropolitan Futures

LIVING LEARNING CREATING MOVING  
METREX meets SCANDRIA

15<sup>th</sup> – 17<sup>th</sup> September 2010

## Documentation

METREX meets SCANDRIA for common objectives



# Metropolitan Futures

LIVING LEARNING CREATING MOVING  
METREX meets SCANDRIA  
15<sup>th</sup> – 17<sup>th</sup> September 2010

## Documentation

**METREX meets SCANDRIA for common objectives**



Baltic Sea Region  
Programme 2007-2013

Part-financed by the European Union  
(European Regional Development Fund)



# Table of contents | Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Kick off – Hosts and Partners of the Conference   Auftakt – Gastgeber und Partner der Konferenz</b>	
	The Capital Region Berlin-Brandenburg   Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg _____	10
	Joint Spatial Planning in Berlin and Brandenburg   Gemeinsame Landesplanung in Berlin und Brandenburg _____	11
	METREX   METREX _____	12
	SCANDRIA   SCANDRIA _____	13
	Radialsystem V at Ostbahnhof   Radialsystem V am Ostbahnhof _____	14
<b>2</b>	<b>Europe – Accessibility, Sustainability, Mobility and Development   Europa – Erreichbarkeit, Nachhaltigkeit, Mobilität und Entwicklung</b>	
<b>2.1</b>	<b>Europe in Motion – Challenges for the Future   Europa in Bewegung – Herausforderungen für die Zukunft</b>	
	“20 Years after the Fall of the Berlin Wall – Metropolis and Region in Motion” „20 Jahre nach dem Mauerfall – Die Metropolregion in Bewegung” Ingeborg Junge-Reyer, Jörg Vogelsänger _____	19
	“The Creative City – Towards a Creative Region”   „Die kreative Stadt – Wege zu einer kreativen Region” Charles Landry _____	25
<b>2.2</b>	<b>European Regional Policy – Cohesion and Networks   Europäische Regionalpolitik – Kohäsion und Vernetzung</b>	
	“European Regional Policy for Regions within an Extending Europe”   „Europäische Regionalpolitik für die Regionen im sich erweiternden Europa” David Sweet _____	29
	“Cohesion Policy for Regions – Impact and Expectations”   „Europäische Kohäsionspolitik – Wirkung und Erwartungen für Regionen” Gerhard Stahl _____	30
	“Shaping the Future of Mobility – Connecting Regions”   „Die Zukunft der Mobilität gestalten – Regionen verbinden” Katharina Erdmenger _____	31

<b>2.3 Innovations for Europe – Economy, Science and Infrastructure   Innovationen für Europa – Wirtschaft, Wissenschaft und Infrastruktur</b>	
“Green Logistics within the Economic Regional, National and European Context”   „Zukunftsfähige Logistik im regionalen, nationalen und europäischen Wirtschaftskontext” Herbert Sonntag _____	32
“Metropolitan Economy: Innovation, Jobs and Social Coherence”   „Zur Ökonomie der Metropole: Innovation, Arbeit und sozialer Zusammenhalt” Dietrich Henckel _____	33
“Cultural Challenges – Metropolises as Places of Vivid Knowledge for a Broader Public”   „Kulturelle Herausforderungen – Metropolen als Orte lebendigen Wissens für eine breite Öffentlichkeit” Claudia Lux _____	34
Panel Discussion   Podiumsdiskussion Moderation: Petra Schwarz _____	35
Perspective   Ausblick Hannu Penttilä _____	36
<b>3 METREX - Quality of Life in Metropolitan Regions   METREX – Lebensqualität in Metropolregionen</b>	
<b>3.1 Quality of Life in Metropolitan Regions – Strategies and Concepts   Lebensqualität in Metropolregionen – Strategien und Konzepte</b>	
“European Metropolitan Regions – Key Benefit and International Competition”   „Europäische Metropolregionen – Schlüsselvorteile und internationaler Wettbewerb” Peter Schirmer _____	41
“Creative Space in Urban Development”   „Kreativer Raum in der Stadtentwicklung” Reiner Nagel _____	43
“Growth by New Ethics? Creative Industries as a Stimulus for Metropolitan Development”   „Wachstum durch neue Ethik? Kreativindustrie als Motor für die Metropolen-Entwicklung” Ilse Helbrecht _____	45
“Challenges and Approaches to Co-operation by the Example of Catch-MR”   „Herausforderungen und Ansätze zur Kooperation am Beispiel von Catch-MR” Frank Segebade _____	46

<b>3.2 Mobility and Networks – Economic and Ecological Dimension  </b> <b>Mobilität und Vernetzung – ökonomische und ökologische Dimension</b>	
“Sustainable Metropolitan Areas in 2050 – bringing together High Quality of Mobility and Low Carbon Emissions”   „Nachhaltige Metropolräume im Jahr 2050 – Hohe Mobilitätsqualität mit niedrigen CO <sub>2</sub> -Emissionen verbinden“ José Manuel Viegas	48
“What do Metropolitan Regions expect from new EU Transport Policy?”   „Was erwarten Metropolregionen von der neuen EU-Transportpolitik?“ Michael Cramer	49
“Achieving Climate Neutrality in the Building Sector by 2050”   „Klimaneutralität im Bausektor bis zum Jahr 2050“ Burkhard Schulze-Darup	51
“Early Indications from the EU CO <sub>2</sub> 80/50 Project”   „Erste Ergebnisse des EU CO <sub>2</sub> -80/50-Projektes“ Roger Read/Rainer Scheppelmann	53
“Findings and Conclusions on Intra-Metropolitan Polycentricity”   „Ergebnisse und Fazit Intrametropolitane Polyzentralität“ Peter Schmitt/Hans Hede	54
<b>3.3 Capital Region Berlin-Brandenburg – Places and Projects   Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg – Orte und Projekte</b>	
METREX Expert Groups – Excursions into the Capital Region   METREX-Expertengruppen – Exkursionen in die Hauptstadtregion	56
Expert Group “Intra-Metropolitan Polycentricity”   Expertengruppe „Intrametropolitane Polyzentralität“	57
Expert Group “EU CO <sub>2</sub> 80/50”   Expertengruppe „EU CO <sub>2</sub> 80/50“	58
Expert Group “Major Infrastructures”   Expertengruppe „Große Infrastrukturen“	59
Expert Group “Affordable Housing”   Expertengruppe „Erschwinglicher Wohnungsbau“	62
Expert Group “Metropolitan Strategies on Demographic Challenges”   Expertengruppe „Herausforderung demografischer Wandel – Strategien von Metropolen“	63

---

<b>4</b>	<b>SCANDRIA – Chances and Challenges of the Scandinavian Adriatic Development Corridor   SCANDRIA – Chancen und Herausforderungen des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors</b>	
<b>4.1</b>	<b>Trans-European Transport Networks – Accessibility in SCANDRIA-Corridor   Transeuropäische Verkehrsnetze – Erreichbarkeit im SCANDRIA-Korridor</b>	
	“The SCANDRIA Corridor – its Importance for European, National and Regional Spatial Development”   „Der SCANDRIA-Korridor – seine Bedeutung für die europäische, nationale und regionale Entwicklung”	
	Tina Fischer _____	68
	“Linking People, Ideas and Goods – State and Outlook Priority Project Corridor 1”   „Menschen, Ideen und Güter transportieren – Stand und Ausblick für den Korridor Nr. 1”	
	Pat Cox _____	69
	“Brenner: Major Link of the Corridor – Planning, Activating, Implementing, Impact”   „Brenner: Kernelement des Korridors – Planung, Aktivierung, Umsetzung, Auswirkungen”	
	Konrad Bergmeister _____	70
	“Green Corridors – a New Way towards Effective Accessibility”   „Grüne Korridore – ein neuer Weg zu effektiver Erreichbarkeit”	
	Jerker Sjögren _____	71

<b>4.2 Developments and Initiatives – Dimensions of the Corridor   Entwicklungen und Initiativen – Dimensionen des Korridors</b>	
“The European Dimension of Transport Policy – Role of Port Co-operation”   „Die europäische Dimension von Verkehrspolitik – Die Rolle der Hafenkooperationen” Paolo Costa _____	72
“South Baltic Port Co-operation”   „Hafenkooperationen im südlichen Ostseeraum” Mario Lembke _____	74
“CETC as one of the South-North Axes in Central Europe – its Place and Role in a Coherent Transport System”   „Der CETC als eine der Nord-Süd-Achsen in Mitteleuropa – seine Bedeutung und Rolle innerhalb eines kohärenten Verkehrssystems” Adrian Mazur _____	75
“Cross Border Regional Development – an Example: Öresund Bridge”   „Grenzüberschreitende regionale Entwicklung – das Beispiel der Öresund-Brücke” Ole Damsgaard _____	76
<b>4.3 Outlook – The Berlin Declaration   Ausblick – Die Berliner Erklärung</b>	
Steps towards Co-operative Corridor Development – Introduction to “SCANDRIA Berlin Declaration”   Schritte zur gemeinsamen Korridorentwicklung – Einführung in die „SCANDRIA Berlin Declaration” Kathrin Schneider _____	77
Panel Discussion on the “SCANDRIA Berlin Declaration”   Podiumsdiskussion zur „SCANDRIA Berlin Declaration” _____	78
<b>5 Annex   Anhang</b>	
Service   Service _____	82
Support   Unterstützer _____	83
Curriculum Vitae of Speakers   Curriculum Vitae der Referenten _____	84
Imprint   Impressum _____	92

# Metropolitan Futures – General Outline

## Metropolitan Futures – Die Konferenz auf einen Blick

Under the patronage of the Governing Mayor of Berlin, Klaus Wowereit, and Minister President of the State of Brandenburg, Matthias Platzeck, the Capital region Berlin-Brandenburg, in co-operation with the network of European metropolitan regions METREX and the transnational project Scandinavian Adriatic Development Corridor SCANDRIA, arranged an international high-level conference with several highlights from 15th to 17th of December.

On September 15th 2010 – the Day of Europe – high-level speakers from politics and the fields of urbanism and regional science spoke, e.g. urban scientist and author Charles Landry (the future of metropolises and regions) or the Secretary General of the Committee of Regions, Gerhard Stahl (the future of European regional policy). Furthermore, well-known representatives from politics, sciences and practical fields shared their findings on chances and risks of the economic and social development of cities and regions linked to requirements of sustainable mobility.

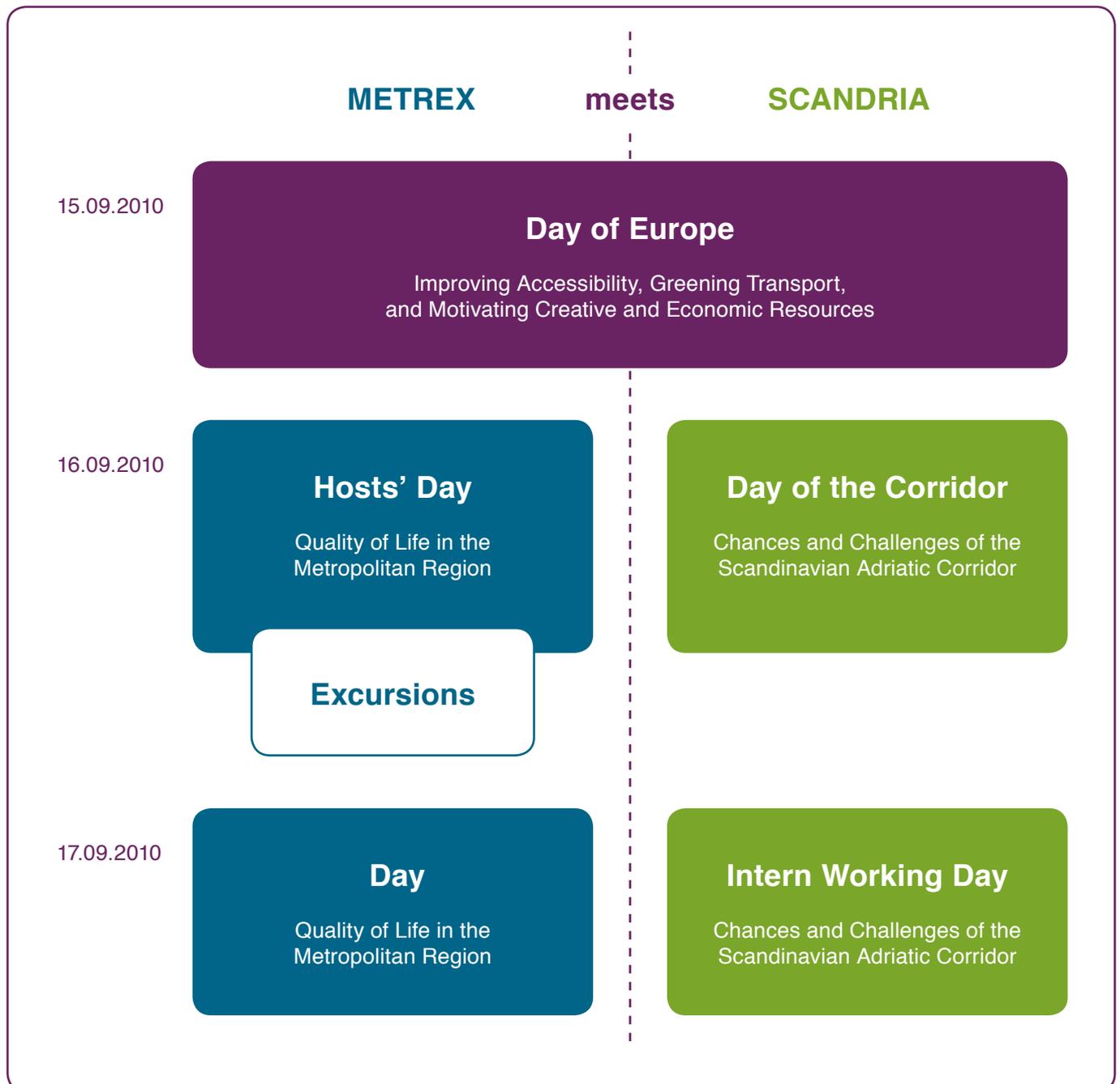
During the conference days, the two leading European networks METREX and SCANDRIA combined their activities and created highlights with international high-level speakers and recent scientific findings.

Unter der Schirmherrschaft des Regierenden Bürgermeisters von Berlin, Klaus Wowereit, und des Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg, Matthias Platzeck, veranstaltete die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg gemeinsam mit dem Europäischen Netzwerk der Metropolregionen METREX und dem Projekt Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor SCANDRIA vom 15.–17.09.2010 eine hochrangige internationale Konferenz mit mehreren Höhepunkten.

Am 15. September 2010 – zum Europatag – sprachen hochkarätige Redner aus der Politik und der Stadt- und Regionalforschung, zum Beispiel der Städteforscher und Autor Charles Landry (Die Zukunft von Metropolen und Regionen) oder der Generalsekretär des Ausschusses der Regionen, Gerhard Stahl (Die Zukunft der europäischen Regionalpolitik). Weiterhin trugen renommierte Vertreter aus Politik, Wissenschaft und Praxis ihre Erkenntnisse zu Chancen und Risiken der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung von Städten und Regionen im Zusammenhang mit den Anforderungen an Mobilität in der Zukunft vor.

Während der weiteren Konferenztage bündelten die zwei führenden europäischen Netzwerke METREX und SCANDRIA ihre Aktivitäten und schufen mit internationalen Fachreferenten und aktuellen Forschungsergebnissen weitere Programmhöhepunkte.

## METROPOLITAN FUTURES – LIVING LEARNING CREATING MOVING





# 1 Kick off – Hosts and Partners of the Conference

The Capital Region Berlin-Brandenburg

Joint Spatial Planning in Berlin and Brandenburg

METREX

SCANDRIA

Radialsystem V at Ostbahnhof

# 1 Auftakt – Gastgeber und Partner der Konferenz

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Gemeinsame Landesplanung in Berlin und Brandenburg

METREX

SCANDRIA

Radialsystem V am Ostbahnhof

# The capital Region Berlin-Brandenburg

## Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

The federal states of Berlin and Brandenburg are the conference hosts.

Berlin is the federal capital and the seat of government of the Federal Republic of Germany and forms the centre of the metropolitan region of Berlin/Brandenburg. With its 3.4 million inhabitants living on an area of about 900 km, Berlin is the fifth largest city of the European Union. Berlin, being a city state, is one of the 16 German federal states. Throughout the world, Berlin's vibrant night-life is as famous as its history and architecture. With its diversity in terms of culture, politics, media and science, Berlin has become a cosmopolitan city.

In spatial terms, Brandenburg is about 30 times larger than Berlin, but only 2.5 million people live there. Its natural landscapes surround Berlin from all sides. Whether it be the Uckermark, the Spreewald with its worldwide unique riverscape or the state capital of Potsdam with its famous palaces and parks – Brandenburg's qualities are an optimal supplement and balance to the lively metropolis of Berlin.

Together, Berlin and Brandenburg form an economic region with a unique co-operation structure.

- ▶ [www.berlin.de](http://www.berlin.de)
- ▶ [www.brandenburg.de](http://www.brandenburg.de)

Gastgeber der Konferenz waren die Bundesländer Berlin und Brandenburg.

Berlin ist Bundeshauptstadt und Regierungssitz der Bundesrepublik Deutschland und bildet das Zentrum der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Mit 3,4 Millionen Einwohnern auf einer Fläche von ca. 900 km<sup>2</sup> ist Berlin die fünftgrößte Stadt der Europäischen Union. Als Stadtstaat ist es zudem eines der 16 deutschen Bundesländer. Berlins Nachtleben ist mindestens so weltbekannt wie seine Geschichte und Architektur. Die Vielfalt in Kultur, Politik, Medien und Wissenschaft macht Berlin zu einer Weltstadt.

Brandenburg ist flächenmäßig etwa 30 Mal größer als Berlin, hat aber nur 2,5 Millionen Einwohner. Seine naturbelassenen Landschaften umschließen Berlin von allen Seiten. Ob die Uckermark, der Spreewald mit seiner weltweit einmaligen Flusslandschaft oder die Landeshauptstadt Potsdam mit den berühmten Schlössern und Parkanlagen – Brandenburgs Schätze bieten optimale Ergänzung und Ausgleich zur quirligen Metropole Berlin.

Gemeinsam bilden Berlin und Brandenburg eine Wirtschaftsregion mit einer einzigartigen Kooperationsstruktur.

- ▶ [www.berlin.de](http://www.berlin.de)
- ▶ [www.brandenburg.de](http://www.brandenburg.de)



# Joint Spatial Planning in Berlin and Brandenburg

## Gemeinsame Landesplanung in Berlin und Brandenburg

Joint state planning is performed as co-operation in the spirit of partnership between politics and administration of the two federal states of Berlin and Brandenburg; it is an important basis for promoting growth and infrastructural development in the entire region. Thus, it contributes to strengthening the competitiveness of the metropolitan region within the national and European context.

Based on the concept of the “Capital Region of Berlin-Brandenburg” being wide-ranging in terms of content, state planning is involved in the implementation of the concept “Strengthening strengths” through the State Development Program (LEPro) and the State Spatial Planning Department Berlin-Brandenburg (LEP B-B).

Against the background of demographic change, securing the general-interest services is of special importance. This is considered e.g. by implementing a central-place system.

The state planning specifies guidelines for the economical handling of spaces and for the use of non-renewable natural resources.

Last but not least, it contributes to the integration of the capital region within the European context. State planning is involved in co-operation with the Polish neighbours and implements projects with partners from Central, North and East Europe. It represents the capital region in the Network of the European Metropolitan Regions and Areas (METREX).

Since 1996, joint state planning has been exercised by the Joint Spatial Planning Department of Berlin and Brandenburg (GL) having its office in Potsdam and branches in Frankfurt (Oder) as well as in Cottbus. The Joint Spatial Planning Department is also part of the Berlin Senate Administration for Urban Development, as well as of the Brandenburg Ministry of Infrastructure and Agriculture.

► [www.gl.berlin-brandenburg.de](http://www.gl.berlin-brandenburg.de)

Die gemeinsame Landesplanung ist eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung der beiden Länder Berlin und Brandenburg, die wichtige Grundlagen für Wachstum und Infrastrukturentwicklung im Gesamttraum schafft. Damit trägt sie dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion im nationalen und europäischen Kontext zu stärken.

Aufbauend auf dem inhaltlich breit angelegten Leitbild „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“, wirkt die Landesplanung durch das Landesentwicklungsprogramm (LEPro) und den Landesentwicklungsplan (LEP B-B) an der Umsetzung des Konzepts „Stärken stärken“ mit.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels kommt der Sicherung der Daseinsvorsorge besondere Bedeutung zu, zum Beispiel durch das Konzept der Zentralen Orte.

Die Landesplanung macht Vorgaben für einen sparsamen Umgang mit Flächen und für die Inanspruchnahme nicht erneuerbarer natürlicher Ressourcen.

Nicht zuletzt leistet sie einen Beitrag zur Integration der Hauptstadtregion in den europäischen Kontext. Sie wirkt an der Zusammenarbeit mit den polnischen Nachbarn mit und führt Projekte mit mittel-, nord- und osteuropäischen Partnern durch. Gemeinsam vertritt sie die Hauptstadtregion in der Organisation der europäischen Metropolregionen (METREX).

Die gemeinsame Landesplanung wird seit 1996 durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) ausgeübt, die ihren Dienstsitz in Potsdam und Außenstellen in Frankfurt (Oder) sowie in Cottbus hat. Die GL ist zugleich Teil der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung des Landes Berlin und des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg.

► [www.gl.berlin-brandenburg.de](http://www.gl.berlin-brandenburg.de)

# METREX

There are some 70 major metropolitan areas in Europe with populations of 500,000 and over. They comprise perhaps 60-70% of Europe's population. They share many social, economic, infrastructural and environmental problems and need effective governance to address such issues in an integrated and coherent way.

METREX, as a Network of European Metropolitan Regions and Areas, provides a platform for the exchange of knowledge, experience and expertise on metropolitan affairs and for joint action on issues of common interest.

Some 50 metropolitan regions and areas are in the Network. METREX contributes the metropolitan dimension to policies, programmes and projects on a European scale. The Network is a partner of European institutions, the research community, governmental organisations and other networks.

► [www.eurometrex.org](http://www.eurometrex.org)

Etwa 70 große Metropolenräume mit einer Bevölkerung von jeweils mehr als 500.000 Einwohnern gibt es in Europa. Ungefähr 60 bis 70% der europäischen Bevölkerung leben hier. Sie brauchen effektive Strukturen, um soziale, wirtschaftliche, infrastrukturelle und ökologische Probleme integriert und kohärent behandeln zu können.

METREX bietet seit 1996 als Netzwerk der europäischen Metropolenregionen eine Plattform für den Austausch von Wissen, Erfahrungen und Expertisen zu metropolitanen Angelegenheiten und für gemeinsames Handeln bei Fragen, die von gemeinsamem Interesse sind.

Ungefähr 50 Metropolenregionen und -gebiete sind Bestandteil des Netzes. METREX trägt zur metropolitanen Dimension in Bezug auf Richtlinien, Programme und Projekte auf europäischer Ebene bei. Das Netz ist Partner von europäischen Institutionen, Forschungseinrichtungen, Regierungsorganisationen und anderen Netzwerken.

► [www.eurometrex.org](http://www.eurometrex.org)



# SCANDRIA

The Scandinavian Adriatic Development Corridor marks the shortest way from Scandinavia to the Adriatic Sea along the transition area from Eastern to Western Europe.

With more than 110 million inhabitants and some 10 metropolitan regions, the corridor represents about 20% of the EU population. High-tech regions like the Øresund region, Berlin-Brandenburg, Dresden and Munich as well as many ambitious clusters of companies with a strong science focus are based there.

Roughly 150 million airline passengers a year pass through the corridor's eight major air transport hubs. Some 8 - 10 (depending on the definition) trans-national freight hubs handle over 2 billion tons of freight a year.

The SCANDRIA Corridor stands for safe, efficient and environmentally sound transport. It supports innovative logistics solutions and strengthens intermodal transport as well as primary transport links. Within the SCANDRIA Corridor, co-operation among economic, administrative and political stakeholders is promoted.

The SCANDRIA Corridor is fostered by a number of co-operation projects like South-North-Axis (SoNorA), Transalpine Architects (Transitects) and the Scandinavian Adriatic Corridor for Innovation and Growth (SCANDRIA). SCANDRIA project is a co-operation scheme involving 19 partners from Germany and Scandinavia who are developing a green and innovative transport corridor and promoting a new European economic core area. SCANDRIA project is funded by the Baltic Sea Region Programme of the European Union.

► [www.scandriaproject.eu](http://www.scandriaproject.eu)



The SCANDRIA Corridor connects 110 million people |  
Der SCANDRIA-Korridor verbindet 110 Millionen Menschen

Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist der kürzeste Weg von Skandinavien zur Adria entlang des Übergangsbereiches zwischen Ost- und Westeuropa.

Mit über 110 Millionen Einwohnern und etwa 10 Metropolregionen stellt er rund 20% der EU-Bevölkerung. Hochtechnologieregionen wie die Öresundregion, Berlin-Brandenburg, Dresden oder München und viele aufstrebende Zentren wissenschaftsintensiver Unternehmen sind in ihm angesiedelt.

Der Korridor ist mittlerweile Raum für rund 150 Millionen Flugpassagiere pro Jahr mit acht bedeutenden Luftfahrt-hubs. In etwa 8 bis 10 (je nach Definition) transnationalen Frachtknoten werden mehr als zwei Milliarden Tonnen Fracht jährlich umgeschlagen.

Der SCANDRIA-Korridor steht für ein sicheres, effizientes und umweltfreundliches Verkehrssystem. Das Projekt unterstützt innovative Lösungen der Logistik, die Stärkung des Schienenverkehrs und die Schaffung zentraler Verbindungen. Zudem verbessert es die Zusammenarbeit wirtschaftlicher, fachlicher und politischer Akteure.

Der SCANDRIA-Korridor wird durch mehrere Kooperationsprojekte wie „South-North-Axis“ (SoNorA), „Transalpine Architects“ (Transitects) und insbesondere das Projekt „Scandinavian Adriatic Corridor for Innovation and Growth“ (SCANDRIA) gestützt. Im Projekt arbeiten 19 Partner aus Deutschland und Skandinavien zusammen, um einen grünen und innovativen Verkehrskorridor zwischen Ostsee und Adria zu entwickeln. SCANDRIA wird durch das Baltic Sea Region Programme der Europäischen Union gefördert.

► [www.scandriaproject.eu](http://www.scandriaproject.eu)

# Radialsystem V at Ostbahnhof

## Radialsystem V am Ostbahnhof

### Conference Venue

In 2006, Radialsystem V was opened as a new creative space for the arts in Berlin, where new ideas 'radiate' out in all directions. It is located in the district triangle of Friedrichshain, Mitte and Kreuzberg. The balanced synthesis of old and new elements in the architecture mirrors the basic idea of Radialsystem V: the concept of dialogue. This concept is also shown in the interaction of early music with contemporary dance, visual arts and new media, culture and economy.

The name Radialsystem V derives from its history. In 1869, the building engineer James Hobrecht (1825–1902) was commissioned to develop a sewage system for Berlin. For this purpose, the city was divided into twelve areas ("radial system") each of which was provided with a pumping station to carry the wastewater to sewage farms outside the city.

In 1881, Radialsystem V was built by architect Richard Tettenborn as one of twelve pumping stations. With one third of Radialsystem V having been destroyed in World War II, the building was partly repaired and put back into operation. In 1999, the pumping station was put out of service. Berlin architect Gerhard Spangenberg started planning the conversion of Radialsystem V in 2004, and he found an investor and a management for the building who realised the building's current status with great effort and new media, culture and efficiency.

► [www.radialsystem.de](http://www.radialsystem.de)



Radialsystem V view from River Spree | Radialsystem V von der Spree aus

### Der Veranstaltungsort

2006 wurde das Radialsystem V als neuer Ort kreativer Entwicklung eröffnet. Das Gebäude überzeugt seitdem durch die architektonische Verbindung eines Industriedenkmal mit einem schlichten, gläsernen Neubau. Die Symbiose von Neu und Alt, die sich in der Architektur zeigt, spiegelt die Grundidee des Radialsystems V wider: das Zusammenspiel von Tradition und Innovation, von Musik, Tanz, neuen Medien, Wirtschaft und Kultur. Der historische Name des direkt an der Spree im urbanen Zentrum Berlins gelegenen ehemaligen Pumpwerks ist Programm: Ein radiales System strahlt von einem Zentrum in alle Richtungen aus.

Das Radialsystem V, eines der ersten Pumpwerke Berlins, wurde 1881 unter architektonischer Entwurfsarbeit von Richard Tettenborn erbaut. Es war Teil des von James Hobrecht im Zuge des enormen Bevölkerungsanstiegs in Berlin entwickelten innovativen Konzeptes eines Abwassersystems. Hobrecht teilte Berlin in zwölf Areale (Radialsysteme) ein, die am Ende eine Art Trichter bildeten, die in einem Pumpwerk zusammenliefen.

Im Zweiten Weltkrieg wurde ein Drittel der Anlage zerstört. Die Anlage konnte aber weiter genutzt werden. Im Jahre 1999 wurde das Pumpwerk jedoch stillgelegt und stand einige Jahre leer. 2004 begann der Berliner Architekt Gerhard Spangenberg mit der Planung für eine denkmalgerechte Sanierung und Ergänzung des Gebäudes. Er gewann einen Investor, politische Unterstützung und neue Betreiber, die das heute erfolgreiche Kulturprojekt gemeinsam umsetzen.

► [www.radialsystem.de](http://www.radialsystem.de)





## **2 Europe – Accessibility, Sustainability, Mobility and Development**

- 2.1 Europe in Motion – Challenges for the Future
- 2.2 European Regional Policy – Cohesion and Networks
- 2.3 Innovations for Europe – Economy, Science and Infrastructure

## **2 Europa – Erreichbarkeit, Nachhaltigkeit, Mobilität und Entwicklung**

- 2.1 Europa in Bewegung – Herausforderungen für die Zukunft
- 2.2 Europäische Regionalpolitik – Kohäsion und Vernetzung
- 2.3 Innovationen für Europa – Wirtschaft, Wissenschaft und Infrastruktur

# Europe in Motion – Challenges for the Future

## Europa in Bewegung – Herausforderungen für die Zukunft

Most Europeans live and work in cities and urban regions. Some 120 metropolitan regions and areas represent the crucial centres of economic and social life within Europe. Metropolises contain core business, cultural and governmental functions, and their well-being is vital to the sustainability, competitiveness and social progress of Europe.

High level speakers reflected the aspects of metropolitan development from different angles. Politicians, scientists and administrative representatives shared their findings on chances and challenges of the economic and social development of cities and regions linked to the requirements of sustainable mobility. Challenges lying ahead for “Metropolitan Futures”, such as accessibility between metropolises and corridors, ‘greening’ of transport and mobilisation of creative and economic potentials, were discussed.

The ‘Day of Europe’ symbolised the broad exchange of experiences between METREX and SCANDRIA as well as the openness of both networks to all European metropolises.

At the conference, issues and topics were arranged across the disciplines, and detailed questions were asked on the future of the European regions and their links.

Viele Europäer leben und arbeiten in Städten und urbanen Gebieten. Ungefähr 120 Metropolregionen und -gebiete stellen wichtige Zentren des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in Europa dar. Metropoliten beinhalten Kerngeschäfte, kulturelle und Regierungsfunktionen, und ihr Wohlergehen ist für die Nachhaltigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit und den gesellschaftlichen Fortschritt Europas von Bedeutung.

Spitzenreferenten stellten die Aspekte der metropolitanen Entwicklung aus verschiedenen Blickwinkeln vor. Politiker, Wissenschaftler und Verwaltungsvertreter teilten ihre Feststellungen zu den Möglichkeiten und Herausforderungen der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung von Städten und Regionen, verbunden mit den Anforderungen an nachhaltige Mobilität. Herausforderungen für die „Metropolitan Futures“ wie Zugänglichkeit zwischen Metropolen und Korridoren, eine „Vergrünung“ des Verkehrs und die Mobilisierung der kreativen und wirtschaftlichen Potenziale wurden diskutiert.

Der „Europatag“ symbolisierte den breiten Erfahrungsaustausch zwischen METREX und SCANDRIA sowie die Offenheit beider Netze gegenüber allen europäischen Metropolen.

In der Konferenz waren die Themenstellungen fachübergreifend gestaltet. Zahlreiche zielgerichtete Fragen zur Zukunft der europäischen Regionen und ihren Verbindungen wurden aufgeworfen und diskutiert.



# 20 Years after the Fall of the Berlin Wall – Metropolis and Region in Motion

## 20 Jahre nach dem Mauerfall – Die Metropolregion in Bewegung

### Ingeborg Junge-Reyer

*Mayor and Senator for urban development, Berlin*

How can the European metropolitan regions cope with international competition and at the same time improve their quality of life? How can their creative potential be interlinked and competitive synergies be produced? What does this mean for urban and regional development, what does it mean for creating visions and for their infrastructural implementation?

“...After being divided for decades, Berlin has been one city again for 20 years now, and for just as long the two federal states in the capital region have been working together. These years were chequered times of radical changes, the wounds of division have now almost disappeared, ... A lot of creativity was produced, by everyone from the most diverse sectors with the most diverse social backgrounds, by each and every individual in the city and the region, to find their bearings in this situation of radical change. ...

Those of you who came by train and those who landed at Tegel will have clearly seen that at the central station on the way here, the Europacity being developed north of the largest crossing interchange station in Europe is one of the city's core future areas.

Those of you who arrived at Schönefeld – you landed in the federal state of Brandenburg, by the way – no doubt managed to catch a glimpse during landing of the major building site of the Berlin-Brandenburg International Airport (BBI), which will be one of the most modern and the third largest airport in Germany. On the way here you then passed the science town of Adlershof, where in recent years, on the periphery of the former airfield, some 14,000 new jobs have been created in science, business and media; when crossing the Eisenbrücke bridge you saw ... the Spree zone, which is being developed into a high-quality sustainable urban-culture area ...”

Creativity was one of the central topics of the day.

### Ingeborg Junge-Reyer

*Bürgermeisterin und Senatorin für Stadtentwicklung, Berlin*

Wie können die europäischen Metropolregionen im internationalen Wettbewerb bestehen und gleichzeitig ihre Lebensqualität verbessern? Wie können ihre kreativen Potenziale vernetzt und wettbewerbsfähige Synergien erzeugt werden? Was heißt das für die städtische und regionale Entwicklung, was heißt das für die Erarbeitung von Visionen und die infrastrukturelle Umsetzung?

„...Seit nunmehr 20 Jahren ist Berlin nach jahrzehntelanger Teilung wieder eine Stadt, und ebenso lange arbeiten wir länderübergreifend in der Hauptstadtregion zusammen. Diese Jahre waren durch Brüche und Umbrüche gekennzeichnet, die Teilungswunden sind nunmehr nahezu verschwunden, ... Viel Kreativität wurde erbracht, von allen, aus den unterschiedlichsten Bereichen und mit unterschiedlichem gesellschaftlichen Hintergrund, von jedem Einzelnen in Stadt und Region, um in dieser Umbruchsituation Orientierung zu finden. ...

Diejenigen, die mit der Bahn gekommen sind und diejenigen, die in Tegel gelandet sind, werden das auf dem Weg hierher deutlich am Hauptbahnhof gesehen haben: Nördlich des größten Kreuzungsbahnhofs Europas entsteht mit der Europacity eines der zentralen Zukunftsgebiete der Stadt.

Diejenigen, die in Schönefeld angekommen sind – sie sind übrigens im Land Brandenburg gelandet – haben beim Landeanflug sicherlich einen Blick auf die Großbaustelle des BBI werfen können, zukünftig einer der modernsten und der drittgrößte Flughafen in Deutschland. Sie sind dann auf dem Weg hierher an der Wissenschaftsstadt Adlershof vorbeigefahren, in der in den letzten Jahren am Rande eines ehemaligen Flugfeldes ca. 14.000 neue Arbeitsplätze in den Bereichen Wissenschaft, Wirtschaft und Medien entstanden sind; bei der Fahrt über die Eisenbrücke haben sie einen Blick ... auf den Spreeraum werfen können, der zu einem hochwertigen zukunftsfähigen Stadt-Kultur-Raum entwickelt wird. ...“

Kreativität war eines der Kernthemen des Tages.

“...The creative class and the creative industries are extremely important to the capital city region Berlin - Brandenburg ... How important this sector is for our region is shown by recent studies. PROGNOSE, for instance, assumes a potential 170,000 extra jobs in the creative sectors for Berlin alone by 2030 ...“

In view of current discussions on future funding after 2013 and in a scenario of presumably reduced resources, it is absolutely vital to concentrate on existing funding instruments and better co-ordination between them. “... What that means for the metropolitan regions is that their contributions in terms of content to competitiveness and cohesion are to be integrated in the main funding instruments and no additional special schemes are to be designed entailing high administrative costs...“

Collaboration between the metropolitan regions above all means co-operation between people. “...Creativity can only arise where there are contacts, and that is not just digital contact, despite what people initially imagined. First, contacts are always personal contacts, which means passenger transport.“

„...Für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg haben die kreative Klasse und die kreativen Industrien eine herausgehobene Bedeutung. ... Welche Bedeutung dieser Bereich für unsere Region hat, zeigen aktuelle Studien. PROGNOSE geht zum Beispiel bis 2030 alleine für Berlin von einem möglichen zusätzlichen Arbeitsplatzpotenzial von bis zu 170.000 Arbeitsplätzen in den kreativen Bereichen aus...“

Angeht aktuelle Diskussionen um die künftige Förderung nach 2013 und vor dem Hintergrund vermutlich reduzierter Mittel ist eine Konzentration auf die vorhandenen Förderschienen und eine bessere Koordination zwischen ihnen notwendig. „... Für die Metropolregionen heißt das, dass ihre inhaltlichen Beiträge zu Wettbewerbsfähigkeit und Kohäsion in die Hauptförderschienen integriert werden und keine zusätzlichen Sonderprogramme mit erhöhtem Verwaltungsaufwand konstruiert werden sollten ...“

Zusammenarbeit zwischen Metropolregionen heißt vor allem Zusammenarbeit zwischen Menschen. „...Kreativität kann auch nur da entstehen, wo Kontakte sind, und das geht, trotz aller anfänglichen Träume, nicht nur digital. Kontakte sind immer erst persönliche Kontakte, und das bedeutet Personenverkehr.“



Mayor Ingeborg Junge-Reyer | Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer

Globally speaking, that will still be aviation, and the BBI airport will put us in a good position in this respect. Within Europe, we are banking on rail transport ... Here, too, we will be well-placed if the extension work to Rail Corridor 1 proceeds as planned, and then, from 2017 on, we will be able to reach Munich from Berlin in 3½ to 4 hours, and once Economic Stimulus Packages 1 and 2 have been implemented and as early as 2015, we can be in Rostock in just under two hours and in Dresden in one-and-a-half hours. ... If at the same time we succeed in increasing the percentage of renewables in the energy mix, we can clearly cut CO<sub>2</sub> emissions and thus help counter climate change....”

“...These issues (must not) contribute to our society drifting further apart, instead (they must) form the bases for a good quality of life for all social strata in the city and the region.... Only when we have impressed that in the hearts and minds of broad sections of the population and have satisfied the demands of the social city have we played our part in economic and social cohesion....”

Global gesehen wird das der Flugverkehr bleiben, und wir werden mit dem Flughafen BBI dabei gut aufgestellt sein. Innereuropäisch setzen wir auf den Schienenverkehr. ... Auch hier sind wir auf einem guten Weg. Wenn die Ausbauarbeiten am Bahnkorridor 1 wie geplant vorschreiten, dann können wir ab 2017 in dreieinhalb bis vier Stunden von Berlin aus in München sein; nach Umsetzung der Konjunkturpakete 1 und 2 könnte man 2015 in knapp zwei Stunden in Rostock oder in anderthalb Stunden in Dresden sein. ... Gelingt es dabei, gleichzeitig den Anteil erneuerbarer Energien am Energiemix zu erhöhen, können wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich reduzieren und damit einen Beitrag zum Klimawandel leisten...“

Dabei dürfen „...diese Themen nicht zu einem weiteren sozialen Auseinanderdriften unserer Gesellschaft beitragen, sondern (sie sollten vielmehr) die Fundamente für eine hohe Lebensqualität für alle Schichten der Bevölkerung in Stadt und Region legen.... Erst wenn wir damit in die Köpfe und Herzen breiter Bevölkerungsschichten vordringen und den Ansprüchen der sozialen Stadt gerecht werden, haben wir unseren Beitrag zum wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt geleistet....“





### **Jörg Vogelsänger**

*Minister for Infrastructure and Agriculture, Brandenburg*

“...Permit me to recall the ‘Peaceful Revolution’ of November 1989, when the Wall, which divided not only Germany, fell after a spectacular press conference.

Let us not forget the events in Poland in 1989 and the independent trade union movement ‘Solidarnosc’. This resistance was the precondition and inspiration for the peaceful revolutions in 1989.

The ‘Iron Curtain’ – as Churchill described the political and physical rift in Europe – was first opened in Hungary. ... Finally, after the Two-Plus-Four Treaty signed by the victorious powers of World War 2 and the representatives of the two German states, state unification came on October 3rd 1990.”

Later on in his speech, Jörg Vogelsänger focused on economic structural change, its infrastructural impact and the conference’s multidisciplinary aims.

### **Jörg Vogelsänger**

*Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft, Brandenburg*

„...Bitte gestatten Sie mir, an die ‚Friedliche Revolution‘ vom November 1989, als die Mauer, die nicht nur Deutschland teilte, nach einer spektakulären Pressekonferenz fiel, zu erinnern.

Vergessen wir nicht die Ereignisse in Polen 1989 und die Bewegung der unabhängigen Gewerkschaft ‚Solidarnosc‘. Dieser Widerstand war Voraussetzung und Inspiration für die friedlichen Revolutionen 1989.

Geöffnet wurde der ‚Eiserne Vorhang‘ – wie der politische und physische Riss durch Europa von Churchill bezeichnet wurde – zunächst in Ungarn. ... Schließlich kam es nach den 2+4-Verhandlungen der Siegermächte des II. Weltkrieges und den Vertretern der beiden deutschen Staaten zur staatlichen Vereinigung am 3. Oktober 1990.“

Danach setzte Jörg Vogelsänger in seiner Rede die Schwerpunkte auf den wirtschaftlichen Strukturwandel, seine infrastrukturellen Auswirkungen und die fachübergreifenden Ziele der Konferenz.

The reunification of Germany launched a totally new process of European co-operation, and following on from Ms Junge-Reyer, Mr Vogelsänger concentrated on the issue of corridors, transport and logistics.

“...In 2007, EU forecasts were based on a rise in demand for freight transport of about 45 % by 2020 (which is not that far off!) ... In Germany, the volume of transport was expected to increase by 75 % by 2025. The world economic and financial crisis that began in 2008 and peaked in 2009 has also hit the logistics sector hard, ports in particular. Current figures and the results of European Commission studies show that with a rise in gross domestic product in the EU, the freight transport volume could increase by 50 % (ton-km) by 2030.

The Scandinavia-Mediterranean axis will play a major role in coping with the constant transport load....In the review of the Trans-European Transport Networks we therefore still feel there is a need to:

- Extend the priority trans-European transport axis no. 1 from Berlin to Scandinavia via Rostock and
- Extend the priority trans-European transport axis no. 22 to Berlin via Dresden.

The increase in CO<sub>2</sub> emissions stated in the Commission study referred to before that is still associated with the growth scenarios cannot be satisfactory. There is a need for many more good ideas, and they have to be implemented. This is an opportunity for establishing our joint development corridor, upgrading our transport and logistics systems and gearing them in the long run to multimodal connections and to minimising CO<sub>2</sub>.

Die Wiedervereinigung Deutschlands leitete einen völlig neuen Prozess europäischer Zusammenarbeit ein, und Minister Vogelsänger widmete sich, ergänzend zu Senatorin Junge-Reyer, den Themen Korridore, Verkehr und Logistik.

„...Prognosen der EU gingen 2007 vom Ansteigen der Transportnachfrage im Güterverkehr bis 2020 (es ist nicht mehr lange bis dahin!) um ca. 45% aus ... In Deutschland wurde ein Anstieg des Transportaufkommens bis 2025 um 75 % erwartet. Die 2008 beginnende und 2009 voll durchschlagende weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat auch die Logistikbranche, insbesondere die Häfen, schwer getroffen. Aktuelle Zahlen und Studienergebnisse der Europäischen Kommission zeigen, dass bis 2030 bei einem Anstieg des Bruttoinlandsproduktes der EU die Beförderungsleistung im Güterverkehr (Tonnen-km) um 50 % steigen könnte.

Die Achse Skandinavien-Mittelmeerraum wird bei der Bewältigung der stetigen Verkehrslasten eine wichtige Rolle spielen....Im Rahmen der Revision der Trans-europäischen Verkehrsnetze sehen wir deshalb nach wie vor das Erfordernis für

- die Verlängerung der prioritären Transeuropäischen Verkehrsachse Nr. 1 von Berlin über Rostock nach Skandinavien und
- die Verlängerung der prioritären Transeuropäischen Verkehrsachse Nr. 22 über Dresden nach Berlin.

Der in der vorhin erwähnten Studie der Kommission mit den Wachstumsszenarien immer noch verbundene Anstieg an CO<sub>2</sub>-Ausstoß kann nicht zufriedenstellen. Hier sind weit mehr gute Ideen und deren Umsetzung gefragt. Es ist daher eine Chance, unseren gemeinsamen Entwicklungskorridor zu etablieren, unsere Transport- und Logistiksysteme zu ertüchtigen und nachhaltig auf multimodale Verknüpfung und auf CO<sub>2</sub>-Minimierung auszurichten.

We shall contribute to the development of a 'Green Corridor' as defined in the European Commission's Freight Transport Logistics Action Plan, which was likewise adopted in 2007, with initiatives, methods and technologies in logistics, transport and regional development. And we want to actively help design the formation of 'Green Corridors'.

We only want to live in a metropolitan region that is worth living in, one with prospects of work, healthy living, a social community and cultural development. For that we need economic growth.

We want to exchange views with other people. We want ourselves, our products and our ideas to be mobile, and have them achieve aims. For that we need connections and interaction.

We want to shape the political and economic processes for a common European future. For that we need strategies and a shared desire to shape them..."

Mit Initiativen, Techniken und Technologien im Bereich Logistik, Verkehr und Regionalentwicklung werden wir uns an der Entwicklung eines 'Grünen Korridors' im Sinne des Aktionsplans Güterverkehrslogistik der Europäischen Kommission, der ebenfalls 2007 verabschiedet wurde, beteiligen. Und wir wollen die Herausbildung 'Grüner Korridore' aktiv mit gestalten.

Nur in einer lebenswerten Metropolregion, die Aussicht auf Arbeit, gesundes Leben, soziale Gemeinschaft und kulturelle Entwicklung hat, wollen wir leben. Dazu brauchen wir wirtschaftliches Wachstum.

Wir wollen uns austauschen mit anderen Menschen. Wir wollen uns selbst, unsere Produkte und unsere Ideen bewegen und an Ziele bringen. Dazu brauchen wir Verbindungen und Austausch.

Wir wollen die politischen und ökonomischen Prozesse für eine gemeinsame europäische Zukunft gestalten. Dazu brauchen wir Strategien und gemeinsamen Gestaltungswillen..."



# The Creative City – Towards a Creative Region

## Die kreative Stadt – Wege zu einer kreativen Region

**Charles Landry**

*London*

Cities have gone through various historical ages in which the drivers of their economy shifted over time from rural and industrial elements to information and knowledge, lately succeeded by the category of creativity. Where will this lead and what are the emerging advantages for cities and regions to be developed in the future?

So far, the ages gone through by our cities have shaped their built environment by emblems of their own. Whereas from the early times of city-making we inherited great places built along rural and urban engineering plans and principles, in more recent times we find typical structures and buildings of the corporate age, of the green age, and of the creative age. In this process, the impetus of development is shifting from an urban engineering paradigm to city-making as an art instead of a formula. Far more than architecture and land-use planning we need a holistic approach to make liveable cities and regions for this and next generations.

**Charles Landry**

*London*

Städte haben verschiedene geschichtliche Zeitalter durchlaufen, in denen die Antriebskräfte ihrer Wirtschaft von den ländlichen und industriellen Elementen zu Information und Wissen gewechselt haben, in letzter Zeit ist es die Kreativität. Wohin wird das führen, und welches sind die neu entstehenden Vorteile für Städte und Regionen, die in der Zukunft zu entwickeln sind?

Bislang haben die Zeitalter, die unsere Städte durchschritten haben, ihre gebaute Umwelt durch eigene Wahrzeichen geformt. Früher ist für uns die Gestaltung einer Stadt immer mit großen Plätzen einhergegangen, die gemäß den Plänen und Prinzipien der Stadtplanung gebaut worden sind, wohingegen wir in der letzten Zeit typische Strukturen und Gebäude des Unternehmenszeitalters, des grünen Zeitalters und des kreativen Zeitalters vorfinden. Im Rahmen dieses Prozesses wechselt der Entwicklungsimpuls von einem Paradigma der Stadtentwicklung hin zu einer Gestaltung der Stadt als Kunst, ohne dass nur einfach eine Formel angewendet wird. Abgesehen von Architektur und Landnutzungsplanung brauchen wir vor allem einen ganzheitlichen Ansatz, um Städte und Regionen für diese und die nächsten Generationen lebenswert zu machen.





See and feel the city | Stadt sehen, Stadt erleben

What will the next age for our cities look like? We already know about the importance of attractiveness. People do not choose the company or job first any more, like 80 % did only 15 years ago. Today, 64 % first choose the city to live in before looking for a job there. So, an important capacity of future cities will be their ability to speak to the emotional and sensorial categories of soul and beauty.

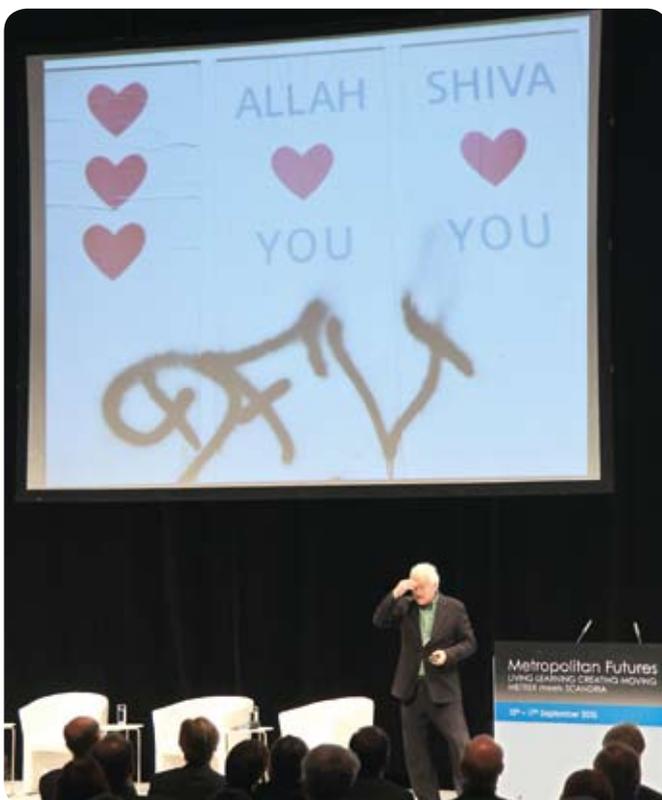
Building places we can fall in love with will become the central guideline for city-making. Though existing rules for city-building represent obstacles and hinderances to this aim, we will need to use our vision for the city to reassess the rules to shape it. Main principles would be to heal our divide with nature, to foster conviviality and the art of living together and to integrate hard and soft thinking. Diverse professional mindsets concerned with city-making like architecture, engineering, human services, traffic, and urban design will have to be aligned in order to achieve this - the functional and the sensory approach will have to be integrated.

Wie wird das nächste Zeitalter für unsere Städte aussehen? Wir wissen um die Bedeutung ihrer Anziehungskraft. Die Menschen suchen sich nicht zuerst das Unternehmen und den Job aus, wie es mehr als 80 Prozent der Menschen noch vor 15 Jahren getan haben. Heutzutage wählen 64 Prozent zuerst die Stadt aus, in der sie leben wollen, bevor sie sich dort nach Arbeit umschauchen. Somit wird die Fähigkeit der Städte, die emotionalen und sensorischen Kategorien von Seele und Schönheit anzusprechen, eine wichtige Eigenschaft darstellen.

Das Bauen von Plätzen, in die wir uns verlieben, wird zur zentralen Richtlinie für die Gestaltung von Städten werden. Obwohl vorhandene Regeln für den Städtebau hier Hindernisse und Barrieren aufweisen, müssen wir unsere Vision für die Stadt nutzen, um die Regeln, die sie formen, neu zu bewerten. Hauptprinzipien wären, unsere Kluft zur Natur zu überwinden, die Geselligkeit und die Kunst des Zusammenlebens zu fördern und „hard and soft thinking“ darin zu integrieren. Verschiedene professionelle Denkansätze, die die Stadtgestaltung betreffen, wie Architektur, Technik, Humandienstleistungen, Verkehr, städtebauliche Planung, müssen miteinander abgestimmt werden, um dies zu erreichen – der funktionale und der sensorische Ansatz müssen integriert werden.

Today, cities and regions being part of a global context of solidarity and competition, there is another important requirement to be met: we need an ethical foundation for social and spatial future development. Seeking to be the most creative city in the world or region or state will not be sufficient. The city should strive to be the best and most imaginative city for the world. This one change of word – from ‘in’ to ‘for’ – has dramatic implications for a city’s operating dynamics. It gives city-making the needed ethical foundation. It helps the aim of cities becoming places of solidarity where the relations between the individual, the group, outsiders to the city and the planet are in better alignment. Of course, this would apply in particular to the city’s role in its direct regional sphere - being either the nearer periphery of agglomeration and suburban structures or regions on a wider scale as the rural and often disadvantaged areas in between major metropolitan regions.

Heutzutage, wo Städte und Regionen in den globalen Kontext von Solidarität und Wettbewerb eingebettet sind, muss eine weitere bedeutende Forderung eingehalten werden: Wir brauchen eine ethische Grundlage für eine zukünftige gesellschaftliche und räumliche Entwicklung. Es wird nicht ausreichen, danach zu streben, die kreativste Stadt in der Welt oder der Region oder im Land zu sein. Die Stadt sollte danach streben, die beste und ideenreichste Stadt für die Welt zu sein. Diese kleine Wortänderung von „in“ zu „für“ beinhaltet eine dramatische Implikation für die Dynamik einer Stadt. Durch sie erhält die Stadt die erforderliche ethische Grundlage. Damit wird das Ziel von Städten unterstützt, Orte der Solidarität zu werden, wo die Beziehungen zwischen den Menschen, Gruppen, Außenseitern der Stadt und des Planeten besser aufeinander abgestimmt werden. Natürlich würde dies insbesondere für die Rolle der Stadt in ihrem direkten regionalen Umfeld gelten – entweder die nahe Peripherie der Großstadt und suburbane Strukturen oder Regionen im weiteren Sinne wie die ländlichen und oftmals benachteiligten Gebiete zwischen wichtigen Metropolregionen.



Coloured city | Die Stadt ist bunt

To decide on the potentials of our cities and to subsequently shape a vision for itself and its region, it is necessary to apply a wide variety of criteria and instruments apt to cope with the complexity of creative city-making. For that, the Creativity Index could be helpful, comprising questions and options within ten different fields of action:

- the political and public framework as prerequisites for creative development,
- the strategic agility of leaders and their visions,
- distinctiveness, diversity, vitality and expression in the city's fabric,
- openness, tolerance and accessibility of the urban space and society,
- entrepreneurship, exploration and innovation within city and region and their economic sphere,
- talent and learning as common goods in city life,
- communication, connectivity, and networking as future urban infrastructure,
- place and placemaking - built city and its image to be shaped,
- liveability and well-being for the sensory quality of city life,
- professionalism and effectiveness as means to achieve the complex goals of creative city making.

By all this we may embed a culture of creativity in the way our cities operate and infuse how all of its organisations operate in order to unleash their potential, resources and assets. We will have to switch the question: Not what is the value of creativity, culture, heritage, arts, design. But: What is the COST of not thinking about creativity, culture, design, art and heritage?

Um Entscheidungen bezüglich der Potenziale unserer Städte zu treffen und nachfolgend eine Vision für sie selbst und die Region zu formen, ist es notwendig, eine breite Vielfalt von Kriterien und Instrumenten anzuwenden, die geeignet sind, mit der Komplexität der Gestaltung einer kreativen Stadt fertigzuwerden. Dafür könnte der „Creativity Index“ nützlich sein, der Fragen und Optionen aus zehn verschiedenen Handlungsfeldern umfasst:

- den politischen und öffentlichen Rahmen als Voraussetzung für kreative Entwicklung,
- die strategische Flexibilität der Anführer und ihre Visionen,
- Unverwechselbarkeit, Vielfalt, Vitalität und Ausdrucksstärke in der Struktur der Stadt,
- Offenheit, Toleranz und Zugänglichkeit des urbanen Raumes und der Gesellschaft,
- Unternehmertum, Erforschung und Innovation innerhalb von Stadt und Region und ihres wirtschaftlichen Raumes,
- Talent und Lernen als gemeinsamer Wert im Stadtleben,
- Ort und Gestaltung des Ortes – gebaute Stadt und deren Image, welches aufzubauen ist,
- „Wohnlichkeit“ und Wohlergehen für die sensorische Qualität des Stadtlebens,
- Professionalität und Effektivität als Mittel, um die komplexen Ziele der Gestaltung einer kreativen Stadt zu erreichen.

Dadurch können wir eine Kultur der Kreativität in die Art und Weise, wie unsere Städte funktionieren, einbetten und alle Aspekte ihrer Organisationen einbeziehen, um deren Potenzial, Ressourcen und Güter freizulegen. Wir müssen die Frage anders stellen – nicht: Was ist der Wert von Kreativität, Kultur, Erbe, Kunst, Design? Sondern: Was KOSTET es, nicht über Kreativität, Kultur, Design, Kunst und Erbe nachzudenken?

# European Regional Policy for Regions within an extending Europe

## Europäische Regionalpolitik für die Regionen im sich erweiternden Europa

### David Sweet

*European Commission for Regional Development/  
Directorate for Regional Policy*

Although joined-up policy-making and physical projects for example in water, transport, business parks and inner-city refurbishment in the European Union worked well in recent years, cohesion policy has to face several challenges in the post-2013 period.

Cities were not in the spotlight of recent European Policy. But 73% of the citizens of the European Union live in cities. Therefore, it is crucial to bring back urban areas into focus of cohesion policy after 2013 and to identify a clear role for the urban dimension. Cities have to become more visible amidst neighbourhood and metropolitan approaches.

As different places need different policy implementation, cohesion policy must focus on enabling rather than constraining. Key words are flexibility, facilitation of access to funds and concentrated approach in pilot areas. Better access to financial engineering instruments such as JESSICA and micro-credits for local businesses will be part of the cohesion policy.

A European networking support shall integrate the URBACT programme and similar approaches into daily life. Less experienced will be supported in designing and implementing integrated strategies.

The European Commission is much more focused on removing barriers than on creating policies in Brussels.



### David Sweet

*Generaldirektion Regionalpolitik der  
Europäischen Kommission*

Obwohl vernetzte politikgestaltende und konkrete Projekte, zum Beispiel in den Bereichen Wasser, Verkehr, Businessparks und innerstädtische Sanierung, in der Europäischen Union in den vergangenen Jahren gut funktioniert haben, muss die Kohäsionspolitik sich mit verschiedenen Herausforderungen für den Zeitraum nach 2013 befassen.

Die jüngste europäische Politik hat die Städte nicht in den Mittelpunkt gerückt. Aber immerhin leben 73% der Bürger der Europäischen Union in Städten. Deshalb ist es wesentlich, städtische Gebiete wieder in den Fokus der Kohäsionspolitik ab 2013 zu rücken und eine klare Rolle für die städtische Dimension zu identifizieren. Städte müssen innerhalb der nachbarschaftsbasierten und auf die metropolitane Dimension ausgerichteten Ansätze sichtbar werden.

Da verschiedene Orte verschiedene Politikumsetzungen erfordern, muss sich die Kohäsionspolitik eher darauf konzentrieren, Dinge zu ermöglichen, statt Beschränkungen zu schaffen. Schlüsselwörter sind dabei Flexibilität, Erleichterung des Zugangs zu den Geldern und konzentrierte Herangehensweisen in Pilotregionen. Ein besserer Zugang zu Instrumenten der Finanzierungstechnik wie JESSICA und Mikrokredite für lokale Unternehmen wird Teil der Kohäsionspolitik sein.

Europäische Netzwerkunterstützung beinhaltet die Einbindung des URBACT-Programms und ähnlicher Ansätze ins tägliche Leben. Die weniger Erfahrenen sollen bei der Erstellung und Umsetzung von integrierten Strategien unterstützt werden.

Die Europäische Kommission konzentriert sich mehr darauf, Barrieren zu beseitigen als darauf, Richtlinien in Brüssel zu erstellen.

# Cohesion Policy for Regions – Impact and Expectations

## Europäische Kohäsionspolitik – Wirkung und Erwartungen für Regionen

### Gerhard Stahl

*Secretary General Committee of Regions*

The EU Treaty's objective of "harmonious development" obliges European and national policies to contribute to economic, social, and territorial cohesion. The EU Cohesion Policy addresses this by its own budget consisting mainly of three major funds amounting up to 50 billion euro per year, concentrated on structurally underaverage regions.

Within the framework of globalisation, the EU must strive for preserving the single market and the Euro. Disparate distribution of growth, crisis and GDP over the regions form severe challenges, caused by different vulnerability to globalisation, demographic change, climate change, energy supply, and accessibility as an important driver for economic growth and attractiveness of regions.

Despite a current debate criticising the cohesion policy itself and its implementation, there are strong arguments for it: By unlocking existing territorial potentials in all regions, it can help them to contribute to the internal market. Moreover, it contributes to stable investments in regions, to financing in areas of future growth and to a transformation of economic structures.

Future cohesion policy will focus on a few priorities and a hierarchy of objectives, using the Europe 2020 strategy as broad guidance. Meeting both the goals of EU policies and of a region should imply better involvement of the regions in target setting and implementation by "territorial pacts". Based on this, the Commission of Regions will contribute to the main steps on the way to the future EU budget.



### Gerhard Stahl

*Generalsekretär des Ausschusses der Regionen der Europäischen Union*

Das Ziel des EU-Vertrages einer „harmonischen Entwicklung“ verpflichtet die europäische und nationale Politik, zur wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Kohäsion beizutragen. Die EU-Kohäsionspolitik geht diese Aufgabe an, indem sie ihr eigenes Budget aufwendet, welches hauptsächlich aus drei Fonds besteht, die sich pro Jahr auf bis zu 50 Milliarden Euro belaufen, konzentriert auf strukturell unterdurchschnittlich entwickelte Regionen.

Im Rahmen der Globalisierung muss die EU den Erhalt des Binnenmarktes und des Euros anstreben. Eine ungleiche Verteilung von Wachstum, Krise und BIP über die Regionen bildet eine große Herausforderung, verursacht durch unterschiedliche Anfälligkeit gegenüber den Auswirkungen der Globalisierung, dem demografischen Wandel, Klimaänderungen, Energieversorgung und Erreichbarkeit als wichtigen Motor für wirtschaftliches Wachstum und Attraktivität von Regionen.

Trotz einer laufenden Debatte, in der die Kohäsionspolitik selbst und deren Umsetzung kritisiert werden, gibt es starke Argumente für diese: Durch die Freisetzung von vorhandenen territorialen Potenzialen in allen Regionen kann sie einen Beitrag zum Binnenmarkt leisten. Des Weiteren trägt sie zu stabilen Investitionen in Regionen bei, zur Finanzierung von Gebieten zukünftigen Wachstums und zur Transformation von wirtschaftlichen Strukturen.

Die zukünftige Kohäsionspolitik wird sich auf einige Prioritäten und eine Hierarchie von Zielen konzentrieren, wobei die Strategie Europa 2020 als breit angelegte Richtlinie Anwendung findet. Um sowohl die Ziele der EU-Politik als auch der Regionen zu erreichen, sollte eine bessere Einbeziehung der Regionen in die Zielsetzung und die Umsetzung durch „territoriale Bündnisse“ selbstverständlich sein. Darauf basierend wird die Kommission der Regionen zu den Hauptschritten auf dem Weg zum zukünftigen EU-Budget beitragen.

# Shaping the Future of Mobility – Connecting Regions

## Die Zukunft der Mobilität gestalten – Regionen verbinden

### Dr. Katharina Erdmenger

*German Federal Ministry of Transport,  
Building and Urban Development*

The territorial cohesion of regions is a core objective of European spatial development. In this, aspects of mobility and accessibility have a key role to play:

- The quality of accessibility within the regions for the socio-economic development of a region
- The quality of access to international networks for competitiveness and European integration
- Reducing the negative impact of mobility on the environment and climate in the context of sustainable development.

The aim of the Baltic-Adriatic Corridor is to link regions with slow development and tap into potential for growth in Central and Eastern Europe. Improving accessibility is a key issue here. For this, intermodal logistical chains have to be developed along the corridor and the hubs in the corridor – Baltic ports, conurbations with freight terminals – upgraded.

Using the corridor must offer comparative advantages – quicker routes, uncomplicated logistics products, financial benefits and links to intersecting corridors. This calls for investment in the physical infrastructure, and smart measures, too. With its commitment to the corridor, Germany is willing to make its contribution to good co-operation and suitable resources.



### Dr. Katharina Erdmenger

*Bundesministerium für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung*

Der territoriale Zusammenhalt von Regionen ist ein zentrales Ziel der europäischen Raumentwicklung. Aspekten der Mobilität und Erreichbarkeit fällt dabei eine Schlüsselrolle zu:

- der Qualität der Erreichbarkeit innerhalb der Regionen für die sozio-ökonomische Entwicklung einer Region,
- der Qualität des Zugangs zu internationalen Netzwerken für Wettbewerbsfähigkeit und europäische Integration,
- der Reduzierung negativer Auswirkungen von Mobilität auf Umwelt und Klima im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung.

Der Ostsee-Adria-Korridor soll Regionen mit geringer Entwicklungsdynamik verbinden und Wachstumspotenziale in Mittel- und Osteuropa erschließen. Dabei bleibt die Verbesserung der Erreichbarkeit ein Schlüsselthema. Im Korridor sollen dazu intermodale Logistikketten entwickelt und die dazugehörigen Drehkreuze – Häfen im Ostseeraum, Ballungsräume mit Güterterminals – aufgewertet werden.

Die Nutzung des Korridors muss komparative Vorteile bieten – schnellere Wege, unkomplizierte Logistikprodukte, finanzielle Vorteile und Verknüpfungen zu kreuzenden Korridoren. Investitionen in die physische Infrastruktur, aber auch kluge Maßnahmen sind dazu nötig. Deutschland ist bereit, mit dem Bekenntnis zum Korridor, einer guten Zusammenarbeit und angemessenen Ressourcen dazu seinen Beitrag zu leisten.

# Green Logistics within the Economic, Regional, National and European Context

## Zukunftsfähige Logistik im regionalen, nationalen und europäischen Wirtschaftskontext

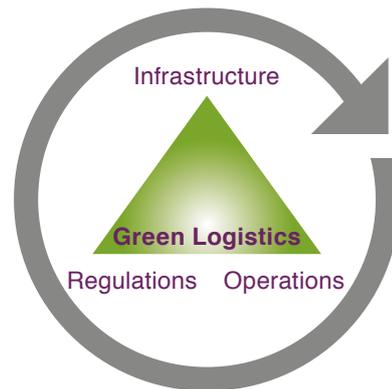


**Prof. Dr. Ing. Herbert Sonntag**  
CEO Logistics Network of Berlin Brandenburg

The transport sector – as a subordinated part of logistics – has a share of 23% of pollutant emissions in Europe and therefore has the largest potential to reduce greenhouse gases.

The resulting upcoming reorganisation of supply chains will be a complex task and will also include the reorganisation of internal and external company processes. The operational changes in companies have to be accompanied by appropriate legislative regulations to encourage and to demand the necessary alterations. Beyond that, infrastructural premises need to be questioned, and their utilisation needs to be optimised. In recent times, “green products” and environmentally friendly behaviour has become “en vogue”, forcing the industry to react.

Green Logistics and Green Supply Chain approaches are suitable to meet future legislative changes (such as the standardised capturing of the Product Carbon Footprint). The Berlin-Brandenburg region has large potentials for the implementation of Green Logistics solutions. Also, the region has an important position not only as a node but also as a forerunner in Green Logistics through its position as a centre of education and research in logistics.



**Prof. Dr.-Ing Herbert Sonntag**  
Vorstandsvorsitzender Logistiknetz Berlin-Brandenburg

Der Verkehrssektor – als untergeordneter Teil der Logistik – verursacht 23% der schädlichen Emissionen in Europa und hat damit das größte Potenzial zur Reduzierung von Treibhausgasen.

Die deshalb bevorstehende Reorganisation der Versorgungsketten ist eine komplexe Aufgabe und wird auch die Reorganisation von internen und externen Unternehmensprozessen beinhalten. Die betrieblichen Veränderungen in Unternehmen müssen mit entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen einhergehen, um die notwendigen Änderungen anzustoßen und einzufordern. Darüber hinaus müssen infrastrukturelle Voraussetzungen in Frage gestellt werden, und deren Nutzungsbedürfnisse müssen optimiert werden. In jüngster Zeit sind „grüne Produkte“ und umweltfreundliches Verhalten „en vogue“, wodurch die Industrie gezwungen wird zu reagieren.

Grüne Logistik- und Grüne Versorgungsketten-Ansätze sind geeignet, um den zukünftigen legislativen Änderungen (wie dem standardisierten Erfassen des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks der Produkte) zu entsprechen.

Die Region Berlin-Brandenburg verfügt über große Potenziale für die Umsetzung der Lösungen im Bereich Grüne Logistik. Auch durch ihre Position als ein Zentrum für Bildung und Forschung im Bereich Logistik nimmt die Region Berlin-Brandenburg nicht nur eine bedeutende Position als Knotenpunkt ein, sondern als Vorreiter in Grüner Logistik.

# Metropolitan Economy: Innovation, Jobs and Social Coherence

## Zur Ökonomie der Metropole: Innovation, Arbeit und sozialer Zusammenhalt

### Prof. Dr. Dietrich Henckel

Berlin University of Technology,  
Urban and Regional Economics

In many respects, metropolises are the winners of structural shifts such as globalisation, demographic change, acceleration or environmental and financial crises. Innovation and creativity are spatially concentrated in U.S. and European metropolitan areas as metropolises produce a lot of positive externalities: Diversity and spatial proximity are prerequisites of knowledge-intensive functions and growing markets including financial services, creative industries and cultural industries.

Nevertheless, metropolitan areas have to face several challenges. New work structures such as project work and other temporary employment patterns not only impact life-balance systems but also polarise cities. Income inequality in turn correlates with health and social problems as well as crime rates.

Education is crucial as it contributes to the prevention of such segregation trends and the loss of human capital. Studies show that more equal societies are more innovative and have to struggle less with health and social problems.

Therefore, sustainability in a broad sense is the task for the future. In the long run, only a socially integrated, integrative and cohesive society will be efficient.



### Prof. Dr. Dietrich Henckel

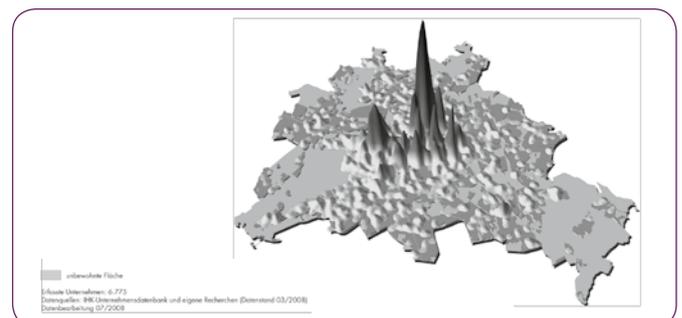
Technische Universität Berlin,  
Stadt- und Regionalökonomie

Metropolen sind in vielerlei Hinsicht die Gewinner struktureller Änderungen wie Globalisierung, demografischer Wandel, Beschleunigung oder Umwelt- und Finanzkrise. Innovation und Kreativität sind räumlich in US-amerikanischen und europäischen Metropolgebieten konzentriert, da Metropolen eine Reihe positiver externer Effekte erzeugen: Diversifikation und räumliche Nähe sind Voraussetzungen für wissensintensive Funktionen und wachsende Märkte einschließlich Finanzdienstleistungen, kreativer und kultureller Industrien.

Trotzdem stehen Metropolengebiete verschiedenen Herausforderungen gegenüber. Neue Arbeitsstrukturen, wie Projektarbeit oder andere zeitweiligen Beschäftigungsmuster, beeinflussen nicht nur Life-Balance-Strukturen, sondern polarisieren auch Städte. Ungleiche Einkommen korrelieren wiederum mit Gesundheits- und gesellschaftlichen Problemen sowie mit den Kriminalstatistiken.

Bildung ist wesentlich, weil dadurch solche Abgrenzungstendenzen und der Verlust von Humankapital verhindert werden. Studien zeigen, dass gleichberechtigte Gesellschaften innovativer sind und weniger mit gesundheitlichen und gesellschaftlichen Problemen zu kämpfen haben.

Aus diesem Grund ist Nachhaltigkeit im weiteren Sinne die Aufgabe der Zukunft. Langfristig gesehen, wird nur eine sozial integrierte, integrative und kohäsive Gesellschaft effizient sein.



Density of creative business | Dichte kreativer Unternehmen in Berlin

# Cultural Challenges – Metropolises as Places of Vivid Knowledge for a Broader Public

Kulturelle Herausforderungen – Metropolen als Orte lebendigen Wissens für eine breite Öffentlichkeit



## Prof. Dr. Claudia Lux

*Director General of the Berlin Central and Regional Library Foundation*

Co-operation of knowledge industry with universities, a great demand for valuable information by administrative and financial centres as well as high-level entertainment and local activities of the creative industry contribute to the development of metropolises as regions of knowledge. A culturally diverse population produces diverse culture and knowledge. Knowledge is what to build on in the information society. Nowadays there are more scientists, students, publications and libraries than ever before.

Still there is a big gap between the rich and the poor in the metropolitan information society. Libraries guarantee the democratic right of information for everybody in all formats and can serve as the hub of the city's information society. When combining learning and leisure in a democratic and ethical way, they become natural "Third Places" where interaction, communication, meeting and exchange are possible. A library then turns from a building which houses books into a building supporting and interacting with user needs.

A modern metropolitan library supports regional development by giving citizens a non-commercial public space and an object of identification.

Planning a new metropolitan library for Berlin means looking at Amsterdam, Singapore and Shenzhen and considering the shut-down Tempelhof airport as a location.

## Prof. Dr. Claudia Lux

*Generaldirektorin der Stiftung Zentral- und Landesbibliothek Berlin*

Die Kooperation der Wissensindustrie mit Universitäten, ein hoher Bedarf an wertvollen Informationen durch Verwaltungs- und Finanzzentren sowie ein hohes Niveau bei Unterhaltungs- und lokalen Aktivitäten der Kreativindustrie tragen zur Entwicklung von Metropolen als Wissensregionen bei. Eine kulturell mannigfaltige Bevölkerung erzeugt eine breite Vielfalt an Kultur und Wissen. Die Informationsgesellschaft baut auf diesem Wissen auf. Heutzutage gibt es mehr Wissenschaftler, Studenten, Veröffentlichungen und Büchereien als jemals zuvor.

Noch immer gibt es eine Schere zwischen Reich und Arm in der metropolitanen Informationsgesellschaft. Büchereien garantieren das demokratische Recht auf Informationen für alle in allen Formaten, und sie können als Drehscheibe der Informationsgesellschaft der Stadt dienen. Wenn man Lernen und Freizeit auf eine demokratische und ethische Art und Weise miteinander kombiniert, dann werden sie zu natürlichen „Dritten Plätzen“, wo Interaktion, Kommunikation, Begegnung und Austausch möglich sind. Eine Bücherei wandelt sich dann von einem Gebäude, welches Bücher beherbergt, zu einem Gebäude, welches die Bedürfnisse der Nutzer unterstützt und mit diesen interagiert.

Eine moderne metropolitane Bücherei unterstützt die regionale Entwicklung, indem Bürger einen nicht-kommerziellen öffentlichen Raum und einen Gegenstand zur Identifikation erhalten.

Die Planung einer neuen metropolitanen Bücherei für Berlin bedeutet, dass man seinen Blick auf Amsterdam, Singapur und Shenzhen richten sollte und den Tempelhofer Flughafen als Veranstaltungsort in Betracht zieht.

# Panel Discussion

## Podiumsdiskussion

**Moderation: Petra Schwarz**  
*Freelance Journalist*

Reflecting the aspects of metropolitan development seen from different – political, administrative, and scientific – angles during the Day of Europe, the speakers discussed major challenges and requirements lying ahead for “Metropolitan Futures”. These were the conclusions made by the panel members:

- There will be no identical model for any two metropolitan areas. The aim will be to bring together the respective institutional structures with new and functional identities in the region.
- In this process, creativity might be needed on all levels – a creative bureaucracy as demanded by Charles Landry will have to balance polar aspects in the region.
- Instead of opposition between a metropolis and its region, co-operation in creating areas with identities of their own will be needed.
- Transport is seen to take a major role in this, for example improving accessibility by the extension of urban transport infrastructure into the region.
- Though there might never be too much accessibility, the regions must take into account different possible concepts of accessibility improvement and their effects like the “torsion of space” and positive or negative development of population, urban structures, cultural aspects and real estate market features.
- On the European level, the objective should be a highly interconnected net of metropolitan areas able to stand competition with global metropolises of a far bigger scale of population. EU funds contributing to this goal would generate true EU value added.

**Moderation: Petra Schwarz**  
*Freie Journalistin*

Nach dem Europa-Tag, an dem die Aspekte der Regionalentwicklung von verschiedenen Blickwinkeln – politisch, administrativ und wissenschaftlich – aus betrachtet wurden, erörterten die Teilnehmer der Podiumsdiskussion große Herausforderungen und Anforderungen, mit denen sich die Metropolregionen künftig auseinandersetzen müssen. Die Schlussfolgerungen:

- Es gibt kein Einheitsmodell für unterschiedliche Ballungsräume. Das Ziel muss lauten, die jeweiligen institutionellen Strukturen mit neuen und funktionalen Identitäten in der Region zusammenzubringen.
- Dabei ist auf allen Ebenen Kreativität gefordert – eine kreative Bürokratie, wie von Charles Landry gefordert, muss gegenläufige Aspekte in der Region in Einklang bringen.
- Statt Konfrontation zwischen einer Metropole und ihrer umliegenden Region ist vielmehr Kooperation bei der Schaffung von Räumen mit eigenen Identitäten gefragt.
- Der Verkehr spielt dabei eine wichtige Rolle, zum Beispiel die Verbesserung der Erreichbarkeit durch den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur in der Region.
- Auch wenn es einerseits so erscheinen mag, als könne die Erreichbarkeit nie gut genug sein, müssen die Regionen andererseits verschiedene Konzepte und ihre Auswirkungen wie „Zersiedelung“, die positive oder negative Bevölkerungsentwicklung, städtische Strukturen, kulturelle Aspekte und Merkmale des Immobilien- bzw. Wohnungsmarktes berücksichtigen.
- Auf europäischer Ebene sollte das Ziel lauten, ein hochwertig vernetztes Gefüge von europäischen Ballungsräumen zu schaffen, die mit globalen, viel bevölkerungsstärkeren Metropolen konkurrieren können. EU-Mittel zur Unterstützung dieses Ziels würden einen echten Mehrwert für die EU schaffen.



# Perspective

## Ausblick



**Hannu Penttilä**  
*President of METREX*

Functional large urban areas develop towards metropolitan structures. The dynamic development of metropolises can never be attained by administrative structures. There is no single administrative structure for governing metropolises and success cannot be copied. On the other hand, there are successful and unsuccessful solutions in metropolitan administration from which we all can learn.

A metropolitan area will not be effective unless the necessary competences, capabilities and processes are in place. Competency means having the authority to adopt, implement and safeguard a metropolitan spatial strategy. Capability means having the knowledge and understanding to make informed decisions. Process means having the means to regularly monitor, review and update the strategy. These are the fundamentals of an effective metropolitan area.

Good city life is not only effective co-operation of technical appliances. A city is experiences, ideas and emotions. A city is a large piece of art to which we all contribute.

**Hannu Penttilä**  
*METREX-Präsident*

Funktionale städtische Regionen entwickeln sich in Richtung metropolitaner Strukturen. Die dynamische Entwicklung der Metropolen kann niemals durch administrative Strukturen erreicht werden. Es gibt keine alleinigtige Verwaltungsstruktur zur Leitung von Metropolen, und der Erfolg kann nicht kopiert werden. Auf der anderen Seite gibt es erfolgreiche und nicht erfolgreiche Lösungen in der metropolitanen Verwaltung, von denen wir alle lernen können.

Eine metropolitane Region wird nur effektiv sein, wenn die notwendigen Kompetenzen, Fertigkeiten und Prozesse vorhanden sind. Kompetenz, das bedeutet, die Befugnis zu haben, eine metropolitane Raumstrategie zu übernehmen, umzusetzen und zu sichern. Fertigkeiten bedeutet, über das Wissen und Verständnis zu verfügen, sachkundige Entscheidungen zu treffen. Prozess bedeutet, über die Mittel zu verfügen, um regelmäßig die Strategie zu überwachen, zu überprüfen und zu aktualisieren.

Ein gutes Leben in der Stadt heißt nicht nur, dass technische Anwendungen wirksam zusammengebracht werden. Eine Stadt bedeutet Erfahrungen, Ideen und Emotionen. Eine Stadt ist ein großes Kunstwerk, zu dem wir alle unseren Beitrag leisten.





## 3 METREX

### Quality of Life in Metropolitan Regions

- 3.1 Metropolitan Regions in Competition – Strategies and Concepts
- 3.2 Mobility and Networks – Economic and Ecological Dimension
- 3.3 Capital Region Berlin-Brandenburg – Places and Projects

## 3 METREX

### Lebensqualität in Metropolregionen

- 3.1 Metropolregionen im Wettbewerb – Strategien und Konzepte
- 3.2 Mobilität und Vernetzung – ökonomische und ökologische Dimension
- 3.3 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg – Orte und Projekte

# Quality of Life in Metropolitan Regions

## Lebensqualität in Metropolregionen

About 60 % of the European population live and work in urban regions with more than 500,000 inhabitants.

The competitiveness and efficiency of metropolitan regions and areas is of considerable importance to economic prosperity in the regions. They are interconnected by flows of goods, people and information, and thus make their contribution to economic, social and cultural cohesion in Europe.

They are where jobs, services and public facilities and cultural activities concentrate. Metropolitan regions are focal points of social interactions.

However, global competition and social inequality are not the only challenges that European metropolitan regions face. It is becoming increasingly evident that climate change and the demographic shift have a direct impact on the quality of life in the metropolises and regions. Cities and regions, bodies responsible and metropolitan players must react flexibly and creatively to changes in nature, the economy, transport and social conditions.

The European network METREX addresses many core issues of efficiency and sustainability of urban life in Europe. Strategies and concepts of the co-operation and creativity resources were presented in this part of the conference. Possible sustainable solutions for effective public transport systems, energy-efficient infrastructure as well as spatial solutions such as 'intra-metropolitan polycentricity' were discussed. Five excursions to new sites also gave the participants the opportunity to find out vividly for themselves about examples of best practice from the capital region of Berlin-Brandenburg.

Etwa 60 % der europäischen Bevölkerung leben und arbeiten in Stadtregionen mit mehr als 500.000 Einwohnern.

Die Wettbewerbs- und Funktionsfähigkeit von Ballungs- und Großräumen ist von erheblicher Bedeutung für den wirtschaftlichen Wohlstand in den Regionen. Sie sind durch Ströme von Gütern, Menschen und Informationen miteinander verflochten und leisten damit ihren Beitrag zum wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Zusammenhalt in Europa.

Hier konzentrieren sich Arbeitsplätze, Versorgungseinrichtungen und kulturelle Aktionen. Metropolregionen sind Brennpunkte sozialer Wechselwirkungen.

Globaler Wettbewerb und soziale Ungleichheiten sind jedoch nicht die einzigen Herausforderungen, vor denen europäische Metropolregionen stehen.

Es wird immer deutlicher, dass Klimawandel und demografischer Wandel unmittelbaren Einfluss auf die Lebensqualität in den Metropolen und Regionen nehmen. Städte und Regionen, Verantwortungsträger und Akteure im Raum müssen flexibel und kreativ auf Veränderungen natürlicher, wirtschaftlicher, verkehrstechnischer und sozialer Rahmenbedingungen reagieren.

Das europäische Netzwerk METREX beschäftigt sich mit vielen Kernfragen zu Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit des städtischen Lebens in Europa.

In diesem Teil der Konferenz wurden Strategien und Konzepte zu den Ressourcen Kooperation und Kreativität vorgestellt. Zukunftsfähige Lösungsansätze für effektive öffentliche Verkehrssysteme, energieeffiziente Infrastrukturen, aber auch räumliche Lösungen wie 'Intrametropolitane Polyzentralität' wurden vorgestellt.

Fünf Exkursionen zu neun Orten boten den Konferenzteilnehmerinnen und -teilnehmern zudem die Gelegenheit, sich anschaulich über Best-Practice-Beispiele aus der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zu informieren.

# European Metropolitan Regions – Key Benefit and International Competition

## Europäische Metropolregionen – Schlüsselvorteile und internationaler Wettbewerb

### **Maria Krautzberger**

*State Secretary for Urban Development, Berlin*

### **Peter Schirmer**

*Permanent Representative of Head of Joint Spatial Planning Department Berlin-Brandenburg*

Mr Schirmer conveys the greetings of State Secretary Maria Krautzberger.

“..Yesterday it became very clear that we can only be successful if we can have a positive effect on the quality of life of everyone in the metropolitan regions. The European cohesion policy is a key cornerstone in this. We are fully aware that the primary aim of this policy must be to eliminate the large-scale disparities in Europe. To achieve this ... it is indispensable for many metropolitan regions that the funding objective ‘Competitiveness and Employment’ be maintained as a pan-European approach. Only in this way can the large-scale and regional contributions of every metropolitan region to cohesion and European competitiveness be ensured.

We wholeheartedly welcome the fact that the aim of territorial cohesion is now explicitly enshrined in the Lisbon Treaty, and that territorial co-operation was adopted in the main funds as the initial Community objective in this funding period. In terms of content, we certainly agree what the metropolitan regions’ key functions to be supported by the EU for a competitive and spatially balanced Europe are. ...”

### **Maria Krautzberger**

*Staatssekretärin für Verkehr und Stadtentwicklung, Berlin*

### **Peter Schirmer**

*Ständiger Vertreter der Leiterin der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg*

Herr Schirmer überbringt die Grüße von Staatssekretärin Maria Krautzberger.

„...Am Vortag wurde sehr deutlich, dass wir nur erfolgreich sein können, wenn wir die Lebensqualität aller Menschen in den Metropolregionen positiv beeinflussen können. Hierbei ist die europäische Kohäsionspolitik ein wesentlicher Pfeiler. Wir sind uns völlig bewusst, dass das Hauptziel dieser Politik die Beseitigung der großräumigen europäischen Disparitäten sein muss. Um dies ... zu erreichen, ist es aber für viele Metropolregionen unerlässlich, dass das Förderziel „Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ auch als flächendeckender Ansatz beibehalten wird. Die großräumigen und auch die regionalen Beiträge aller Metropolregionen zu Kohäsion und europäischer Wettbewerbsfähigkeit können nur so gesichert werden.

Wir begrüßen es entschieden, dass das Ziel der territorialen Kohäsion nun explizit im Lissabon-Vertrag verankert ist und dass die territoriale Zusammenarbeit als anfängliche Gemeinschaftsinitiative in dieser Förderperiode in die Hauptförderungsschienen aufgenommen wurde. Inhaltlich dürften wir uns völlig einig sein, welches die seitens der EU zu unterstützenden Schlüsselfunktionen der Metropolregionen für ein wettbewerbsfähiges und räumlich ausgeglichenes Europa sind. ...”



We must incorporate this content even more in the debate on the re-orientation of the structural funds so as to make Europe even more globally competitive as set out in the Europe 2020 strategy:

- The urban dimension
- Urban-rural co-operation, particularly in metropolitan regions
- Trans-national spatial development and transport corridors connecting the metropolitan regions
- Reinforcing global and regional nodes in the network
- Linking and developing cross-border economic areas, particularly on the new internal borders
- And of course territorial co-operation (INTERREG) as a whole

The Scandinavian Adriatic Development Corridor with its nexus of innovation, economy and transport is one of the main projects of the Berlin-Brandenburg capital region. It supports the METREX programme by contributing to the polycentric development of new economic integration zones on the connecting line between old and new EU Member States with a high-quality link between more than 10 metropolitan regions.

“One of the central aims is to improve the accessibility of these metropolitan regions by linking up the existing priority axes 1 and 22 with the Scandinavian Triangle. This is to create a spatially balanced core network as currently being discussed in the TEN Core Network method on EU level. ...” METREX has submitted an updated position paper to the EU Commission in the scope of the consultation procedure which incorporates, not least, experiences from the Corridor Strategy.

Wir müssen diese Inhalte noch stärker in die Diskussion um die Neuausrichtung der Strukturfonds einbringen, um Europa im Sinne der EU-Strategie 2020 global noch wettbewerbsfähiger zu machen:

- Die städtische Dimension,
- die Stadt-Land-Kooperation insbesondere in Metropolregionen,
- die transnationalen Raumentwicklungs- und Transportkorridore, die die Metropolregionen verbinden,
- die Stärkung der global und regional wirksamen Knoten im Netz,
- die Verknüpfung und den Aufbau von grenzüberschreitenden Wirtschaftsräumen, insbesondere an den neuen Binnengrenzen,
- und natürlich die territoriale Zusammenarbeit (Interreg) insgesamt.

Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor mit seiner Verknüpfung von Innovation, Wirtschaft und Transport ist eines der Hauptprojekte der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Es unterstützt die METREX-Programmatik, indem es durch eine hochwertige Verbindung von mehr als zehn Metropolregionen zum polyzentralen Aufbau neuer wirtschaftlicher Integrationszonen an der Verbindungslinie zwischen alten und neuen EU-Mitgliedsstaaten beiträgt.

„Eines der zentralen Ziele ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Metropolregionen über die Verknüpfung der heute schon vorhandenen Prioritären-Achsen 1 und 22 mit dem Skandinavischen Dreieck. So soll ein räumlich ausbalanciertes Kernnetz im Sinne der aktuell diskutierten TEN-Kernnetz-Methodik auf EU-Ebene geschaffen werden. ...“ METREX hat für das Konsultationsverfahren der EU-Kommission zu dieser Methodik einen aktuellen Beitrag übermittelt, in den nicht zuletzt auch Erfahrungen aus der Korridor-Strategie eingeflossen sind.

# Creative Space in Urban Development

## Kreativer Raum in der Stadtentwicklung



### Reiner Nagel

*Head of Senate Department for Urban Development*

Creativity and its spatial demands on urban development correlate directly with the general conditions in the city – such as the (re-)positioning in a converging Europe, in-migration of young people in particular, the city's knowledge base and internationality. Berlin's spatial potential stimulates additional employment in the creative economy. Direct technology-oriented value creation is, however, in need of improvement.

Creative companies settle predominantly in the inner city, in mixed districts and in promoterism-style buildings that can be used in a number of ways. Depending on how established they are, creatives seek interesting future spaces, often in the immediate vicinity of established quarters or "purpose-built locations". The part they play in stabilising quarters with social problems is limited. Hence there is still potential here to stimulate the requisite synergies under the control of local authorities.

### Reiner Nagel

*Abteilungsleiter, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung*

Kreativität und ihre räumliche Anforderung an die Stadtentwicklung stehen in direktem Zusammenhang zu den Rahmenbedingungen der Stadt – wie die (Neu-)Positionierung in einem zusammenwachsenden Europa, die Zuwanderung insbesondere junger Bewohner, die Wissensbasierung und Internationalität der Stadt. Berlins räumliche Potenziale befördern zusätzliche Beschäftigung in der Kreativwirtschaft – direkte technologieorientierte Wertschöpfung ist allerdings verbesserungswürdig.

Kreative Unternehmen siedeln sich überwiegend in der inneren Stadt, in gemischten Lagen und in vielfältig nutzbaren Gründerzeitgebäuden an. Abhängig vom Grad ihrer Etabliertheit suchen Kreative interessante Zukunftsräume, häufig in direkter Nachbarschaft etablierter Quartiere oder an speziell hierfür eingerichteten Standorten. Ihr Beitrag zur Stabilisierung sozial problematischer Stadtteile ist überschaubar. Hier gibt es deshalb noch Möglichkeiten für die – von den Behörden vor Ort gesteuerte – Freisetzung von Potenzialen.

Well-meaning interventions by politicians and administrators, e.g. in marketing the city as a location, can sometimes do more harm than good. Yet there is call for administrative support in the form of networks that are co-ordinated without the administration following its own mandate or licensing authorities that aim to seek solutions rather than cause problems. What is crucial is the readiness to talk to protagonists in the creative economy, the availability of reasonably priced buildings or brownfield sites, and the creation of favourable general conditions when making space available or granting approvals of use.

Variable planning in alternatives is becoming an increasingly important component of procedural development management. There is a growing tendency for traditional planning stages to give way to a new planning culture geared more and more to growth in quality and with no predefined results. Frequently, creative space is public open space and its diverse opportunities for spontaneous and interim use.

Gut gemeinte Eingriffe von Politik und Verwaltung, zum Beispiel bei der Standortvermarktung, können manchmal mehr schaden als helfen. Gefragt ist jedoch Verwaltungsunterstützung in Form von in Eigenverantwortung koordinierten Netzwerken oder Genehmigungsbehörden, die Lösungen suchen, statt Probleme zu verursachen. Ausschlaggebend sind die Bereitschaft zum direkten Zugehen auf Protagonisten der Kreativwirtschaft, das Vorhandensein von kostengünstigen Bestandsgebäuden oder Brachflächen sowie die Schaffung unterstützender Rahmenbedingungen bei Flächenüberlassungen und Nutzungsgenehmigungen.

Variable Planung in Alternativen wird immer stärker Bestandteil eines prozessualen Entwicklungsmanagements. Die klassischen Planungsschritte weichen zunehmend einer auf qualitätsorientiertes Wachstum setzenden, neuen, ergebnisoffenen Planungskultur. Kreativer Raum ist dabei häufig der öffentliche Freiraum mit seinen vielfältigen Spontan- und Zwischennutzungsangeboten.



# Growth by New Ethics? Creative Industries as a Stimulus for Metropolitan Development

## Wachstum durch neue Ethik? Kreativindustrie als Motor für die Metropolen-Entwicklung

**Prof. Dr. Ilse Helbrecht**  
Humboldt University Berlin

In the last few years, creative industries have widely been used to foster a city's attraction for knowledge industries, tourists, and inhabitants. They are strategically deployed in various ways to promote local economic development on the basis of four main positive stimuli.

Creative industries represent a strategic element for the attraction of highly skilled human capital as a spearhead for larger developments. Their members help develop creative milieus in the city with potential for economic growth. They bring urban pioneers into the region who can give substantial impulses for spatial development. Finally, they bring imaginary powers into the urban society for the city's branding in global competition.

With his thesis of positive correlations between technology, talent and tolerance, Richard Florida states that the creative class will increase tolerance and an open society as a basis for the creative city. Yet is that true? What would happen to this principle if it were applied in all metropolises? Regarding the work of other authors like Weber, Sennett and Lloyds, one could support an opposite thesis: that the emergence of the creative class in urban society will consolidate ethic standards, because they represent a very distinct work ethical and economic culture. As core group of the flexible economy with its precarious life style lacking long-term balance, they might promote corrosion of character as well as a closed society - already found in creative-class neighbourhoods. The outcome might well be self-exploitation in the guise of self-realisation.

**Prof. Dr. Ilse Helbrecht**  
Humboldt-Universität zu Berlin

In den vergangenen Jahren wurde die Kreativindustrie weitgehend dazu genutzt, die Attraktivität einer Stadt für Wissensindustrien, Touristen und Einwohner zu fördern. Sie wird strategisch auf verschiedene Art und Weise eingesetzt, um die lokale wirtschaftliche Entwicklung auf Grundlage der vier positiven Hauptstimuli zu unterstützen.

Die Kreativindustrie ist ein strategisches Element, um Anreize für hoch ausgebildetes Humankapital als Vorhut für größere Entwicklungen zu bieten. Ihre Mitglieder unterstützen die Entwicklung eines kreativen Umfelds in der Stadt mit einem Potenzial für wirtschaftliches Wachstum. Durch sie werden „Raumpioniere“ in die Region gebracht, welche wesentliche Impulse für die Raumentwicklung geben können. Letztlich bringen sie imaginäre Kräfte in die urbane Gesellschaft, die das „Branding“ der Stadt im globalen Wettbewerb vorantreiben.

Mit seiner These der positiven Korrelationen zwischen Technologie, Talent und Toleranz sagt Richard Florida, dass die kreative Klasse die Toleranz und eine offene Gesellschaft als Grundlage für die kreative Stadt stärkt. Stimmt das? Was passiert mit diesem Prinzip, wenn es in allen Metropolen Anwendung findet? Hinsichtlich der Arbeit von anderen Autoren wie Weber, Sennett und Lloyd könnte man eine gegenteilige These unterstützen: dass das Aufstreben der kreativen Klasse in der urbanen Gesellschaft ethische Standards festigen wird, da sie eine sehr ausgeprägte Arbeitsethik und Wirtschaftskultur aufweist. Als Kerngruppe der flexiblen Wirtschaft mit ihrer instabilen Lebensweise ohne langfristige Ausgewogenheit könnte sie den Verfall der Persönlichkeit und einer geschlossenen Gesellschaft fördern – was man bereits in kreativen Vierteln vorfindet. Das Ergebnis kann durchaus Selbstausbeutung unter dem Mantel der Selbstverwirklichung sein.



# Challenges and Approaches to Co-operation by the Example of Catch-MR

## Herausforderungen und Ansätze zur Kooperation am Beispiel von Catch-MR

### Frank Segebade

*Joint Spatial Planning Department Berlin-Brandenburg*

Metropolitan regions, as different as they are regarding their spatial and functional structures, face a common challenge: to organise co-operation within the region.

Berlin-Brandenburg, as one of Germany's eleven large metropolitan regions, has developed co-operation by numerous administrative co-operation agreements and joint associations. Differences, like heavy contrasts in their population density, are not seen as disadvantages. Instead, complementarities of strengths and potentials between metropolis and region form the basis for their co-operation.

As a central challenge, regional transport will have to be developed in all dimensions - economic, ecological, and social - in order to meet important objectives: interconnecting the metropolitan region itself and improving its attractiveness to others. To work on these issues on a European level, the INTERREG-funded project Catch-MR has been started as a network of seven metropolitan regions and their partner institutions. Means to reduce transport by improved co-ordination will be explored, aiming at a strengthening of efficient and environmentally friendly passenger transport by shifting transport to alternatives to one's own car, and by increasing the share of environmentally friendly technologies.

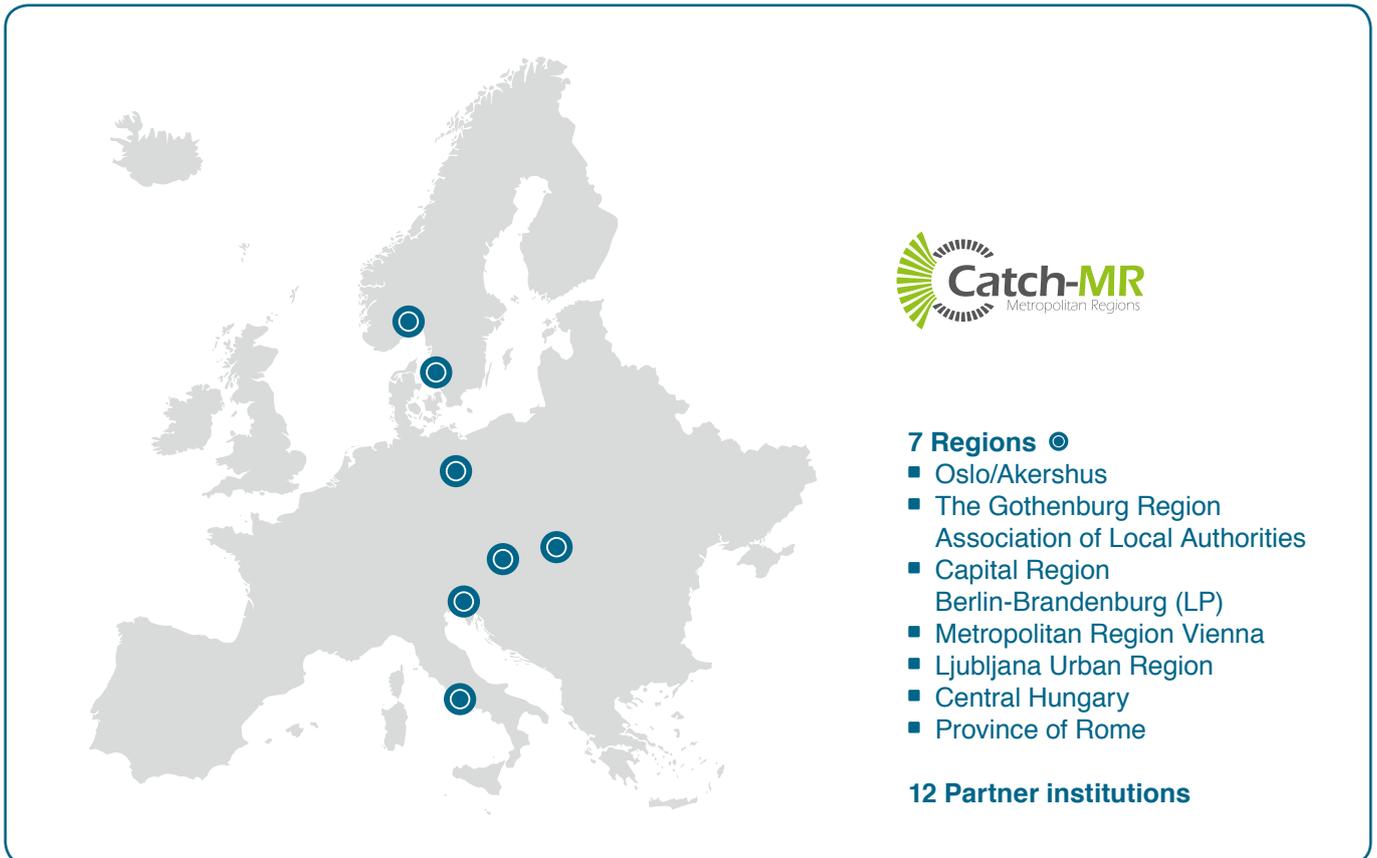
### Frank Segebade

*Gemeinsame Landesplanungsabteilung  
Berlin-Brandenburg*

Metropolregionen, so unterschiedlich sie auch im Hinblick auf ihre räumlichen und funktionalen Strukturen sind, stehen einer gemeinsamen Herausforderung gegenüber: die Kooperation in der Region zu organisieren. Unterschiede, wie starke Kontraste in ihrer Bevölkerungsdichte, werden nicht als Nachteile angesehen. Stattdessen bilden Komplementaritäten von Stärken und Potenzialen zwischen Metropole und Region die Grundlage für deren Zusammenarbeit.

Als zentrale Herausforderung muss sich der Verkehr in allen Dimensionen entwickeln – in wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Hinsicht –, um wichtige Ziele zu erreichen: die Verbindung der Metropolregion selbst und die Verbesserung ihrer Attraktivität anderen gegenüber. Um sich mit diesen Fragen auf europäischer Ebene zu beschäftigen, wurde das INTERREG-finanzierte Projekt Catch-MR als Netz von sieben Metropolregionen und ihren Partnern ins Leben gerufen. Es werden Möglichkeiten zur Verkehrsreduzierung durch eine verbesserte Koordination untersucht, die darauf abzielen, einen effizienten und umweltfreundlichen Personenverkehr zu stärken – durch die Verlagerung des Verkehrs auf Alternativen zum eigenen Fahrzeug und durch die Erhöhung des Anteils umweltfreundlicher Technologien.





Partners of the project within the corridor | Projektpartner Metropolregionen im Korridor

# Sustainable Metropolitan Areas in 2050 – bringing together High Quality of Mobility and Low Carbon Emissions

Nachhaltige Metropolräume im Jahr 2050 – Hohe Mobilitätsqualität mit niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen verbinden

**Prof. José Manuel Viegas**

*Technical University of Lisboa Portugal*

Technological advancement in cars related to the reduction of emissions will not be sufficient to reach the emission targets for 2050, and does not even tackle the problem of congestion. In addition, traditional approaches to take people out of their cars do not work, because the alternatives offered are frequently much worse.

That is why beyond technological progress, interventions on pricing, regulation, and innovative services are needed in a framework of consistent policies.

The proposed approach is to search for the “double second best”, i.e. for solutions that are simultaneously quasi optimal for the traveller and for society, thus making them more easily acceptable and globally effective in reducing congestion and emissions. This points to solutions based on small vehicles, with very few stops, and high occupancy, such as shared taxis and express minibuses. They will attract people previously driving their private cars, but also some public transport passengers willing to get a better service, at least occasionally.

In urban logistics, where the diversity of requirements is recognised much more than for passenger transport, only light regulation should be adopted, leaving room for innovation and discovery of the most efficient solutions by each sector.



**Prof. José Manuel Viegas**

*Technische Universität Lissabon, Portugal*

Die technische Entwicklung von Autos in Bezug auf die Reduzierung von Emissionen wird nicht genügen, um die Emissionsziele für 2050 zu erreichen, und sie wird nicht einmal das Problem der Überlastung in den Griff bekommen. Auch funktionieren die herkömmlichen Ansätze, die Menschen „aus ihren Autos zu holen“, nicht, da die angebotenen Alternativen häufig viel unattraktiver sind.

Aus diesem Grund werden, über den technologischen Fortschritt hinaus, Interventionen in Bezug auf Preisgestaltung, Regulierung und innovative Dienstleistungen mit einheitlichen Richtlinien benötigt.

Der vorgeschlagene Ansatz bedeutet, dass nach „Double Second Best“ Lösungen gesucht wird, also nach Lösungen, die sowohl für den Reisenden als auch für die Gesellschaft quasi-optimal sind, wodurch diese leichter annehmbar und für die globale Emissionsminderung effizienter sind. Dies bringt uns zu Lösungen, die auf Kleinfahrzeugen basieren, mit nur wenigen Zwischenstopps und einer hohen Auslastung, zum Beispiel Sammeltaxis und Express-Minibusse. Diese werden Menschen ansprechen, die vorher ihre eigenen Fahrzeuge benutzt haben, aber auch – zumindest gelegentlich – einige Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel, die einen besseren Service wünschen.

Im städtischen Transportwesen, wo die Vielfältigkeit der Anforderungen weitaus mehr anerkannt wird als für den Personenverkehr, sollten nur geringfügige Regulierungsmaßnahmen zum Einsatz kommen, die jedem Sektor Raum für Innovation und die Entdeckung der effizientesten Lösungen lassen.

# What do Metropolitan Regions expect from new EU Transport Policy?

## Was erwarten Metropolregionen von der neuen EU-Transportpolitik?

### Michael Cramer

*Member of the European Parliament*

A fundamental reorientation of transport policies in Europe towards more sustainable mobility is indispensable: the current situation, characterised by a heavy reliance on fossil energy resources, is incompatible with the objective of fighting climate change. Instead of reducing CO<sub>2</sub> emission, the European transport sector has seen its emission increase by 35% since 1990, undermining the painful reduction efforts made in other sectors. A shift towards more efficient and more environmentally friendly transport modes is thus urgently needed. Cities – above all metropolitan areas – play a key role in the overhaul of transport policies, given that more than 80% of the European population live in urban areas, accounting for 40% of transport-related CO<sub>2</sub> emission. But cities also hold a great potential for change: 90% of all trips by car in cities are shorter than 6 km – ideal distances for walking, cycling and public transport.

Neither the 2009 Mobility Action Plan nor the recent forward-looking communication on “a sustainable future for transport” envisage a fundamental shift of transport policies. But measures to put the transport sector on a sustainable track are both feasible and economically sensible. Metropolitan areas must be at the heart of these efforts: encouraging cycling, providing high-quality public transportation and developing integrated mobility solutions. These are the major components of soft and intelligent urban mobility.

### Michael Cramer

*Mitglied des Europaparlaments*

Eine grundlegende Umorientierung der Verkehrspolitik in Europa in Richtung nachhaltigerer Mobilität ist unerlässlich: Die gegenwärtige Situation, charakterisiert durch eine starke Abhängigkeit von fossilen Energieressourcen, ist unvereinbar mit den Zielen des Kampfes gegen den Klimawandel. Anstelle der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen erlebt der europäische Verkehrssektor seit 1990 einen Anstieg um 35%, wodurch die schmerzhaften Reduzierungsbemühungen in anderen Bereichen untergraben werden. Ein Wechsel hin zu effizienteren und umweltfreundlicheren Verkehrsarten ist somit dringend erforderlich. Städte, vor allen Dingen die metropolitanen Gebiete, spielen eine Schlüsselrolle bei der Überarbeitung von Verkehrsrichtlinien, wenn man bedenkt, dass mehr als 80% der europäischen Bevölkerung in städtischen Gebieten leben, womit sie zu 40% der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Aber die Städte bergen auch ein großes Potenzial für Veränderungen in sich: 90% aller Fahrten mit dem Auto innerhalb von Städten sind kürzer als 6 km – ideale Entfernungen zum Laufen, um das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr zu benutzen.

Weder der Mobility Action Plan 2009 noch die jüngste vorausschauende Kommunikation zu „einer nachhaltigen Zukunft für den Verkehr“ fassen einen grundlegenden Wandel im Bereich der Verkehrsrichtlinien ins Auge. Dennoch sind Maßnahmen, um den Verkehrssektor auf eine nachhaltige Spur zu lenken, sowohl machbar als auch wirtschaftlich sinnvoll. Metropolregionen müssen im Mittelpunkt dieser Bemühungen stehen: Die Menschen müssen ermuntert werden, das Fahrrad zu nutzen, es müssen qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsangebote bereitgestellt werden, und integrierte Mobilitätslösungen sollten entwickelt werden. Das sind die wesentlichen Komponenten einer weichen und intelligenten städtischen Mobilität.





**What is necessary  
for a shift to  
sustainability?**

- ▶ **Mobility chains**  
walking-cycling-public transport/car-sharing/car pooling
- ▶ **well-developed public transport system**  
timing/customer service/interconnection to sub-urban areas
- ▶ **investments in sustainable infrastructure**  
cycling/separated bus- and tramlines/shared space
- ▶ **price incentives**  
toll system/green zones/multimodal integrated ticketing
- ▶ **Intermodal integrated information systems**  
e. g. mobility management

# Achieving Climate Neutrality in the Building Sector by 2050

Klimaneutralität im Bausektor bis zum Jahr 2050



**Dr. Burkhard Schulze-Darup**  
*Architect*

By 2050, carbon emission in the EU will have to be reduced by 80 to 95% to reach global climate protection goals. Unlike in most other sectors, it is possible to reach a 100% reduction in the construction industry with justifiable expenses and technology already available today. Which developments must be promoted in terms of building technology, neighbourhood concepts, urban development, renewable energy, supply systems, and climate protection concepts? To answer these questions, studies were done on efficiency components, individual buildings, and neighbourhoods designed in urban development plans. A scenario on this basis created for Germany demonstrates the prerequisites and, at the same time, the opportunities that can result.

**Dr. Burkhard Schulze-Darup**  
*Architekt*

Bis 2050 wird die Kohlenstoffemission in der EU um 80 bis 95% gesenkt werden, um die globalen Ziele des Klimaschutzes zu erreichen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Bereichen ist es im Baugewerbe möglich, eine 100%-ige Reduzierung mit gerechtfertigten Ausgaben und bereits heutzutage vorhandenen Technologien zu erreichen. Welche Entwicklungen müssen im Hinblick auf Bauverfahren, Nachbarschaftskonzepte, städtische Entwicklung, erneuerbare Energien, Versorgungssysteme und Klimaschutzkonzepte gefördert werden? Um diese Fragen zu beantworten, wurden Studien zu Effizienzkomponenten, individuellen Gebäuden und Wohnvierteln, die in Raumentwicklungsplänen Einzug fanden, durchgeführt. Ein Szenario, welches auf dieser Grundlage für Deutschland geschaffen wurde, zeigt die Voraussetzungen und zur gleichen Zeit auch die Möglichkeiten, die sich daraus ergeben können.



# Early Indications from the EUCO2 80/50 Project

## Erste Ergebnisse des EUCO2-80/50-Projektes

### Roger Read

*METREX Secretary General*

### Rainer Scheppelmann

*Hamburg Metropolitan Region*

The EUCO2 80/50 project was conceived and promoted by METREX with the objective of enabling all European metropolitan areas to adopt mitigation practices to achieve an 80% reduction of their greenhouse gas emission by 2050, in line with European Union targets.

In 2008, EUCO2 80/50 started as a strategy-finding project: Major European metropolitan regions compiled regional CO<sub>2</sub> inventories which were transferred to the data bank of a computer simulation. In scenario workshops, regional stakeholders of industry, transport, politics, research and NGOs tested the effectiveness of different mitigation strategies for their region, resulting in a concrete proposal for a regional long-term reduction strategy. The results gained from these workshops shall be disseminated to other metropolitan areas.

METREX already has produced a first draft of a Metropolitan Mitigation Practice Benchmark (EUCO2 plus). The metropolitan energy planning tool is a manual promising even a 90% mitigation of urban greenhouse gas emissions by 2050, when regions comply with the principles of insulating and generating.

The project was concluded in 2010. Its findings will contribute to the Hamburg Green Capital 2011 programme and the METREX autumn 2011 Hamburg Meeting.

### Roger Read

*METREX-Generalsekretär*

### Rainer Scheppelmann

*Metropolregion Hamburg*

Das Projekt EUCO2 80/50 wurde von METREX mit dem Ziel konzipiert und gefördert, alle europäischen Metropolgebiete in die Lage zu versetzen, Minderungspraktiken anzuwenden, um eine 80%-ige Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen bis 2050, in Übereinstimmung mit den Zielen der Europäischen Union, zu erzielen.

2008 startete EUCO2 80/50 als ein Strategiefindungsprojekt: Wichtige europäische Metropolregionen erstellten regionale CO<sub>2</sub>-Bestandsaufnahmen, die in die Datenbank einer Computersimulation eingegeben wurden. In Szenario-Workshops haben regionale Akteure aus Industrie, Verkehr, Politik, Forschung und NGOs die Wirksamkeit der verschiedenen Minderungsstrategien für ihre Region getestet, was zu einem konkreten Vorschlag für eine regionale langfristige Reduktionsstrategie führte. Die Ergebnisse, die man aus diesen Workshops gewonnen hat, werden an andere Metropolengebiete weitergegeben.

METREX hat bereits einen ersten Entwurf für eine „Metropolitan Mitigation Practice Benchmark“ (EUCO2 plus) erarbeitet. Das metropolitane Energieplanungstool ist ein Handbuch, welches sogar eine Minderung der städtischen Treibhausgase um 90% verspricht, wenn man den Prinzipien der Isolierung und Erzeugung folgt.

Das Projekt lief im Jahr 2010 aus. Seine Ergebnisse werden zum Programm „Hamburg Green Capital 2011“ und zum Hamburger Herbsttreffen von METREX 2011 beitragen.



# Findings and Conclusions on Intra-Metropolitan Polycentricity

## Ergebnisse und Fazit Intrametropolitane Polyzentralität



### Hans Hede

*Stockholm County Council*

### Peter Schmitt

*Nordic Centre for Spatial Development*

In 2009, the METREX Expert Group on Intra-Metropolitan Polycentricity started its work as an initiative of the Regional Planning Office in Stockholm. The group explored three thematic strands deemed to be closely related to the concept of polycentricity within metropolitan areas:

- Metropolitan Governance and the Implementation of Plans and Policies,
- Urban Sprawl and Climate Change Response,
- Economic Competitiveness and Functional Labour Division between Centres.

The central objective was to identify major challenges, to reflect current methods and to share experiences.

### Hans Hede

*Kreis Stockholm*

### Peter Schmitt

*Nordic Centre for Spatial Development*

2009 begann die METREX-Expertengruppe zur Intrametropolitanen Polyzentralität ihre Arbeit auf Initiative des Regionalen Planungsbüros in Stockholm. Die Gruppe erforschte drei thematische Stränge, die anscheinend eng mit dem Konzept der Polyzentralität innerhalb von metropolitanen Gebieten verbunden sind:

- Metropolitane Governance und die Umsetzung von Plänen und Richtlinien,
- Reaktionen auf Zersiedelung und Klimawandel,
- Wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und funktionelle Arbeitsteilung zwischen Zentren.

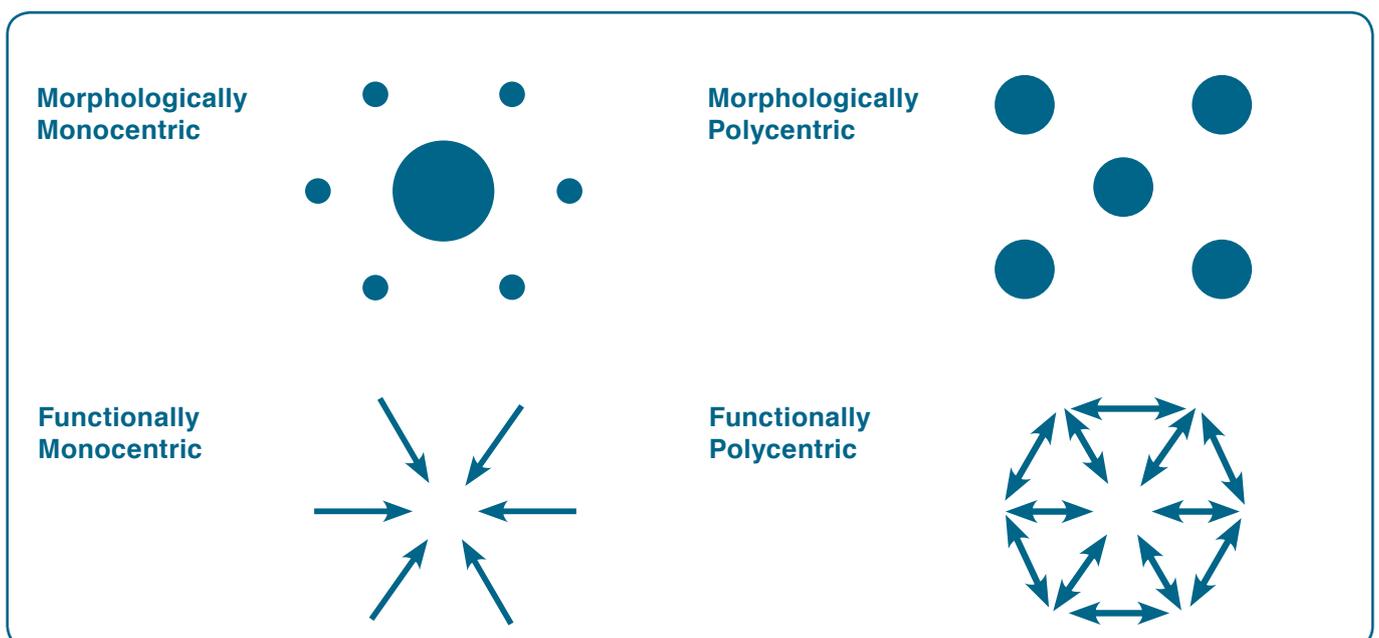
Das zentrale Ziel bestand darin, die wesentlichen Herausforderungen zu identifizieren, gegenwärtige Verfahren widerzuspiegeln und Erfahrungen zu teilen.

Major conclusions derived from inputs and discussions of the Expert Group are:

- The capacity of the governance system matters, clear strategies and solid instruments are needed.
- Intra-Metropolitan Polycentricity is not only a spatial concept, it also entails a specific governance capacity and response.
- Intra-Metropolitan Polycentricity requires co-operation, co-ordination and mutual understanding at different levels.
- Intra-Metropolitan Polycentricity can help to combat urban sprawl and thus to respond to climate change in a positive manner.
- Intra-Metropolitan Polycentricity can help to promote economic competitiveness and target-oriented labour divisions between centres.

Wesentliche Schlussfolgerungen, abgeleitet aus Beiträgen und Diskussionen der Expertengruppe, sind:

- Die Leistungsfähigkeit des Governance-Systems ist wichtig; klare Strategien und solide Instrumente sind erforderlich.
- Intrametropolitane Polyzentralität ist nicht nur ein Raumkonzept, sie bringt auch spezielle Governance-Kapazitäten und -resonanz mit sich.
- Intrametropolitane Polyzentralität verlangt Kooperation, Koordination und gegenseitiges Verständnis auf verschiedenen Ebenen.
- Intrametropolitane Polyzentralität kann dazu beitragen, die Zersiedelung zu bekämpfen und somit auf den Klimawandel in einer positiven Art und Weise zu reagieren.
- Intrametropolitane Polyzentralität kann dazu beitragen, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und die zielgerichtete Arbeitsteilung zwischen Zentren zu fördern.



# METREX Expert Groups – Excursions into the Capital Region

## METREX-Expertengruppen – Exkursionen in die Hauptstadtregion

METREX Members have initiated Expert Group considerations of common issues. The Expert Groups collect relevant knowledge and experience, consider the implications and publish their findings and conclusions. Their work is open to all interested members. Working processes and schedules are flexible, since professional contents and policy proposals follow the societal and the political discourse.

Within the conference framework, the Expert Groups went on excursions to places of interest representing innovative projects and solutions concerning the Expert Groups' respective issue. They reflected impressions gained in expert inputs and group discussions, and they will implement them into their further working process.

METREX-Mitglieder haben Expertengruppen ins Leben gerufen, um gemeinsame Themen zu beleuchten. Die Expertengruppen sammeln relevantes Wissen und Erfahrungen, berücksichtigen die Wechselwirkungen und veröffentlichen ihre Feststellungen und Schlussfolgerungen. Ihre Arbeit ist offen für alle interessierten Mitglieder. Arbeitsprozesse und -pläne sind flexibel, da die fachlichen Inhalte und Politikvorschläge dem gesellschaftlichen und politischen Diskurs folgen.

Im Rahmen der Konferenz haben sich die Expertengruppen auf Exkursionen begeben, um Orte zu besuchen, die von Relevanz sind und innovative Projekte und Lösungen im Hinblick auf die entsprechende Problemstellung der Expertengruppe aufzeigen. Sie spiegeln Impressionen wider, die sie aus Expertenwissen und Gruppendiskussionen gewonnen haben, und werden diese in ihren zukünftigen Arbeitsprozess einbeziehen.



# Expert Group “Intra Metropolitan Polycentricity”

## Expertengruppe „Intrametropolitane Polyzentralität“

The Expert Group explores examples of best practice and the exchange of knowledge between METREX metropolitan regions on intra-metropolitan polycentricity.

*Lead: Stockholm County*

Die Expertengruppe befasste sich mit Best-Practice-Beispielen und Wissensaustausch zwischen METREX-Metropolregionen zu intrametropolitane Polyzentralität.

*Leitung: Provinz Stockholm*

### Excursion 1 Creative Industries – New Basis for a Polycentric City

An input presentation first compares and contrasts the creative development of the suburb of Spandau since the 1990s and the present-day stimuli of the creative scene in Nordneukölln. It addresses both fears of gentrification processes and the question of whether in international competition, Berlin can afford to bank only on low rents in the long run. On the other hand, is urban planning accelerating gentrification processes at a rate the professionalisation of creative companies cannot keep up with?

On a guided walking tour of Friedrichshain and the Mitte district, participants can gain first-hand insights into the creative quarters.

### Exkursion 1 Kreativindustrie – Eine neue Basis für die polyzentrale Stadt

In einem Inputvortrag wurden zunächst die kreative Entwicklung der Spandauer Vorstadt seit den 1990er Jahren und die aktuellen Impulse der kreativen Szene in Nord-Neukölln gegenübergestellt. Angesprochen wurden sowohl Ängste vor Gentrifizierungsprozessen als auch die Frage, ob es sich Berlin im internationalen Wettbewerb auf Dauer leisten kann, lediglich auf niedrige Mietpreise zu setzen. Beschleunigt andererseits Stadtplanung Aufwertungsprozesse in einem Tempo, mit dem die Professionalisierung von kreativen Unternehmen nicht Schritt halten kann?

Bei einem geführten Stadtspaziergang in Friedrichshain und Mitte erhielten die Teilnehmenden Vor-Ort-Einblicke in die kreativen Quartiere.



Tacheles in Berlin | Tacheles in Berlin



Oberbaumbrücke in Berlin | Oberbaumbrücke in Berlin

## Expert Group “EUCO2 80/50”

### Expertengruppe „EUCO2 80/50“

The expert group addresses the impact of greenhouse emissions in towns and cities on the environment as well as possible solutions for reducing them by using renewables in particular.

*Lead: Hamburg Metropolitan Region*

Die Expertengruppe befasste sich mit Umweltauswirkungen von Treibhausgasemissionen in Städten sowie mit Lösungsansätzen zu deren Reduktion, insbesondere durch die Nutzung erneuerbarer Energien.

*Leitung: Hamburg Metropolitan Region*

#### Excursion 2 Renewable energies made in Brandenburg

During two guided tours of the solar plant and the biomass power plant at Hennigsdorf near Berlin, the participants were shown examples of the possibilities of CO<sub>2</sub>-free heat and electricity generation by using renewable raw materials.

In the “Cohnsches Viertel” district, the Hennigsdorf utilities are pioneering methods of district heating and have installed a solar plant with a total collector panel area of 854 m<sup>2</sup>, which supplies about 35% of the quarter’s houses with solar energy.

The biomass/CNG-based combined heat-and-power plant likewise built in this area produces a total of 12,000 MWh a year for heat and electricity to be fed into the supply grids.

#### Exkursion 2 Erneuerbare Energien made in Brandenburg

Im Rahmen zweier Führungen durch die Solaranlage und das Biomasseheizkraftwerk in Hennigsdorf bei Berlin wurden den Teilnehmern exemplarisch Möglichkeiten einer CO<sub>2</sub>-freien Wärme- und Stromerzeugung durch Nutzung nachwachsender Rohstoffe nähergebracht.

Im so genannten Cohnschen Viertel beschreiten die Stadtwerke Hennigsdorf neue Wege bei der Fernwärmeversorgung: Sie installierten eine Solaranlage mit insgesamt 854 m<sup>2</sup> Kollektorfläche, die ca. 35% der Wohngebäude des Viertels mit solarer Energie versorgt.

Das ebenfalls in diesem Gebiet installierte Biomasse-Erdgas-Blockheizkraftwerk erzeugt zur Einspeisung in Versorgungsnetze jährlich insgesamt 12.000 MWh für Wärme sowie für die Stromversorgung.



Biomass heat and power plant Hennigsdorf | Biomasseanlage Hennigsdorf

# Expert Group “Major Infrastructures”

## Expertengruppe „Große Infrastrukturen“

The focus of the excursion was initially on the current activities of the METREX expert group “Major Infrastructures”. It addressed the consultation process on the Trans-European Transport Networks in depth and prepared the METREX network’s position paper.

*Lead: Joint State Planning Department of Berlin-Brandenburg*

### Excursion 3 Transportation Hubs and Logistic Benefits

Examples of key transport routes with lines and hubs were visited in the south of Berlin:

#### **Berlin-Schönefeld International Airport (BBI)**

The BBI site in Schönefeld is convenient: easy to reach, close to the city, parts of the existing airport can continue to be used.

The project’s overall ecological balance is positive: although the extension of the airport means that several tens of thousands of residents living near Schönefeld Airport will suffer greater noise pollution from flights, about three-quarters of a million people will be permanently relieved of aircraft noise, as the inner-city Tegel and Tempelhof airports are closing.

The construction of the BBI airport is embedded in a whole host of infrastructure projects providing better connections between the south-east of Berlin and the city centre. The BBI will have its own motorway access and a railway station right beneath the terminal. Roads and railway lines into the centre of Berlin, to Cottbus and Dresden, to the Polish border and towards Potsdam/Magdeburg are being extended.

The initial capacity will be 22 million passengers. The capacity of the BBI can be further increased on a modular basis.

Fachlicher Ausgangspunkt der Exkursion waren zunächst die aktuellen Aktivitäten der METREX-Expertengruppe „Große Infrastrukturen“. Sie befasste sich intensiv mit dem Konsultationsprozess zu den trans-europäischen Verkehrsnetzen und bereitete die Stellungnahme des Netzwerkes METREX vor.

*Leitung: Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg*

### Exkursion 3 Drehscheiben des Verkehrs und logistischer Nutzen

Im Süden Berlins wurden beispielhaft wichtige Transportwege mit Trassen und Hubs besucht:

#### **Internationaler Großflughafen Berlin-Schönefeld (BBI)**

Der BBI-Standort in Schönefeld ist günstig: schnell erreichbar, stadtnah, und Teile des bestehenden Flughafens können weitergenutzt werden.

Die ökologische Gesamtbilanz des Projekts fällt positiv aus: Zwar werden durch den Flughafen-Ausbau einige Zehntausend Anwohner am Flughafen Schönefeld stärker durch Fluglärm belastet. Im Gegenzug aber werden rund eine dreiviertel Million Personen dauerhaft vom Fluglärm entlastet, da die innerstädtischen Flughäfen Tegel und Tempelhof geschlossen werden.

Der Bau des BBI ist eingebettet in eine ganze Reihe von Infrastrukturprojekten, mit denen der Berliner Südosten besser an die City angebunden wird. Der BBI erhält einen eigenen Autobahnanschluss und einen Bahnhof direkt unter dem Terminal. Straßen- und Schienenwege ins Berliner Zentrum, nach Cottbus und Dresden, zur polnischen Grenze und in Richtung Potsdam/Magdeburg werden ausgebaut.

22 Millionen Passagiere beträgt die Startkapazität. Modular kann die Kapazität des Flughafens BBI weiter gesteigert werden.

**Resources for logistics companies of every size – the Berlin-South Freight Transport Centre (Großbeeren)**

The expansion of Schönefeld Airport to become an international air transport hub adds an extra dynamic to the logistics location. The Berlin South and Berlin West freight transport centres are numbers 3 and 8 respectively in Germany; Berlin South is number 10 in Europe.

Situated outside the gates of the German capital, the Großbeeren Freight Transport Centre South has developed into the most high-performing freight transport centre in eastern Germany, offering first-class conditions both for improved distribution in the region and for consolidating national and European transport.

**Ressourcen für Logistikunternehmen aller Größen – Güterverkehrszentrum Berlin Süd (Großbeeren)**

Der Ausbau des Flughafens Schönefeld zum internationalen Luftdrehkreuz bringt zusätzliche Dynamik für den Logistikstandort. Die Güterverkehrszentren (GVZ) Berlin Süd und Berlin West sind Nummer 3 und 8 in Deutschland; Berlin Süd ist europaweit Nummer 10.

Vor den Toren der Bundeshauptstadt hat sich das GVZ Süd/Großbeeren zum leistungsstärksten Güterverkehrszentrum in Ostdeutschland entwickelt. Es bietet sowohl erstklassige Voraussetzungen für eine optimierte Distribution in der Region als auch für die Konsolidierung bundes- und europaweiter Verkehre.

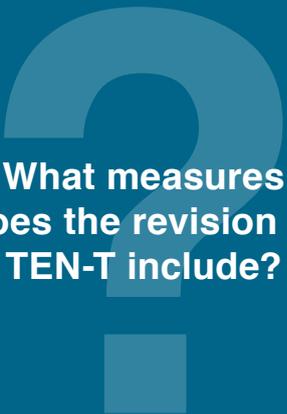


Container handling Großbeeren | Güterverkehrszentrum Großbeeren



## How is a modern TransEuropean Network being developed?

- ▶ **February 2009**  
Edition of “Green Paper regarding revision of TEN-T” by the Commission
- ▶ **Until end of April 2009**  
Broad public consultation process
- ▶ **Until middle of September 2010**  
Second consultation stage and lessons learnt: Core net with metropolitan regions as nodes and comprehensive net as basic net
- ▶ **December 2010**  
Report to Council
- ▶ **Expected June 2011**  
First Draft of Guidelines
- ▶ **Expected 2012**  
New Guidelines by legal act



## What measures does the revision of TEN-T include?

- ▶ **Methodology – Spatial approach**
- ▶ **Financing – Effectiveness of tools**
- ▶ **Matching and co-ordinating EU instruments**
- ▶ **Recommendations to Member States**
- ▶ **Implementation by Member States**

## Expert Group “Affordable Housing”

### Expertengruppe „Erschwinglicher Wohnungsbau“

The Expert Group addresses the growing strategic issue of social inclusion, housing need and affordability at the metropolitan level. The purpose of the Expert Group’s work is to assess the demand for affordable housing and to consider innovative mechanisms to meet it.

*Lead: Glasgow and the Clyde Valley Strategic Planning and Development Authority*

Die Expertengruppe reagiert auf die wachsende Bedeutung der sozialen Inklusion, des Wohnraumbedarfs und der Erschwinglichkeit auf metropolitaner Ebene. Der Zweck der Arbeit der Expertengruppe besteht darin, den Bedarf an erschwinglichem Wohnraum zu bewerten und innovative Mechanismen zu berücksichtigen, um diesem Bedarf zu entsprechen.

*Leitung: Glasgow and the Clyde Valley Strategic Planning and Development Authority (GCVSPDA)*

#### Excursion 4 Energy Efficiency and Low Costs

The Expert Group first visited a multiple dwelling unit realised by a “Baugruppe”, a group of private investors who collectively plan a building along their individual demands of a residential concept. The outcome is both an innovative, energy-efficient building and an affordable way of becoming a house owner in a Berlin inner-city district.

A visit to the “Märkisches Viertel” showed the progress of Europe’s biggest construction site for energy-efficient refurbishment of large housing areas. In its concept, the housing company GESOBAU implements energy-efficient technologies and seeks to keep rents at a constant level for their tenants by compensating higher net rents through savings in operating expenses.

#### Exkursion 4 Energieeffizienz und niedrige Kosten

Die Expertengruppe besichtigte zuerst ein Mehrfamilienhaus, welches von einer „Baugruppe“ realisiert wurde, einer Gruppe privater Investoren, die gemeinsam ein Gebäude entsprechend ihrer persönlichen Anforderungen an ein Wohnkonzept entwickelt hat. Das Ergebnis ist ein innovatives, energieeffizientes Gebäude und zugleich eine Möglichkeit, zu erschwinglichen Kosten Hausbesitzer in einem Innenstadtbezirk von Berlin zu werden.

Beim Besuch des „Märkischen Viertels“ wurde das Voranschreiten der größten Baustelle Europas in Bezug auf eine energieeffiziente Sanierung von großen Wohngebieten gezeigt. Bei diesem Konzept setzt die Wohnungsgesellschaft GESOBAU energieeffiziente Technologien um und versucht, die Mieten für ihre Mieter konstant zu halten, indem höhere Nettomieten durch Einsparungen in den Betriebskosten kompensiert werden.



Märkisches Viertel



Climate Solar House Berlin | Klimasolarhaus in Berlin

# Expert Group “Metropolitan Strategies on Demographic Challenges”

## Expertengruppe „Herausforderung demografischer Wandel – Strategien von Metropolen“

Players from the economic region of Berlin-Brandenburg and international experts addressed the issue of how to deal with the demographic change in the economy.

*Lead: Senate Department for Urban Development, Berlin*

Akteure der Wirtschaftsregion Berlin-Brandenburg und internationale Experten stellten sich der Frage, wie mit dem demografischen Wandel in der Wirtschaft umzugehen ist.

*Leitung: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin*

### Excursion 5 Demographic Change: Task Management in Enterprises

In the midst of the government quarter, in the Permanent Representation of the Federal State of Brandenburg to the German government, the focus of presentations and discussions was on the economic attractiveness of metropolises, how metropolitan demographic strategies compare internationally, and action required to cover the future demand for a skilled workforce.

Then Andrea Ferger-Heiter, the Demographics Officer of Galeria Kaufhof, presented the concept “Galeria for Generations” and guided participants through the department store in Alexanderplatz. It is the first retail store nationwide to be awarded the “Generation-Friendly Shopping” seal of quality. The elderly and disabled have special facilities to enjoy whilst in the store. The integrated approach embraces customers and staff, advertising and product design.

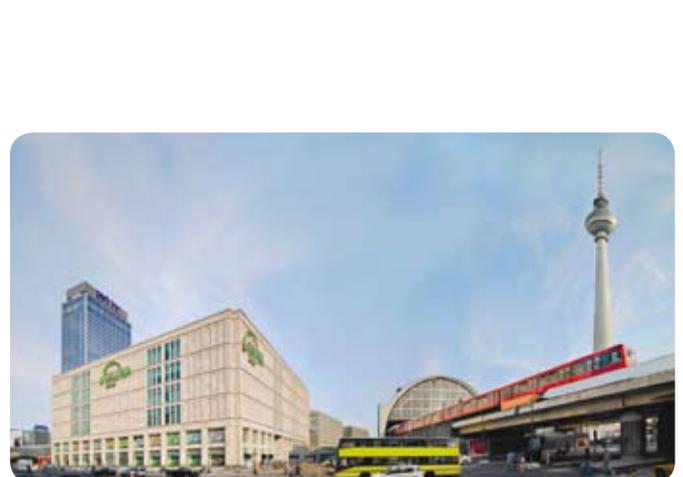
### Exkursion 5 Demografischer Wandel: Aufgabensteuerung in Unternehmen

Mitten im Regierungsviertel, in der Vertretung des Landes Brandenburg beim Bund, wurde zu den Themenschwerpunkten „wirtschaftliche Attraktivität von Großstädten“, „großstädtische Demografiestrategien im internationalen Vergleich“ sowie „Handlungserfordernisse zur Sicherung des zukünftigen Fachkräftebedarfs“ referiert und diskutiert.

Anschließend stellte Andrea Ferger-Heiter, Demografiebeauftragte der Galeria Kaufhof, das Konzept „Galeria für Generationen“ vor und führte durchs Haus am Alexanderplatz. Als bundesweit erstes Einzelhandelsgeschäft ist dieses mit dem Qualitätszeichen „Generationenfreundliches Einkaufen“ ausgezeichnet worden. Älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen wird ein besonders komfortabler Aufenthalt geboten. Der ganzheitliche Ansatz umfasst sowohl Kunden und Mitarbeiter als auch Werbung und Produktdesign.



Kaufhof Interior View | Kaufhof Innenansicht (Alexanderplatz Berlin)



Kaufhof Exterior View | Kaufhof Außenansicht (Alexanderplatz Berlin)



## 4 SCANDRIA

Chances and Challenges of the Scandinavian Adriatic Development Corridor

- 4.1 Trans-European Transport Networks – Accessibility in SCANDRIA-Corridor
- 4.2 Developments and Initiatives – Dimensions of the Corridor
- 4.3 Outlook – The Berlin Declaration

## 4 SCANDRIA

Chancen und Herausforderungen des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors

- 4.1 Transeuropäische Verkehrsnetze – Erreichbarkeit im SCANDRIA-Korridor
- 4.2 Entwicklungen und Initiativen – Dimensionen des Korridors
- 4.3 Ausblick – Die Berliner Erklärung

# Chances and Challenges of the Scandinavian-Adriatic Development Corridor

## Chancen und Herausforderungen des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors

The SCANDRIA Corridor is the shortest connection between the Adriatic Sea and Scandinavia. Its backbone is built of highly-productive and innovative metropolitan areas as well as fast and efficient North-South connections linking more than 110 million people in eleven European countries and eight capitals.

The capital region of Berlin-Brandenburg is located in the centre of this 2,000-kilometer corridor; at the interface between North-South and East-West. Therefore, the region has a particular interest in connecting Scandinavia via the Baltic Sea ports with Berlin-Brandenburg and the Adriatic Sea.

As the lead partner of the project SCANDRIA, which was initiated by the east German Federal States, Berlin-Brandenburg is excellently networked with other relevant cooperation projects, such as SoNorA (South-North-Axis) in the Central European space or Transitects (Transalpine Architects) in the Alpine area.

The initiative has grown into a broad alliance of more than 100 stakeholders from politics, administration, science and business. It ranges from Oslo to Venice and from Stockholm to Milan. Together the partners support innovative logistics solutions, and a safe, efficient and environmentally sound transport system and aim to improve the use of economic potentials in the SCANDRIA Corridor.

Der Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor ist die kürzeste Verbindung zwischen der Adria und Skandinavien. Sein Rückgrat bilden leistungsfähige und innovative Metropolregionen sowie schnelle und effiziente Nord-Süd-Verbindungen, die mehr als 110 Millionen Menschen in elf europäischen Ländern und acht Hauptstädten miteinander verbinden.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg liegt im Zentrum dieses 2.000 Kilometer langen Korridors, an der Schnittstelle zwischen Nord-Süd und Ost-West. Ihr ist es daher ein besonderes Anliegen, Skandinavien besser über die Ostseehäfen mit Berlin-Brandenburg und dem Adriaum zu verbinden.

Als Hauptpartner des Projektes SCANDRIA verknüpft die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg die von den ostdeutschen Bundesländern begonnene Initiative mit relevanten grenzüberschreitenden Projekten – wie dem Projekt South-North-Axis (SoNorA) im zentraleuropäischen Raum oder dem Projekt Transalpine Architects (Transitects) im Alpenraum.

Die Initiative ist zu einem breiten Bündnis von über 100 Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft gewachsen. Sie reicht von Oslo bis Venedig, von Stockholm bis Mailand. Gemeinsam setzen sich die Partner für die Beseitigung infrastruktureller Engpässe, für innovative Logistikkösungen, einen grünen Verkehrskorridor und die Verknüpfung wirtschaftlicher Potenziale im SCANDRIA-Korridor ein.



The SCANDRIA-Corridor connects North and South Europe |  
Der SCANDRIA-Korridor verbindet Nord- und Südeuropa

The SCANDRIA Corridor Day at the conference Metropolitan Futures sets an important milestone in this joint effort.

Speakers like Pat Cox, Co-ordinator of Trans-European Corridor No. 1 Berlin – Palermo, Konrad Bergmeister, CEO of Brenner Base Tunnel SE, or Paolo Costa, president of Venice Port Authority, clearly pointed out the embedding of the SCANDRIA Corridor into European and global developments.

The SCANDRIA Corridor is predestined as a Green Corridor, thanks to a further development of the rail traffic infrastructure, the intermodal node and the potentials for innovation in traffic engineering and telematics. Thus, SCANDRIA co-operates intensively with the Swedish government and the European Commission in developing an approach for Green Corridors.

This secures stable economic growth. Ports, nodes and modern infrastructures are important pillars for corridor development. The Öresund region's growth facilitated by the Öresundbridge is a best-practice example of cooperation in the SCANDRIA Corridor.

The SCANDRIA Berlin Declaration is another important step forward for the partnership. In summer 2012, the partners will present an action programme defining joint actions for the future.

Der SCANDRIA-Korridor-Tag auf der Konferenz Metropolitan Futures markierte einen wichtigen Meilenstein auf dem gemeinsamen Weg.

Redner wie Pat Cox, Koordinator des Transeuropäischen Korridors Nr. 1 Berlin–Palermo, Konrad Bergmeister, Geschäftsführer des Brenner Basistunnels, oder Paolo Costa, Präsident des Hafens Venedig, machten die Einbettung des SCANDRIA-Korridors in europäische und globale Entwicklungen eindrucksvoll deutlich.

Der weitere Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur, der intermodale Knoten und die enorme Innovationskraft in der Verkehrstechnik und Telematik prädestinieren den SCANDRIA-Korridor als grünen Verkehrskorridor. Intensiv kooperiert SCANDRIA daher mit der schwedischen Regierung und der Europäischen Kommission, um Ansätze für Grüne Korridore zu entwickeln.

Dies sichert auch in Zukunft ein tragfähiges Wirtschaftswachstum. Häfen, Knotenpunkte und moderne Verkehrsinfrastrukturen sind wichtige Stützen der Korridorentwicklung. Die durch die Öresundbrücke angestoßene Entwicklung der Öresundregion ist hierfür das beste Beispiel und Vorbild für die Kooperation im SCANDRIA-Korridor.

Mit der SCANDRIA Berlin Declaration gehen die Partner einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung Zukunft. Im Sommer 2012 werden sie ein Handlungsprogramm präsentieren, welches weitere gemeinsame Aktivitäten festlegt.

# The SCANDRIA Corridor – its Importance for European, National and Regional Spatial Development

## Der SCANDRIA-Korridor – seine Bedeutung für die europäische, nationale und regionale Entwicklung

### Tina Fischer

*State Secretary and Commissioner of the Federal State of Brandenburg to the Federal Government*

Our strategic aims and focuses in line with the European Union's cohesion policy are to:

- Give a boost to the Baltic-Adriatic development corridor
- Develop competitive markets in the corridor
- Improve accessibility from Oslo to Athens, from Stockholm to Palermo and beyond, integrating the southern Baltic ports and northern Adriatic ports.

Integrating the corridor in the Trans-European Transport Networks is a contribution to the development of the internal market and to improving the economic and social cohesion of the European Union. The metropolitan regions are part of this strategy.

The more transport flows grow, the greater the need for co-operation between the EU and national level as well as internationally between the regions: salient examples are the Øresund Bridge, access to the motorways of the sea in the North and South, and the crossing of the Alps with the Brenner Base Tunnel. We are also promoting our objectives in Brussels with the transnational projects SCANDRIA, SONORA, TRANSITECTS and Catch-MR.

### Tina Fischer

*Staatssekretärin und Bevollmächtigte des Landes Brandenburg beim Bund*

Unsere strategischen Ziele und Schwerpunkte im Sinne der Kohäsionspolitik der Europäischen Union sind:

- Stärkung des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors,
- Aufbau konkurrenzfähiger Wirtschaftsräume im Korridor,
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Oslo bis Athen, von Stockholm bis Palermo, und darüber hinaus die Einbindung der südlichen Ostseehäfen und nord-adriatischen Häfen.

Die Einbindung des Korridors in die transeuropäischen Verkehrsnetze ist ein Beitrag zur Entwicklung des Binnenmarktes und zur Verbesserung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes der Europäischen Union. Die Metropolregionen sind Elemente dieser Strategie.

Mit anwachsenden Transportströmen wächst der Kooperationsbedarf zwischen EU- und nationaler Ebene sowie länderübergreifend zwischen den Regionen: Herausragende Beispiele sind die Öresundbrücke, die Zugänge zu den Meeresautobahnen im Norden und Süden sowie die Alpenquerung mit dem Brenner Basistunnel. Mit den transnationalen Projekten SCANDRIA, SONORA, TRANSITECTS und Catch-MR tragen wir unsere Ziele auch bis nach Brüssel.



# Linking People, Ideas and Goods - State and Outlook Priority Project Corridor 1

Menschen, Ideen und Güter transportieren – Stand und Ausblick für den Korridor Nr. 1



Berlin-Palermo – central European axis | Berlin-Palermo – zentrale europäische Achse



## Pat Cox

*European Co-ordinator Priority Project 1, Trans-European Transport Networks*

The TEN-T priority project No. 1 is one of the most important North-South axes of the European Union within the Trans-European Transport Network. The axis ranges from Palermo via Northern Italy, Austria and Southern Germany to Berlin. It describes the future high-capacity route of the railway system, which connects major regions and cities in the corridor and provides a huge capacity of transport.

The connection from Berlin to Rostock port creates valuable synergetic effects for the development of a broad connection between Scandinavia and the Adriatic Sea.

Especially the cross-border sections require a high degree of co-ordination. A crucial factor for an efficient planning and realisation is the communication between the stakeholders.

The Brenner Base Tunnel presents the transnational core project of the axis No. 1.

## Pat Cox

*Europäischer Koordinator des Prioritären Projektes Nr. 1 der transeuropäischen Verkehrsnetze*

Der Korridor 1 ist innerhalb der transeuropäischen Verkehrsnetze eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen in der Europäischen Union. Die Achse reicht von Palermo über Norditalien, Österreich und Süddeutschland bis nach Berlin. Die Achse beschreibt eine künftige Hochleistungsstrecke für den Schienenverkehr, die wichtige Regionen und Städte im Korridor verbindet und hohe Transportkapazitäten bereitstellt.

Die weitere Anbindung des Ostseehafens Rostock an Berlin schafft dabei wertvolle Synergieeffekte für die Entwicklung einer breiteren Verbindung von Skandinavien an die Adria.

Vor allem bei den grenzüberschreitenden Teilabschnitten ist ein hohes Maß an Koordination gefragt. Ein entscheidender Faktor ist die Kommunikation zwischen allen Beteiligten, um eine effiziente Planung und Umsetzung zu gewährleisten.

Der Brenner Basistunnel ist das grenzüberschreitende Kernprojekt der Achse Nr. 1.

# Brenner: Major Link of the Corridor – Planning, Activating, Implementing, Impact

## Brenner: Kernelement des Korridors – Planung, Aktivierung, Umsetzung, Auswirkungen

### Konrad Bergmeister

CEO of Brenner Basis Tunnel BBT SE

The core element of the TEN-T priority axis No. 1 is the crossing of the Alps. Almost 50 million tons of goods is transported via the Brenner Pass per year, 70% by road. The aim of the Brenner Base Tunnel is to cope with the increasing flow of goods and to reduce the negative effects of transport for people and the environment.

The Brenner Base Tunnel is an enormous infrastructure project which requires a comprehensive planning and a dialogue between all stakeholders. Therefore, Prof. Karel van Miert, former European Co-ordinator of priority project No. 1, initiated the Brenner Corridor Platform which is being continued by Pat Cox. In the platform, ministries, regions and transportation companies from Italy, Austria and Germany agree on a common transport policy and rail logistics.

In autumn 2010, the first part of the exploratory tunnel will be completed. Starting with the next phase of realisation in spring 2011, the tunnel work should be completed in 2025 and taken into service in 2026.

### Konrad Bergmeister

Vorstand der Brenner Basistunnel BBT SE

Kernstück des TEN-T-Korridors 1 ist die Querung der Alpen. Jährlich werden bis zu 50 Millionen Tonnen Güter über den Brennerpass transportiert, davon 70% auf der Straße. Ziel ist, durch den Bau des Brenner Basistunnels den steigenden Güterströmen gerecht zu werden und Bewohner wie Umwelt nachhaltig vom Verkehr zu entlasten.

Der Brenner Basistunnel ist ein gigantisches Infrastrukturprojekt, welches eine umfassende Planung und einen Dialog aller Seiten erfordert. Der frühere EU-Koordinator für den Korridor Nr. 1, Prof. Karel van Miert, hat deshalb die Brenner Korridor-Plattform initiiert, die von Pat Cox fortgeführt wird. In der Plattform stimmen Ministerien, Regionen und Verkehrsunternehmen aus Italien, Österreich und Deutschland ihre Verkehrspolitik und Schienengüterlogistik miteinander ab.

Im Herbst 2010 wurde der erste Teil des Erkundungstollens fertiggestellt. Nach dem Start der nächsten Realisierungsphase im Frühjahr 2011 soll der Tunnel im Jahr 2025 fertiggestellt und 2026 in Betrieb genommen werden.



Construction site Brenner Base Tunnel | Baustelle Brenner Basistunnel



# Green Corridors – a New Way towards Effective Accessibility

## Grüne Korridore – ein neuer Weg zu effektiver Erreichbarkeit

### Jerker Sjögren

*Co-ordinator for the Swedish Logistic Forum, Swedish Ministry of Enterprise, Energy and Communication*

To manage economic crisis and climate change, the EU has to improve logistics and transport, bring forward decarbonisation and foster a sustainable and efficient economy.

The Green Corridor approach is a response to those challenges.

The initiative of the Swedish Logistic Forum concentrates on freight transportation and includes elements like ecological logistics solutions, co-modality, the establishment of primary transport links, an innovation platform as well as harmonised regulations and consolidation of good flows.

The current discussion focuses on a clear definition and indicators for green corridors.

A vision for 2030 implies that:

- all TEN-T corridors are green,
- all infrastructural and administrative bottlenecks are eliminated,
- the corridor network connects all EU32 capitals, ports and multimodal nodes and
- market-driven labels and certificates are introduced.



The Swedish Green Corridor Initiative | Die schwedische Initiative für Grüne Korridore

### Jerker Sjögren

*Koordinator des schwedischen Logistikforums, Ministerium für Unternehmen, Energie und Kommunikation, Schweden*

Um Wirtschaftskrise und Klimawandel zu bewältigen, muss die EU Logistik und Verkehr verbessern, den Kohlendioxidausstoß verringern und eine nachhaltige, effiziente Wirtschaft fördern. Die Grünen Korridore sind die Antwort auf diese Herausforderungen.

Die Initiative des schwedischen Logistikforums konzentriert sich auf den Güterverkehr und beinhaltet zahlreiche Elemente, wie nachhaltige Logistiklösungen, Ko-Modalität, die Einrichtung primärer Verkehrsverbindungen, eine Innovationsplattform sowie harmonisierte Vorschriften und konsolidierte Güterströme.

In der aktuellen Diskussion stehen eine klare Definition und Indikatoren für die Grünen Korridore im Vordergrund.

Die Vision für 2030 sieht vor, dass

- alle TEN-T-Korridore Grüne Korridore sind,
- infrastrukturelle und administrative Engpässe beseitigt sind,
- Grüne Korridore alle Hauptstädte in der EU32, Häfen und multimodale Knoten verbinden und
- marktgerechte Labels und Zertifizierungen eingeführt sind.



# The European Dimension of Transport Policy – Role of Port Co-operation

## Die europäische Dimension von Verkehrspolitik – Die Rolle der Hafenkooperationen



### Paolo Costa

*President of Venice Port Authority*

The change in economic production and consumption patterns shifting from the USA and EU towards the Far East and Latin America is a unique opportunity for the Mediterranean region.

Providing the cheapest and the shortest naval route from the Far East via Suez to Central Europe, the Northern Adriatic Ports serve as a multiport gateway system. The NAPA (Northern Adriatic Port Association) was created in March 2010. Venice, Trieste, Ravenna (Italy) and Koper (Slovenia), were founder members. On the 29th November 2010, the port of Rijeka (Croatia) joined the association. NAPA aims at co-ordinating the single ports' activities in order to anticipate infrastructural and technical bottlenecks and to develop international competitiveness. One of NAPA's success stories is to establish a weekly direct service, reducing the transit time by one week.

With a special focus on railway links, the NAPA contributes to enhancing inland connections linking Scandinavia, Central Europe and the Adriatic, which is coherent with the decarbonisation and cohesion policy of the EU.

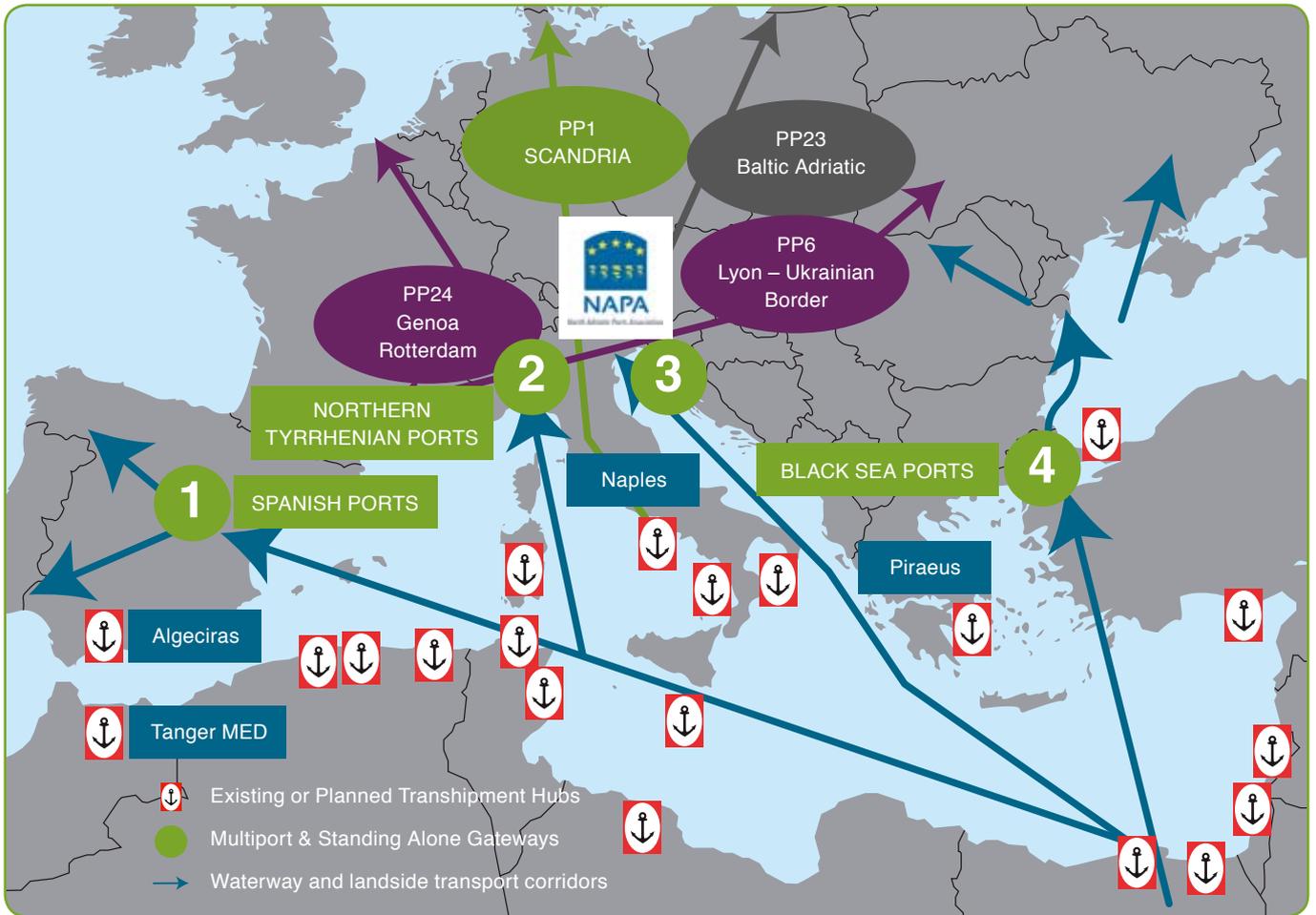
### Paolo Costa

*Präsident der Hafenbehörde Venedig*

Die Produktions- und Konsumverlagerung von den USA und der EU in Richtung Fernost und Lateinamerika bietet eine einmalige Chance für die Mittelmeerregion.

Auf der kostengünstigsten und kürzesten Seeroute von Fernost via Suez nach Zentraleuropa bilden die nord-adriatischen Häfen das entscheidende Tor nach Europa. Die NAPA (Northern Adriatic Port Association) wurde im März 2010 gegründet, um die damit verbundenen Herausforderungen zu meistern. Venedig, Triest, Ravenna (Italien) und Koper (Slowenien) sind die Gründungsmitglieder. Am 29. November 2010 trat der Hafen Rijeka (Kroatien) dem Hafenverbund bei. Die NAPA koordiniert die einzelnen Hafenaktivitäten, um infrastrukturelle und technische Engpässe zu verhindern und die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu entwickeln. Ein großer Erfolg ist die Einrichtung einer wöchentlichen Direktverbindung nach Fernost, wodurch die Fahrzeit um eine Woche verkürzt wurde.

Mit Blick auf die EU-Kohäsionspolitik und die Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes unterstützt die NAPA die Stärkung der Schienenverbindung zwischen Skandinavien, Zentraleuropa und der Adria.



The Northern Adriatic: Shortest link from Central Europe to the Far East | Die nördliche Adria: kürzester Weg aus Mitteleuropa in den Fernen Osten

# South Baltic Port Co-operation

## Hafenkooperationen im südlichen Ostseeraum

**Mario Lembke**  
Rostock Port

The Southern Baltic Sea region is one of the most frequented shipping regions of the world and the key gateway between Scandinavia and the Central European markets. The competitiveness of the region is mainly enhanced by the variety of ports and their specific offers.

In regard to economic aspects, co-operation between ports within motorways of the sea (MoS) projects is of special importance, as for example between Rostock and Gedser. While both ports will improve the connection of their hinterlands, the ferry company Scandlines has also ordered new ferries for this route.

Political co-operation between the ports strengthens the strategic position in the framework of European transport policy.

**Mario Lembke**  
Hafen Rostock

Der südliche Ostseeraum ist eine der am stärksten frequentierten Schifffahrtsregionen der Welt und die entscheidende Verbindung zwischen Skandinavien und den Märkten Zentraleuropas. Die Wettbewerbsfähigkeit der Region wird vor allem durch die Verschiedenartigkeit der einzelnen Häfen und ihrer spezifischen Stärken unterstützt.

In wirtschaftlicher Hinsicht sind Hafenkooperationen im Rahmen der Projekte zu Meeresautobahnen (MoS) sehr bedeutsam, beispielsweise zwischen Rostock und Gedser. Während beide Häfen hierbei die infrastrukturelle Anbindung des Hinterlands verbessern, orderte das Unternehmen Scandlines neue Fährschiffe für die Strecke.

Die politische Kooperation der Häfen stärkt deren strategische Position im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik.



Rostock Port: Gateway to Scandinavia | Hafen Rostock: Sprungbrett nach Skandinavien



# CETC as one of the South-North Axes in Central Europe – its Place and Role in a Coherent Transport System

## Der CETC als eine der Nord-Süd-Achsen in Mitteleuropa – seine Bedeutung und Rolle innerhalb eines kohärenten Verkehrssystems

### Adrian Mazur

*Department of Transport Policy and International Affairs, Ministry for Infrastructure, Poland*

Co-operation within the Central European Transport Corridor (CETC – ROUTE65) has been established in order to work out common transport connections linking economic potentials and develop new, long-lasting systems of economic relations between North and South Europe.

The CETC – ROUTE65 Corridor links the two seas, starting in Malmö, through the Skåne Region and into Poland and encompasses the sea ports of Ystad, Świnoujście and Szczecin. Over its land section, the corridor stretches along the Oder River through Western Poland into the Czech Republic, and further south to the western regions of Slovakia and Hungary, terminating its course at the Adriatic port of Rijeka in Croatia.

The CETC – ROUTE65 Corridor includes ferry links between Ystad and Świnoujście and combines road, rail-road, inland and waterway transport. The infrastructure of the corridor has a high priority from the angle of the Visegrad Group (Poland, Hungary, Slovakia and Czech Republic).

The Szczecin Declaration, signed at the Transport Ministers Conference on 28th June 2010, indicates that the corridor has the potential to be recognised as a Green Corridor.

### Adrian Mazur

*Abteilung für Verkehrspolitik und internationale Angelegenheiten, Ministerium für Infrastruktur, Polen*

Die Zusammenarbeit innerhalb des Zentraleuropäischen Verkehrskorridors (CETC – ROUTE65) wurde begründet, um gemeinsame Verkehrsverbindungen zu entwickeln, wirtschaftliche Potenziale zu bündeln und neue, dauerhafte Wirtschaftsbeziehungen zwischen Nord- und Südeuropa zu etablieren.

Der CETC – ROUTE65-Korridor verbindet zwei Meere; er verläuft von Malmö durch Skåne bis nach Polen und umfasst die Häfen in Ystad, Swinemünde und Stettin. Entlang der Oder verläuft er durch die Woiwodschaften Westpolens bis nach Tschechien und weiter Richtung Süden über die westliche Slowakei sowie Ungarn, bis er an der Adria am Hafen Rijeka in Kroatien endet.

Der CETC – ROUTE65-Korridor, der unter anderem die Fährverbindung zwischen Ystad und Swinemünde beinhaltet, verknüpft Straße, Schiene, Binnen- und Hochseeschifffahrt. Die Korridorinfrastruktur hat aus der Sicht der Visegrád-Gruppe (Polen, Ungarn, Slowakei und Tschechien) hohe Priorität.

Die Stettiner Erklärung, die am 28. Juni 2010 auf der Verkehrsministerkonferenz unterschrieben wurde, weist darauf hin, dass der Korridor das Potenzial hat, als Grüner Korridor anerkannt zu werden.



# Cross-Border Regional Development – Example: Öresund Bridge

## Grenzüberschreitende regionale Entwicklung – Beispiel Öresundbrücke



Bringing people together: The Öresund Bridge. |  
Bringt Menschen zusammen: die Öresund-Brücke.



### **Ole Damsgaard** Managing Director NORDREGIO

The Öresund fixed link is an outstanding example for strong synergetic effects between transport infrastructure and regional development. The headstone was laid when Sweden and Denmark had reached an agreement in 1991. Nine years later, in 2000, the bridge was completed and now connects Copenhagen and Malmö.

Spatial and economic development on both sides can be seen as favourable in every respect. Especially the deindustrialised areas around the ports have increased in prosperity thanks to their transformation into urban centres with new business areas.

Commonly agreed regional development strategies between Denmark and Sweden are a crucial factor in this development, and a further increase in prosperity can be expected.

To address the new challenges, rail transport is to be made more internationally competitive. A new fixed link between Helsingborg and Helsingør (H-H connection) could eliminate existing bottlenecks.

### **Ole Damsgaard** Geschäftsführer NORDREGIO

Die feste Öresundquerung ist ein herausragendes Beispiel für die starken Synergieeffekte zwischen Verkehrsinfrastruktur und regionaler Entwicklung. Der Grundstein wurde 1991 durch eine Vereinbarung zwischen Dänemark und Schweden gelegt. Neun Jahre später, im Jahr 2000, verband die Brücke Kopenhagen und Malmö.

Die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung auf beiden Seiten der Brücke ist durchweg positiv zu beurteilen. Vor allem die deindustrialisierten Hafenregionen erfuhren neuen Aufschwung durch die Verwandlung in urbane Zentren mit neuen Wirtschaftsansiedlungen.

Abgestimmte gemeinsame Regionalentwicklungsstrategien zwischen Dänemark und Schweden sind dabei ein ausschlaggebender Faktor und lassen eine weiterhin positive Entwicklung erwarten.

Die Herausforderung der Zukunft ist es, den Schienenverkehr internationaler auszurichten. Bestehende Engpässe könnten durch eine weitere feste Querung zwischen Helsingbog und Helsinggør (H-H Verbindung) beseitigt werden.

# Steps towards Co-operative Corridor Development – Introduction to “SCANDRIA Berlin Declaration”

## Schritte zur gemeinsamen Korridorentwicklung – Einführung in die „SCANDRIA Berlin Declaration“

### Kathrin Schneider

Head of Joint Spatial Planning Department  
Berlin-Brandenburg

The SCANDRIA Berlin Declaration sets new benchmarks for the international cooperation between the Baltic and the Adriatic Sea.

The SCANDRIA partnership contributes to the EU Cohesion Policy: It is actively involved in the development of EU strategies like Europe 2020, Baltic Sea Region Strategy and the renewal of the Trans European Networks of Transport. It supports the link from the Nordic Triangle to the Trans European priority axes no. 1 from Berlin to Palermo and no. 22 from Dresden to Athens. The partners will develop and present an action programme for a well-balanced and sustainable spatial and economic development in the Scandinavian Adriatic Corridor.

In joint actions, the SCANDRIA Corridor should be promoted on the political level, further co-operation in transport and business should be developed and the establishment of a green transport corridor should be focused.

### Kathrin Schneider

Leiterin der Gemeinsamen  
Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

Die SCANDRIA Berlin Declaration setzt neue Maßstäbe in der internationalen Zusammenarbeit zwischen Ostsee und Adria.

Die SCANDRIA-Partnerschaft leistet ihren Beitrag zur EU-Kohäsionspolitik: Sie beteiligt sich aktiv an der Erarbeitung von EU-Strategien, z.B. an der Strategie Europa 2020, an der Ostseeraumstrategie und an der Neugestaltung der Transeuropäischen Verkehrsnetze. Sie setzt sich ein für die Verknüpfung des „Nordischen Dreiecks“ mit den prioritären Achsen Nr. 1 von Berlin nach Palermo und Nr. 22 von Dresden nach Athen. Die Partner werden ein gemeinsames Handlungsprogramm für die räumlich ausgewogene und nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung im Ostsee-Adria-Korridor vorlegen.

Gemeinsam sollen der Ostsee-Adria-Korridor auf politischer Ebene vorangetrieben, weitere Kooperationen in Verkehr und Wirtschaft auf den Weg gebracht und der Ausbau zu einem Grünen Verkehrskorridor forciert werden.



SCANDRIA Berlin Declaration | SCANDRIA Berlin Erklärung



## Panel Discussion on the “SCANDRIA Berlin Declaration”

### „Podiumsdiskussion zur SCANDRIA Berlin Declaration“

An expert panel discussed the development of the corridor and emphasised the relevant key points that are mentioned in the SCANDRIA Berlin Declaration:

- The development of efficient transport routes and ports as much as the shift from road to rail has to be pushed forward,
- a crucial factor is co-operation between business, politics and research,
- successful corridor development needs political strategies and transnational planning,
- business as organised in the North-South initiative is crucial for the integration of business actors and the establishment of economic co-operation,
- co-operation needs a stable platform.

The panelists unanimously support the SCANDRIA Berlin Declaration.

Eine Expertenrunde diskutierte die Korridorentwicklung und hob die wichtigsten, in der SCANDRIA Berlin Declaration festgehaltenen Eckpunkte für Innovation und Wachstum hervor:

- Die Entwicklung leistungsfähiger Verkehrswege und Häfen sowie die Verlagerung von der Straße auf die Schiene muss vorangetrieben werden,
- ein entscheidender Faktor ist die Kooperation zwischen Wirtschaft, Politik und Forschung,
- erfolgreiche Korridorentwicklung braucht politische Strategien und grenzüberschreitende Planungssysteme,
- Wirtschaftsinitiativen wie die Nord-Süd-Initiative sind entscheidend für die Integration der Wirtschaftsakteure und das Zustandekommen wirtschaftlicher Kooperationen,
- die Zusammenarbeit benötigt eine tragfähige Kooperationsplattform.

Die Podiumsteilnehmer unterstützen einhellig die vorgestellte SCANDRIA Berlin Deklaration.







## 5 Annex

Service

Support

Curriculum Vitae of Speakers

Imprint

## 5 Anhang

Service

Unterstützer

Curriculum Vitae der Referenten

Impressum

# Service

## **Conference Website**

▶ <http://www.metropolitan-futures.de>

## **Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin**

Württembergische Straße 6

D-10707 Berlin

▶ <http://www.stadtentwicklung.berlin.de>

## **Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Land Brandenburg**

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8

D-14467 Potsdam

▶ <http://www.mil.brandenburg.de>

## **METREX**

Lower Ground Floor

125 West Regents Street

GP 2334 GLASGOW

▶ <http://www.eurometrex.org>

## **SCANDRIA Lead Partner and Project Director**

Horst Sauer, Dr. Ulrike Assig

Lead Partner: Joint Spatial Planning Department of Berlin and Brandenburg

Division GL 2: European Spatial Development

Lindenstraße 34 a

D-14467 Potsdam

▶ <http://www.scandriaproject.eu>

## **RADIALSYSTEM V**

Holzmarktstr. 33

D-10243 Berlin

▶ <http://www.radialsystem.de>

# Support Unterstützer



# Curriculum Vitae of Speakers

## Curriculum Vitae der Referenten

### Konrad Bergmeister

Holding Austrian and Italian citizenship, Konrad Bergmeister studied Civil Engineering at Innsbruck University, where he also obtained two Doctoral degrees (Engineering and Philosophy). In 1990, he founded his own civil engineering company, and since 1993, he has been working as a professor of civil engineering at BOKU University in Vienna. He became General Director of the "Brennerautobahn" (Brenner Motorway in Austria) in 1998/99 and was Technical Director and Chief Engineer of Brennerautobahn. Since 2006, he has been a board member of the BBT SE company (Brenner Basis Tunnel), planning and constructing one of the key elements of the trans-European Priority project No. 1 – the railway axis Berlin-Verona/Milan-Bologna-Naples-Messina-Palermo.

### Paolo Costa

Paolo Costa has been President of Venice Port Authority since 2008. He has been a member of the Advisory Board of ITF (International Transport Forum) at OECD since 2009. He has held numerous university posts in Planning and Economics, and was Italian Minister for Public Works (1996-1998) and Mayor of Venice (2000-2005). Between 1999 and 2009, he was a member of the European Parliament. In 2003, he was elected Chair of the Committee on Regional Policy, Transport and Tourism, which he held until 2009.

### Pat Cox

Since June 2010, Pat Cox has occupied the post of European Coordinator for Priority project No. 1 – the railway axis Berlin-Verona/Milan-Bologna-Naples-Messina-Palermo. Pat Cox graduated at Trinity College in Dublin. He is an economist and currently occupies a number of business- and non-business-related posts. He was a member of the European Parliament from 1989-2004, and elected President of the European Parliament from 2002-2004. In 2004, he was awarded the International Charlemagne Prize for his achievements with regard to the enlargement of the European Union and for his work in promoting greater EU democratisation. Since 2005, he has been President of the European Movement International. Pat Cox holds national honours bestowed by the presidents of Bulgaria, Estonia, France, Italy, Latvia, Lithuania and Romania.

### Konrad Bergmeister

Konrad Bergmeister, der österreichischer und italienischer Staatsbürger ist, studierte Bauingenieurwesen an der Universität Innsbruck, wo er auch die zweifache Doktorwürde erlangte (Dr.-Ing. und Doktor der Philosophie). Er gründete 1990 sein eigenes Ingenieurbauunternehmen und arbeitet seit 1993 als Professor für Ingenieurbau an der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU). Er wurde 1998/99 Geschäftsführer der Brennerautobahn und war Technischer Leiter und leitender Ingenieur der Brennerautobahn. Seit 2006 ist er im Vorstand der BBT SE (Brenner Basistunnel), die einen wesentlichen Teil des transeuropäischen vorrangigen Projekts Nr. 1 plant und baut – die Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo.

### Paolo Costa

Paolo Costa ist seit 2008 Präsident der venezianischen Hafenbehörde. Er gehört seit 2009 dem Beirat des ITF (International Transport Forum) der OECD an. Er hatte mehrere Universitätsposten in den Bereichen der Planung und Wirtschaftswissenschaften, war italienischer Bauminister (1996-1998) und Bürgermeister von Venedig (2000-2005). Von 1999 bis 2009 saß er im Europäischen Parlament, von 2003 bis 2009 war er dort Vorsitzender des Ausschusses für Regionalpolitik, Verkehr und Tourismus.

### Pat Cox

Seit Juni 2010 ist Pat Cox europäischer Koordinator des vorrangigen Projekts Nr. 1 – die Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo. Er studierte am Trinity College in Dublin. Pat Cox ist Wirtschaftswissenschaftler und hat zurzeit verschiedene Posten innerhalb und außerhalb der Wirtschaft inne. Er gehörte von 1989-2004 dem Europäischen Parlament an und war von 2002-2004 dessen Präsident. 2004 erhielt er den Internationalen Karlspreis für seinen Einsatz für die EU-Erweiterung und die Förderung einer stärkeren Demokratisierung der EU. Seit 2005 ist er Präsident der Europäischen Bewegung International. Pat Cox wurde von den Präsidenten Bulgariens, Estlands, Frankreichs, Italiens, Lettlands, Litauens und Rumäniens mit nationalen Auszeichnungen geehrt.

### **Michael Cramer**

Michael Cramer studied education, music and physical education in Mainz. From 1975-1995, he was a secondary-school teacher in the Neukölln district of Berlin. From 1989-2004, Mr. Cramer was a member of the Berlin city parliament and served as spokesman for transportation issues for the Greens in Berlin. He has also worked as a lecturer at the Otto Suhr Institute of the Freie Universität Berlin, teaching Urban and Transportation Policy in the Political Science Department. Since 2004, he has been an elected member of the European Parliament and in this role a member of the Committee on Transport and Tourism (TRAN).

### **Ole Damsgaard**

Ole Damsgaard has been managing director of NORD-REGIO, Stockholm, since 2005 - a research institute owned by the Nordic Council of Ministers dealing with regional policy and spatial planning. Ole Damsgaard has extensive experience of regional development and territorial planning policies. He has been a member of several national and international working and expert groups. Since 2005, he has been an associated member of the Nordic Senior Official Committee of Regional Policy. For years, he has been a part-time teacher at the University of Copenhagen in Social and Urban Geography. From 1994 to 2005, Ole Damsgaard was managing director of the Danish Town Planning Institute, Copenhagen.

### **Katharina Erdmenger**

Dr. Katharina Erdmenger works at the German Federal ministry of Transport, Building and Urban Development. Between 1997 and 1999, she was spokeswoman for the European Parliament and worked for the German Trade Union Federation (DGB).

### **Tina Fischer**

Tina Fischer is Brandenburg State Secretary and Commissioner of the Land of Brandenburg to the Federation.

### **Michael Cramer**

Michael Cramer studierte in Mainz Pädagogik, Musik und Sport auf Lehramt. Von 1975 bis 1995 arbeitete er als Lehrer in der Sekundarstufe im Berliner Bezirk Neukölln. Er gehörte von 1989 bis 2004 dem Berliner Abgeordnetenhaus an und war verkehrspolitischer Sprecher der Berliner Grünen. Er arbeitete außerdem als Dozent am Otto-Suhr-Institut der Freien Universität Berlin, wo er an der politikwissenschaftlichen Fakultät Stadt- und Verkehrspolitik lehrte. Seit 2004 sitzt er im Europäischen Parlament und gehört dem Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) an.

### **Ole Damsgaard**

Ole Damsgaard ist seit 2005 Geschäftsführer von NORD-REGIO, Stockholm – einem Forschungsinstitut des Nordischen Ministerrats mit Zuständigkeit für Regionalpolitik und Raumplanung. Ole Damsgaard verfügt über weitreichende Erfahrung in der Regionalentwicklung und Gebietsplanungspolitik. Er gehörte mehreren nationalen und internationalen Arbeits- und Expertengruppen an. Seit 2005 ist er assoziiertes Mitglied des Nordischen Hochrangigen Ausschusses für Regionalpolitik. Er arbeitet seit vielen Jahren nebenamtlich als Dozent für soziale und städtische Geografie an der Universität Kopenhagen. Von 1994 bis 2005 war Ole Damsgaard Geschäftsführer des dänischen Stadtplanungsinstituts in Kopenhagen.

### **Katharina Erdmenger**

Dr. Katharina Erdmenger arbeitet im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. Von 1997 bis 1999 war sie Sprecherin des Europäischen Parlaments und arbeitete für den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB).

### **Tina Fischer**

Tina Fischer ist Staatssekretärin in Brandenburg und Bevollmächtigte des Landes Brandenburg beim Bund.

**Hans Hede**

Hans Hede is Senior Regional Planner/International Co-ordinator at the Regional Planning Office, Stockholm County Council with a long-standing experience in metropolitan planning. At present, he is project leader for an action programme on polycentricity in the Stockholm region. He has been active in METREX since its inception and is chair of the Expert group on Intra-Metropolitan Polycentricity. He is also active as a part-time consultant, primarily in the developing countries.

**Ilse Helbrecht**

Ilse Helbrecht studied Geography, Sociology, and Public Law at the University of Münster from 1983 until 1990. In 1993, she obtained her doctoral degree at the Technical University Munich. In 1999, she qualified as a university lecturer. After working as a post-doc (Vancouver), lecturer (Munich) and visiting professor (Amsterdam), she became Professor for Human Geography at the University of Bremen in 2002 and served as Vice-President of the University from 2005-2008. Since 2009, she has been Professor of Cultural and Social Geography at Humboldt University Berlin. Her research topics are: urban geography, cultural and social geography, urban governance and housing / home ownership.

**Dietrich Henckel**

Dietrich Henckel, economist, graduated in 1973, and received his doctoral degree at the University of Konstanz in 1976. After researching at the Institute for Building Economics, University of Stuttgart, he worked at the German Institute of Urban Affairs (Deutsches Institut für Urbanistik, Difu) until 2004. In 2004, he became full-time professor for Urban and Regional Economics at the Technical University Berlin, Institute for Urban and Regional Planning. His main topics of research are: technological change and urban development, changing time structures and urban development, future of work, local economic strategies and urban security.

**Hans Hede**

Hans Hede ist leitender Regionalplaner und internationaler Koordinator im Regionalplanungsbüro des Stockholmer Provinzrats und verfügt über langjährige Erfahrung in der Regionalplanung. Derzeit leitet er ein Projekt zur Ausarbeitung eines Aktionsprogramms zur Polyzentralität in der Region Stockholm. Er hat sich seit Gründung von METREX im Netzwerk engagiert und leitet die Expertengruppe für Intrametropolitane Polyzentralität. Darüber hinaus arbeitet er in Teilzeit als Berater, vorwiegend in Entwicklungsländern.

**Ilse Helbrecht**

Ilse Helbrecht studierte von 1983 bis 1990 Geografie, Soziologie und Öffentliches Recht an der Universität Münster. Sie promovierte 1993 an der TU München, 1999 folgte die Habilitation. Nach Stationen als Postdoktorandin (Vancouver), Dozentin (München) und Gastdozentin (Amsterdam) wurde sie 2002 als Professorin für Humangeografie an die Universität Bremen berufen, wo sie von 2005-2008 außerdem Konrektorin war. Seit 2009 arbeitet sie als Professorin für Kultur- und Sozialgeografie an der Humboldt-Universität Berlin. Ihre Forschungsthemen sind: Stadtgeografie, Kultur- und Sozialgeografie, städtische Regierungsführung und Wohnen/Wohneigentum.

**Dietrich Henckel**

Dietrich Henckel ist Wirtschaftswissenschaftler. Er machte 1973 seinen Abschluss und erlangte 1976 seine Doktorwürde an der Universität Konstanz. Nach Forschungsaufgaben am Institut für Bauwirtschaft der Universität Stuttgart war er bis 2004 am Deutschen Institut für Urbanistik, Difu, beschäftigt. 2004 erhielt er eine Vollprofessur für Stadt- und Regionalökonomie an der Technischen Universität Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung. Seine Hauptforschungsthemen sind: technologischer Wandel und Stadtentwicklung, Zeitstrukturen im Wandel und Stadtentwicklung, Zukunft der Arbeit, lokale Wirtschaftsstrategien und Sicherheit in der Stadt.

### **Charles Landry**

Charles Landry studied in Britain, Germany and Italy. In 1978 he founded Comedia, a highly respected European consultancy working in creativity, culture and urban change. With his company, he has worked on several hundred projects and given talks in 45 countries. He helps cities reach their potential by triggering their imagination and thinking. He works collaboratively with clients by undertaking tailored research, participating in and helping to orchestrate events. The work ranges from projects to revitalise public, social and economic life through cultural activity, to visionary city and regional strategies or rethinking assets and potential. He has completed nearly 200 assignments for a variety of public and private clients. He has written several books, for example: *The Art of City Making* (2006); *The Creative City: A toolkit for Urban Innovators* (2000).

### **Mario Lembke**

After his apprenticeship at the German national railway company Deutsche Bahn, Mario Lembke studied business administration at the University of Rostock. Since 2007, he has worked for Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock - the operator and owner of the infrastructure of the Port of Rostock - and begun his career as Assistant to the Managing Director. After a period of one and a half years, he moved to the department of business development, in which he is currently dealing with different aspects of strategic planning, e.g. national and international politics, international co-operation programmes and maritime as well as intermodal rail transport solutions.

### **Claudia Lux**

Claudia Lux graduated in Social Sciences and obtained a Ph.D. in Chinese Studies and a university degree in Library Science. She has served on different library associations, and institutional boards. Since 1997, she has been Director General of the Central and Regional Library Berlin (Zentral- und Landesbibliothek Berlin, ZLB). From 2007 to 2009, she was President of the International Federation of Library Associations and Institutions (IFLA). She was awarded the title of Honorary Fellow (highest award by the World Association of Libraries) at Göteborg, annual IFLA conference in August 2010. Currently she is a member of the board of directors of the Council of Library and Information Research (CLIR), Washington D.C. and also Honorary Professor at Humboldt University Berlin, at the State University of Library Studies and Technologies in Sofia (Bulgaria) as well as Guest Professor at Wuhan University (China).

### **Charles Landry**

Charles Landry hat in Großbritannien, Deutschland und Italien studiert. 1978 gründete er Comedia, eine hoch angesehene europäische Beratungsfirma, die in den Bereichen Kreativität, Kultur und urbaner Wandel arbeitet. Mit seinem Unternehmen hat er mehrere Hundert Projekte bearbeitet und Vorträge in 45 Ländern gehalten. Er hilft Städten, durch die Anregung ihrer Phantasie und ihres Denkens ihr Potenzial zu verwirklichen. Mit seinen Kunden arbeitet er partnerschaftlich zusammen, führt für sie auf ihre Anforderungen zugeschnittene Untersuchungen durch, nimmt an Veranstaltungen teil und hilft, diese abzustimmen. Seine Arbeit reicht von Projekten zur Neubelebung des öffentlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens mithilfe der Kultur bis zu visionären Stadt- und Regionalstrategien oder der Neubetrachtung von Aktiva und Potenzialen. Er hat fast 200 Aufträge im Namen zahlreicher öffentlicher und privater Kunden ausgeführt. Charles Landry hat mehrere Bücher verfasst, zum Beispiel: *The Art of City Making* (2006); *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators* (2000).

### **Mario Lembke**

Nach seiner Berufsausbildung bei der Deutschen Bahn studierte Mario Lembke Betriebswirtschaft an der Universität Rostock. Seit 2007 ist er bei der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock beschäftigt – dem Infrastrukturbetreiber und -eigentümer des Rostocker Hafens –, wo er seine Laufbahn als Assistent des Geschäftsführers begann. Nach anderthalb Jahren wechselte er zur Wirtschaftsförderungsabteilung, in der er sich zurzeit mit verschiedenen Aspekten der strategischen Planung beschäftigt, zum Beispiel der nationalen und internationalen Politik, internationalen Kooperationsprogrammen sowie Seeverkehrs- und intermodalen Schienenverkehrslösungen.

### **Claudia Lux**

Claudia Lux studierte Sozialwissenschaften und hat einen Doktor in Sinologie sowie einen Abschluss in Bibliothekswissenschaften. Sie hat für verschiedene Bibliotheksverbände und institutionelle Stellen gearbeitet. Seit 1997 ist sie Generaldirektorin der Zentral- und Landesbibliothek Berlin (ZLB). Von 2007 bis 2009 war sie Präsidentin des Internationalen Verbands der bibliothekarischen Vereine und Institutionen (IFLA). Sie wurde bei der Jahreskonferenz der IFLA im August 2010 in Göteborg als Honorary Fellow ausgezeichnet (die höchste Auszeichnung des Weltverbands der Bibliotheken). Zurzeit gehört sie dem Vorstand des

**Adrian Mazur**

Adrian Mazur studied international relations at Maria Curie-Skłodowska University in Lublin (master thesis on “Dilemmas and strategic assumptions of German foreign policy”) and politics and geography at Durham University in England as an Erasmus student. Currently working in the Department of Transport Policy and International Affairs at the Ministry of Infrastructure in Warsaw, he deals with issues related to strategic planning, co-operation in the Baltic Sea Region and EU transport-related policies.

**Reiner Nagel**

Reiner Nagel, architect and urban planner, graduated in Architecture in 1985. He worked as an independent architect and planner and did his state exams in Urban Design in Hamburg. Between 1998 and 2001, he was Project Manager and Signing Officer at HCH Hafen City Hamburg GmbH. Since 2005, he has been Head of Department for Urban Planning and Open Space in the Senate Department for Urban Development Berlin, and holds a lectureship at the Berlin University of Technology.

**Jürgen Neumüller**

Jürgen Neumüller graduated as a Civil Engineer in 1993 and obtained a doctoral degree in engineering at Darmstadt University of Technology in 2000. Since then, he has worked at INFRASTRUKTUR & UMWELT heading its Potsdam office, having been a Partner with the company since 2004. He has specialised in European programs and projects as an evaluator and project developer and manager. He has been involved in several evaluations and managed about a dozen international projects. Currently, he is working in the INTERREG projects SCANDRIA, SoNorA, CATCH-MR and others.

**Hannu Penttilä**

Hannu Penttilä obtained a Master of Science degree at the Helsinki University of Technology in 1979. After that, he worked for the Ministry of Environment and the Helsinki Metropolitan Area Council until 2007. Since 2008, he has been Deputy Mayor of City Planning of Helsinki. He has been active as President of the European Metropolitan Transport Authorities (EMTA) since 2007 and President of the European Network of Metropolitan Regions and Areas (METREX) since 2009.

Council of Library and Information Research (CLIR), Washington D.C., and ist Honorarprofessorin an der Humboldt-Universität zu Berlin und der Staatlichen Universität für Bibliothekarische Studien und Technologien in Sofia (Bulgarien) sowie Gastprofessorin der Universität Wuhan (China).

**Adrian Mazur**

Adrian Mazur studierte an der Maria-Curie-Skłodowska-Universität in Lublin Internationale Beziehungen (Diplomarbeit zu „Dilemmata und strategische Annahmen der deutschen Außenpolitik“) und als Erasmus-Student Politik und Geografie an der Universität Durham in England. Zurzeit arbeitet er im Referat für Verkehrspolitik und internationale Angelegenheiten des Infrastrukturministeriums in Warschau, wo er für Fragen der strategischen Planung, Kooperation im Ostseeraum und verkehrsbezogene EU-Politiken zuständig ist.

**Reiner Nagel**

Reiner Nagel ist Architekt und Stadtplaner. Er arbeitete als freier Architekt und Planer und machte in Hamburg sein Staatsexamen in Urban Design. Von 1998 bis 2001 war er Projektleiter und Prokurist bei der HCH Hafen City Hamburg GmbH. Seit 2005 leitet er das Referat für Stadt- und Freiraumplanung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin und arbeitet als Dozent an der Technischen Universität Berlin.

**Jürgen Neumüller**

Jürgen Neumüller erwarb 1993 seinen Abschluss als Bauingenieur und erlangte 2000 die Doktorwürde als Ingenieur an der Technischen Universität Darmstadt. Seither arbeitet er für INFRASTRUKTUR & UMWELT und leitet in dieser Firma, in der er seit 2004 Teilhaber ist, das Potsdamer Büro. Er hat sich als Gutachter auf europäische Programme und Projekte sowie Projektentwicklung und -leitung spezialisiert. Er hat an mehreren Bewertungen teilgenommen und über ein Dutzend internationale Projekte geleitet. Zurzeit arbeitet er an den INTERREG-Projekten SCANDRIA, SoNorA, CatchMR und anderen.

**Hannu Penttilä**

Hannu Penttilä erwarb 1979 seinen Magister an der Technischen Universität Helsinki. Danach arbeitete er bis 2007 im Umweltministerium und für den Regionalrat Helsinki. Seit 2008 ist er stellvertretender Bürgermeister von Helsinki mit Zuständigkeit für die Stadtplanung. Er engagiert sich seit 2007 als Vorsitzender der Europäischen Organisation der Auftraggeber des ÖPNV in Metropolregionen (EMTA) und ist seit 2009 Vorsitzender des Europäischen Netzwerks der Metropol- und Stadtregionen (METREX).

**Roger Read**

Roger Read, Secretary General of the Network of European Metropolitan Regions and Areas (METREX), is an Architect and Town Planner and worked as Deputy Chief Planner and Deputy Director in Scotland from 1969 until 1996. During his work at the Strathclyde Regional Council in Scotland, he founded METREX with the support of the European Commission, at the 1996 Glasgow Metropolitan Regions Conference. He became the first METREX Secretary General in 1996.

**Rainer Scheppelmann**

Rainer Scheppelmann is head of the International Climate Cooperation of Hamburg Metropolitan Region.

**Peter Schirmer**

Peter Schirmer is Deputy Permanent Head of the Joint Spatial Planning Department Berlin-Brandenburg.

**Peter Schmitt**

Dr. Peter Schmitt has been working as a Senior Research Fellow at Nordregio, the Nordic Centre for Spatial Development in Stockholm, since 2006. Prior to this, he was a Researcher at the Universities of Dortmund and Duisburg-Essen as well as at the ILS Research Institute of Urban and Regional Development in Dortmund. He has been extensively involved in a series of international research and consulting projects relating to urban and regional development issues, territorial governance and strategic spatial planning in metropolitan areas.

**Kathrin Schneider**

Kathrin Schneider is Head of the Joint Spatial Planning Department Berlin-Brandenburg.

**Burkhard Schulze Darup**

Dr. Burkhard Schulze Darup studied architecture at the Technical University Berlin and has been working as a freelancing architect since 1987. His main activities are improvements of accommodation and new buildings for the purpose of Resource Efficiency and Solar Architecture in the application of Passive House and Plus Energy technologies. He also performs presentations, advanced trainings and symposiums on these topics.

**Roger Read**

Roger Read, Generalsekretär des Netzwerks der europäischen Metropol- und Stadtregionen (METREX), ist Architekt und Stadtplaner und arbeitete von 1969 bis 1996 als stellvertretender Planungsleiter und stellvertretender Direktor in Schottland. Während seiner Tätigkeit für den Strathclyde Regional Council in Schottland gründete er 1996 mit Unterstützung der Europäischen Kommission bei der Konferenz der Metropolregionen in Glasgow METREX. Er wurde 1996 zum ersten Generalsekretär von METREX gewählt.

**Rainer Scheppelmann**

Rainer Scheppelmann leitet die internationale Klimakooperation der Metropolregion Hamburg.

**Peter Schirmer**

Peter Schirmer ist ständiger Berliner Vertreter der Leiterin der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg.

**Peter Schmitt**

Dr. Peter Schmitt ist seit 2006 als leitender wissenschaftlicher Mitarbeiter bei NORDREGIO, dem Nordischen Zentrum für Raumentwicklung in Stockholm, beschäftigt. Davor arbeitete er als Wissenschaftler an den Universitäten Dortmund und Duisburg-Essen sowie am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund. Er hat intensiv an einer Reihe internationaler Forschungs- und Beratungsprojekte zu städtischen und regionalen Entwicklungsthemen, territorialer „Governance“ und der strategischen Planung in Ballungsräumen mitgearbeitet.

**Kathrin Schneider**

Kathrin Schneider ist Leiterin der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg.

**Burkhard Schulze-Darup**

Dr. Burkhard Schulze-Darup studierte Architektur an der Technischen Universität Berlin und arbeitet seit 1987 als freier Architekt. Seine Arbeitsschwerpunkte sind die Verbesserung von Bestands- und Neubauten unter dem Aspekt der Ressourceneffizienz und Solararchitektur unter Anwendung von Passivhaus- und Plus-Energie-Techniken. Er hält außerdem Vorträge und führt Fortbildungen und Symposien zu diesen Themen durch.

**Petra Schwarz**

Petra Schwarz, presenter and editor for Radio and TV, studied Cultural Sciences at Humboldt University, Berlin. Since 1983, she has been hosting and moderating national and international events like the “World Congress of Architecture”. Since 1993, she has been leading seminars and workshops on communication, presentation and media for politicians, business leaders, federations and associations. Between 2007 and 2009, she was spokesperson for the Senator for Economics, Technology and Women in Berlin.

**Frank Segebade**

Frank Segebade is head of Unit GL 4 ‘Regional Development and Structural Policy’ at the Joint Spatial Planning Department Berlin-Brandenburg.

**Jerker Sjögren**

Jerker Sjögren has been working at the Swedish Ministry of Enterprise, Energy and Communication as a coordinator for the Swedish Logistics Forum since 2008. The Logistics Forum is a Swedish government advisory body where industry, researchers and politicians meet and discuss solutions for the sustainable development of the transport sector. Its aim is to develop a concept of Green Freight Transport Corridors in Nordic countries. Jerker Sjögren is acting as manager for the Green Corridors Initiative which was introduced and put forward during Swedish EU Presidency. He is an economist and has more than 20 years of experience in the ICT field, both in private companies and public administration.

**Herbert Sonntag**

Herbert Sonntag is Professor of Transport Logistics at the Technical University of Applied Sciences Wildau since 2002 (Since 2003 he has been Vice-President of the Technical University of Applied Sciences Wildau). In 1973, he became a Graduate Engineer (Industrial Engineer) and later, in 1977, Doctor of Engineering at Technical University Berlin. Between 1975 and 1980, he worked as an assistant at the Technical University of Berlin, Institute of Statistics, Econometrics and Operations Research. Furthermore, he was Founder and Managing Director of the company IVU Traffic Technologies AG. So far, he has managed more than 50 national and international projects.

**Petra Schwarz**

Petra Schwarz studierte Kulturwissenschaften an der Humboldt-Universität zu Berlin und arbeitet als Moderatorin und Redakteurin für Funk und Fernsehen. Seit 1983 organisiert und moderiert sie nationale und internationale Veranstaltungen wie den „Weltkongress der Architektur“. Sie leitet seit 1993 Seminare und Workshops zu Kommunikation, Präsentation und Medien für Politiker, führende Köpfe der Wirtschaft, Verbände und Vereinigungen. Von 2007 bis 2009 war sie Sprecherin der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen in Berlin.

**Frank Segebade**

Frank Segebade leitet das Referat GL 4 für Regionalentwicklung und Strukturpolitik der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg.

**Jerker Sjögren**

Jerker Sjögren arbeitet seit 2008 im schwedischen Ministerium für Wirtschaft, Energie und Kommunikation als Koordinator des schwedischen Logistikforums. Das Logistikforum dient der schwedischen Regierung als Beratungsgremium, in dem Vertreter der Industrie, Wissenschaft und Politiker sitzen und Lösungen für die nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors diskutieren. Ziel des Forums ist, ein Konzept für einen umweltfreundlichen Güterverkehrskorridor in den nordischen Ländern zu erarbeiten. Jerker Sjögren leitet außerdem die „Green Corridors Initiative“, die unter schwedischem Ratsvorsitz eingeführt und vorangetrieben wurde. Er ist Wirtschaftswissenschaftler und verfügt über mehr als 20 Jahre Erfahrung im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT), sowohl in Privatunternehmen als auch in der öffentlichen Verwaltung.

**Herbert Sonntag**

Herbert Sonntag ist seit 2002 Professor für Verkehrslogistik an der Technischen Fachhochschule Wildau (seit 2003 ist er Konrektor). 1973 erwarb er seinen Abschluss als Diplom-Industrieingenieur, und 1977 erlangte er die Doktorwürde der Ingenieurwissenschaften an der Technischen Universität Berlin. Von 1975 bis 1980 arbeitete er als Assistent an der Technischen Universität Berlin am Institut für Statistik, Ökonometrie und angewandte Forschung. Darüber hinaus war er Gründer und Geschäftsführer der IVU Traffic Technologies AG. Er hat bereits mehr als 50 nationale und internationale Projekte geleitet.

**Gerhard Stahl**

Gerhard Stahl graduated in economics at the Technical University in Berlin. After working in several positions, he became Director-General for European and International Affairs at the Ministry for European and Federal Affairs of Schleswig-Holstein. From 1995-1999, Mr. Stahl was a member of the Cabinet of European Commissioner for Regional Policy and after that Deputy Head of Cabinet for the European Commissioner for Economic and Monetary Affairs. In September 2002, he was appointed Director for Consultative Work at the Committee of the Regions (CoR) and has been Secretary-General of the CoR since April 2004.

**David Sweet**

David Sweet is adviser to the Director General of DG REGIO at the European Commission.

**José Manuel Viegas**

José Manuel Viegas has been Full Professor of Transportation at the Department of Civil Engineering, Technical University of Lisbon since 1992. He has been Director of the Transportation Systems focus area in the MIT-Portugal Program since 2007. He was Vice President of the Scientific Committee of the World Conference for Transport Research Society between 1998 and 2007. He graduated as a Civil Engineer in 1975 and obtained his doctoral degree in Civil Engineering in 1984.

**Gerhard Stahl**

Gerhard Stahl machte seinen Abschluss in Wirtschaftswissenschaften an der Technischen Universität Berlin. Nach verschiedenen Positionen wurde er Generaldirektor für europäische und internationale Fragen im Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten des Landes Schleswig-Holstein. Von 1995 bis 1999 gehörte er dem Kabinett des Europäischen Kommissars für Regionalpolitik an und war danach stellvertretender Leiter des Europäischen Kommissars für Wirtschafts- und Währungsfragen. Im September 2002 wurde er zum Direktor für Beratungsarbeit im Ausschuss der Regionen (AdR) ernannt und ist seit April 2005 Generalsekretär des AdR.

**David Sweet**

David Sweet ist Berater des Generaldirektors der GD REGIO in der Europäischen Kommission.

**José Manuel Viegas**

José Manuel Viegas ist seit 1992 Vollprofessor für Verkehr an der Fakultät für Hoch- und Tiefbau der Technischen Universität Lissabon. Er leitet seit 2007 das Schwerpunktgebiet Verkehrssysteme des MIT-Portugal-Programms. Von 1998 bis 2007 war er stellvertretender Vorsitzender des wissenschaftlichen Ausschusses der World Conference for Transport Research Society. Er machte 1975 seinen Abschluss als Bauingenieur und erlangte 1984 im gleichen Fach die Doktorwürde.

# Impressum

## Herausgeber

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

## Redaktion

Gemeinsame Landesplanungsabteilung  
der Länder Berlin-Brandenburg  
Referat GL 2 – Europäische Raumentwicklung  
Lindenstraße 34a, D-14467 Potsdam  
Telefon: +49 (0) 331 / 866 - 87 01  
[www.gl.berlin-brandenburg.de](http://www.gl.berlin-brandenburg.de)

## Inhaltliche Bearbeitung

Planergemeinschaft Dubach, Kohlbrenner  
Lietzenburger Straße 44, D-10789 Berlin  
Telefon: +49 (0) 30/88 59 14-0  
[www.planergemeinschaft.de](http://www.planergemeinschaft.de)

Infrastruktur & Umwelt, Professor Böhm und Partner  
Gregor-Mendel-Str. 9, D-14469 Potsdam  
Telefon: +49 (0) 331 / 505 81-0  
[www.iv-info.de](http://www.iv-info.de)

## Bezugsmöglichkeit

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Broschürenstelle  
Am Köllnischen Park 3, D-10179 Berlin  
E-Mail: [broschuerenstelle@senstadt.berlin.de](mailto:broschuerenstelle@senstadt.berlin.de)  
Telefon: +49 (0) 30/90 25 - 12 45

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft  
Referat 10 – Koordination, Kommunikation,  
Internationales  
Henning-von-Tresckow-Str. 2-8, D-14467 Potsdam  
E-Mail: [oeffentlichkeitsarbeit@mir.brandenburg.de](mailto:oeffentlichkeitsarbeit@mir.brandenburg.de)  
Telefon: +49 (0) 331 / 866 - 87 01

## Grafische Bearbeitung

Johanssen + Kretschmer  
Berliner Freiheit 2, D-10785 Berlin  
Telefon: +49 (0) 30/520 00 57-0  
[www.jk-kom.de](http://www.jk-kom.de)

## Übersetzungs- und Dolmetscherleistungen

Dipl.-Dolmetscherin & Dipl.-Übersetzerin  
Stefanie Becker  
Simon-Meister-Straße 25, 50733 Köln  
Telefon: +49 (0) 221 / 732 77 10  
Fax: +49 (0) 221 / 732 83 88  
Mobil: +49 (0) 170 / 524 12 52  
E-Mail: [BeckerSprachen@aol.com](mailto:BeckerSprachen@aol.com)

Sprachagentur  
Uta Ritschel  
Hans-Sachs-Straße 14, 14471 Potsdam  
Telefon: +49 (0) 331 / 96 24 46  
Fax: +49 (0) 331 / 951 22 57  
Mobil: +49 (0) 172 / 392 86 61  
E-Mail: [Uritschel@t-online.de](mailto:Uritschel@t-online.de)

## Druck

Druckerei Arnold  
Am Wall 15, 14979 Großbeeren  
[www.druckereiarnold.de](http://www.druckereiarnold.de)

## Fotos und Bildnachweise

Seite 2, 10, 18, 22, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 95: Sascha Nolte

Seite 14: "Radialsystem V view from River Spree" Sebastian Bolesch

Seite 21: Wikipedia

Seite 27: "See and feel the City" - Charles Landry

Seite 28: "Coloured City" - Charles Landry

Seite 34: „Dichte kreativer Unternehmen in Berlin“ - Besecke, Anja (2008): Raum für die Kreativwirtschaft - Theorien, Fakten, Handlungsmöglichkeiten. Eine Untersuchung am Beispiel Berlins. Diplomarbeit am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin.

Seite 44: "Productive landscape" - Senatsverwaltung für Stadtentwicklung; v. Borries und BGMR

Seite 48, 53, 54: Hedwig Dylong, Planergemeinschaft Dubach, Kohlbrenner

Seite 52: "Development of the global power supply" - Shell-Study (till 2005)

Seite 55 : "Mono- and polycentricity" - Burger/Meijers 2010

Seite 57: Tacheles in Berlin - ©iStockphoto

Seite 57: Oberbaumbrücke in Berlin - Times 2008

Seite 58: "Biomass heat and power plant Hennigsdorf" - Stadtwerke Hennigsdorf

Seite 60: "Container Service Center Großbeeren" - IPG Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH

Seite 62: „Märkisches Viertel“ - GESOBAU AG

Seite 62: "Climate Solar House Berlin" - KlimaSolar-Haus, Berlin GbR

Seite 63: „Kaufhof Innen- und Außenansicht“ - Galeria Kaufhof

Seite 41, 43, 45, 46, 49, 51, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 74, 75, 76, 78: Klaudia Förster, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Berlin-Brandenburg

Seite 67: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung, Mecklenburg-Vorpommern

Seite 73/74: Venice Port Authority

Seite 77: Drago Prvulovic/Øresundsbron

Redaktionsschluss: Potsdam, April 2011

Urheberrechtsbelehrung: Die Texte und Präsentationen, Fotos und Grafiken unterliegen dem Urheberrecht sowie weiteren Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums und dürfen nicht für Handelszwecke, Wahlwerbung o. ä. vervielfältigt, verändert oder für andere Veröffentlichungen genutzt werden.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des jeweiligen Autors oder der Autorin wieder und entsprechen nicht immer der Meinung des Herausgebers.

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 Wählerwerbung verwendet werden. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.





METREX meets SCANDRIA. Together with the Scandinavian Adriatic Development Corridor project, the European Network of the Metropolitan Regions and Areas discusses key issues of European spatial development.

What challenges do the major European metropolitan regions and areas face? How can they cope with the increasing volumes of transport? What are the demands a sustainable energy and climate policy makes on spatial and transport concepts?

What changes do people have to adapt to? Some 500 experts from all over Europe discussed "Metropolitan Futures - Living, Learning, Shaping, Moving".

This brochure documents the three-day conference in September 2010, when the capital region Berlin-Brandenburg in conjunction with the METREX and SCANDRIA networks invited the experts to Radialsystem V in Berlin.

METREX trifft SCANDRIA. Das Europäische Netzwerk der Metropolregionen diskutiert gemeinsam mit dem Projekt Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor wichtige Fragen der europäischen Raumentwicklung.

Vor welchen Herausforderungen stehen die bedeutenden europäischen Ballungs- und Großräume? Wie kann das wachsende Verkehrsaufkommen bewältigt werden? Welche Anforderungen stellt eine zukunftsfähige Energie- und Klimapolitik an Raum- und Verkehrskonzepte?

Auf welche Veränderungen müssen sich die Menschen einstellen? Es diskutierten rund 500 Expertinnen und Experten aus ganz Europa unter dem Motto: „Metropolitan Futures – Leben, Lernen, Gestalten, Bewegen“.

Die vorliegende Broschüre dokumentiert die dreitägige Konferenz im September 2010, zu der die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg gemeinsam mit den beiden Netzwerken METREX und SCANDRIA ins Radialsystem V in Berlin geladen hatte.