



**Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung**  
Institute for Futures Studies and Technology Assessment

**Intelligentes Wachstum  
im Verkehrskorridor  
Deutschland-Skandinavien  
Visionen für nachhaltige und  
vernetzende Infrastrukturen und  
Strategien**

**Dr. Robert Gaßner, Christian Kamburow**

**Arbeitsbericht Nr. 24/2006**

Berlin, Februar 2006

## Dokumentation der Zukunftswerkstatt

### „Intelligentes Wachstum im Verkehrskorridor Deutschland/Skandinavien – Visionen für nachhaltige und vernetzende Infrastrukturen und Strategien“

im Rahmen des COINCO-Projektes

am 09.02.2006

im Tagungszentrum Katholische Akademie, Berlin

---

#### **Konzeption/**

**Moderation:** Dr. Robert Gaßner, IZT

**Ko-Moderation:** Timon Wehnert, IZT

**Dokumentation:** Dr. Robert Gaßner, IZT  
Jana Flemming, IZT  
Christian Kamburow, IZT  
Matthias Richter, IZT

#### **Teilnehmerinnen und Teilnehmer:**

Dr. cand. Magda Bender, Geografin

Prof. Karl-Heinz Breitzmann,  
Universität Rostock, Institut für Verkehr und  
Logistik

Jan Eldeby, Deutsch-Schwedische Handelskammer, Regionalbüro Nord

Jana Flemming, Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung

Daniel Günther, DIALOG Public Relations

Prof. Per Jespersen, Universität Roskilde, Center for Transport Research

Christian Kamburow, Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung

Peter Kwaß, NORDICenter am Technologiezentrum Neuruppin

Joachim Lund, Lund, Wachstums-Förderungs-Strategie

Uli Molter, Technische Universität Dresden, Institut für Geographie

Dr. Ines Nagijew, Regionaler Planungsverband Mittleres Mecklenburg/Rostock

Angelika Pauli, Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung

Jörg Podzuweit, Transportgewerkschaft TRANSNET

Matthias Richter, Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung

Elfriede Schlittenbauer, Deutsch-Schwedische Handelskammer, Regionalbüro Nord

Karl Schmude, Min. f. Arbeit, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

Dr. Carsten Schymik, Humboldt-Universität Berlin, Nordeuropa-Institut

Jirka Stachen, Investitionsbank des Landes Brandenburg

Christoph Stroschein, Stroschein Consult

Arnulf Tiffert, Industrie- und Handelskammer Rostock

Dag Yngland, Journalist





### **COINCO – Corridor of Innovation and Cooperation**

COINCO umfasst die grenzüberschreitende Region von Oslo über Göteborg, Malmö und Kopenhagen bis Berlin und Brandenburg. 12 Millionen Bürger leben und arbeiten in diesem Korridor, der sowohl drei Hauptstädte und eine Vielzahl von weiteren Großstädten umfasst, als auch einige der wichtigsten Logistik- und F&E-Zentren sowie eine einzigartige Vielfalt und Ballung von kulturellen und touristischen Orten. Das Hauptziel des COINCO-Projektes ist es, eine nachhaltige, attraktive und wettbewerbsfähige Region in Europa und im globalen Kontext zu entwickeln. Um die Ziele zu identifizieren und mögliche Realisierungspfade zu entwickeln, wurden mehrere Zukunftswerkstätten im COINCO-Raum durchgeführt, u.a. auch in Berlin durch das IZT. Der nachfolgende Arbeitsbericht dokumentiert die deutsche Zukunftswerkstatt und ihre Ergebnisse.

Weitere Informationen unter [www.coinco.nu](http://www.coinco.nu)

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einführung .....</b>	<b>5</b>
1.1	Einstieg ins Thema: Trends .....	6
<b>2</b>	<b>Beschwerde- und Kritikphase .....</b>	<b>8</b>
2.1	Kritiklisten .....	8
2.2	Ausgewählte „Hauptkritikpunkte“ mit Beispielen.....	11
2.3	Von der „persönlichen Hauptkritik“ zum „persönlichen Motto“ .....	13
<b>3</b>	<b>Phantasie- und Utopiephase .....</b>	<b>15</b>
3.1	Exkursion in utopische Wunschzukünfte.....	16
3.2	Ideenauswahl durch „Expertenduos“ und „Übersetzung“ der Ideen .....	27
<b>4</b>	<b>Verwirklichungs- und Praxisphase.....</b>	<b>30</b>
<b>5</b>	<b>Abschlussrunde.....</b>	<b>34</b>

## 1 Einführung

Dr. Gaßner vom IZT und Prof. Jespersen von der Universität Roskilde begrüßten die Teilnehmerinnen und fassten die Ziele der Zukunftswerkstatt sowie des COINCO-Projektes insgesamt zusammen. Prinzipiell gehe es um die Frage „Wie können sich bis 2025 Wachstum, Mobilität und Umweltschutz zu nachhaltigen Infrastrukturen im Korridor Berlin/Brandenburg – Skandinavien ergänzen?“. Dabei sollen attraktive Visionen entwickelt werden für den deutsch-skandinavischen Verkehrskorridor von Berlin/Brandenburg über Kopenhagen/Malmö und Göteborg bis nach Oslo. Das COINCO-Projekt stützt sich dabei insbesondere auf Zukunftswerkstätten, denn diese sind ein vielfältig erprobtes Instrument, um in einem kreativen Verfahren Visionen zu entwickeln und Chancen zu ihrer Verwirklichung zu ermitteln.

Herr Gaßner stellte anschließend die Methode „Zukunftswerkstatt“ und ihre Entstehungsgeschichte vor. Zukunftswerkstätten sind in den 70er Jahren als partizipative Problemlösungsmethode von Robert Jungk und Norbert Müllert in Berlin entwickelt worden. Sie zeichnen sich durch ein moderiertes zielgerichtetes Vorgehen mit Arbeit in wechselnden Kleingruppen aus, das von den Teilnehmenden inhaltlich bestimmt und gestaltet wird. Das besondere an der Methode ist der kreative „Umweg“ in der Utopiephase. Ideen und Lösungsansätze für die Praxis entwickeln die Teilnehmenden nicht aus den Problemen und Kritiken, sondern aus ihren Wünschen, Phantasien und utopischen Zukunftsentwürfen.

Damit derart gruppenverantwortet Probleme gelöst oder Themen durchdrungen werden können, sind drei Phasen zu durchlaufen:

### 1. **Beschwerde und Kritikphase**

Die Fragestellung der Werkstatt wird durch kritische Aufarbeitung ihrer verschiedenen Aspekte geklärt: Bestimmung des Ist-Zustands.

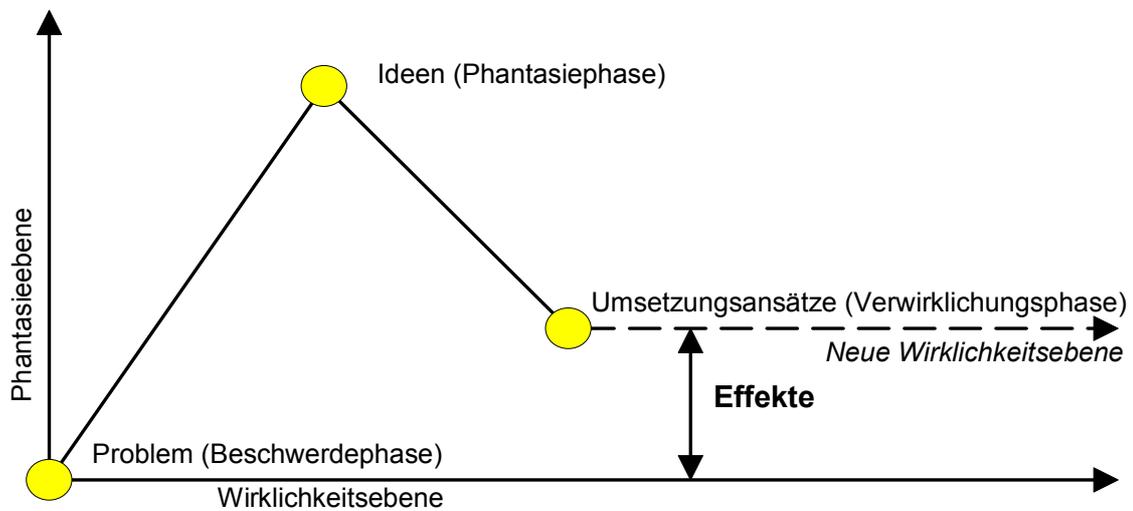
### 2. **Phantasie- und Utopiephase**

Die Hauptkritiken am Ist-Zustand werden mit Phantasie und Kreativität überwunden: Ausbreitung des Wunschhorizonts.

### 3. **Verwirklichungs- und Praxisphase**

Teile des Wunschhorizonts werden zu Forderungen bzw. Lösungsansätzen verdichtet: Klärung des Handlungspotentials.

Ziel des Drei-Phasen-Modells ist es, sich durch zeitweiliges Phantasieren von den Einengungen der Realität so zu lösen, dass wünschbare Lösungen und Handlungsansätze sichtbar werden.



### 1.1 Einstieg ins Thema: Trends

Zum Kennenlernen und um in das Thema einzusteigen wurden im Plenum Trends gesammelt. Die Aufgabenstellung lautete:

**Welche Entwicklungen kommen auf uns zu? Denken Sie an absehbare Veränderungen oder Herausforderungen in Bezug auf deutsch-skandinavische Verkehre. Nennen Sie eine Entwicklung, die die Zukunft des Skandinavienverkehrs – vielleicht auch für Sie ganz persönlich – prägen oder zumindest verändern wird.**

Die Teilnehmer schrieben dazu je einen Trend auf und stellten sich und „ihren“ Trend den anderen vor.

#### Trends

- Verkehr folgt den einfachsten Verbindungen.
- Weiteres Verkehrswachstum durch wirtschaftliche bzw. industrielle Arbeitsteilung
- Güterverkehr wird immer mehr durch Lkw geprägt.
- Intelligenter Ausbau der Schienenverbindung Berlin – Rostock und darüber hinaus
- Güterverkehr Kontinent – Skandinavien wächst stark und die Umweltbelastung steigt.
- Bewusstwerdung und „Kommunikation nach unten“, dass in Nordeuropa ein Potenzial auch für die eigene Wirtschaft besteht
- Norwegen: Mehr Verkehr über das Meer (Güter) und die Luft (Personen);
- Regionale Punkte für Auto- und Schienenverkehr Oslo – Göteborg – Kopenhagen
- Lückenschluss zw. skandinavischem und Berlin-Brandenburgischem Metropolraum!

- 
- Keine einzige erstklassige Verbindung zwischen Berlin-Brandenburg und der Öresund-Region
  - Die Region Rostock erhält eine wirtschaftliche (und sonstige) Aufwertung zwischen den Metropolen.
  - (Zunehmende?) Ausrichtung bzw. Orientierung der Politik in Berlin-Brandenburg auf die Ostseeregion
  - Schnelle Verbindung - Einbindung Region - Automatisierung - Sicherheit - Umweltschutz - Preiswürdigkeit - Wirtschaftlichkeit - Verfügbarkeit - Flexibilität
  - Fährverkehr und feste Querungen: Konkurrenz oder Ergänzung?
  - Brücken oder Fähren?
  - Brücke: „Twin-Cities“ Berlin-Kopenhagen
  - Die Fehmarn-Belt-Brücke wird die Neuen Bundesländer und Osteuropa von Skandinavien entkoppeln.
  - Ausgeprägter Verkehrs-Mix verbindet (Straße, Schiene, Wasser, Luft).
  - Verbesserung des Schienen- und Schiffsverkehrs für den Transport von Waren
  - Weiteres Zusammenwachsen in Europa zu Lasten der Rolle Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns als Transitregionen für Touristen
  - Lkw-Warentransport auf der Straße wächst.

## 2 Beschwerde- und Kritikphase

Für die Arbeit in der Kritikphase wurden drei Kleingruppen gebildet. In jeder Gruppe wurden Kritiklisten erstellt zu der Frage:

**Wenn Sie an deutsch-skandinavische Verkehrsmöglichkeiten, aber auch an Infrastrukturen für Logistik oder Tourismus denken – was ist unzureichend, was stört oder behindert Sie, wo tauchen immer wieder Schwierigkeiten auf?**

Im nächsten Schritt wurden von jeder Gruppe jeweils vier „Hauptkritikpunkte“ ausgewählt. Diese insgesamt 12 „Hauptkritikpunkte“ wurden im Plenum präsentiert und gemeinsam gruppiert. Zu diesen Kritikrubriken wurden anschließend im Plenum möglichst konkrete Beispiele gesammelt.

### 2.1 Kritiklisten

#### Arbeitsgruppe 1

- Wenig Touristen in Mecklenburg-Vorpommern (M-V) und Brandenburg aus Skandinavien
- Keine schnelle bzw. direkte Flugverbindung aus M-V nach Skandinavien
- Eisenbahnverbindung Berlin – Rostock ist schlecht
- Gute Verbindung nach Nord-Deutschland, aber nicht darüber hinaus
- Schlechte Bahn-Fähr-Abstimmung in Rostock und Nyköping
- Wegfall der Schnellfähre Rostock – Trelleborg (Delphin)
- Trelleborg abgeschnitten
- Kein Flug Rostock – Malmö/Stockholm
- Nur die Autoverbindung Neue Bundesländer – Skandinavien ist gut.
- Schwertransporte aus Nord-Ost-Deutschland nach Skandinavien sind schwierig wegen schlechter Schiffsverbindungen.
- Die Politik hat die Rolle und das Potenzial Skandinaviens für Norddeutschland nicht erkannt.
- Die Häfen sind nicht durch ÖPNV mit den Städten verbunden (Bsp. Rostock, Saßnitz etc.)
- Kein „Wir“-Gefühl in der norddeutschen Region
- Unterschiedliche Perspektiven in Öresund-Region und Norddeutschland (M-V, Brandenburg)

## Arbeitsgruppe 2

- Verkehr folgt funktionaler Integration.
- Zugverbindung schlecht (Fahrzeit lang, Reisekette kompliziert, schlechte Organisation/ kein gemeinsames Ticket, Tourismus leidet unter schlechter Verbindung)
- LKW-Verkehr wird zunehmen
- Güterverkehr zunehmend über Rostock
- Wenig Alternativen zu Straßen
- Schlechte Fähren (schlechte Qualität, kein Wettbewerb, zu lange Fahrdauer)
- Politische Aufmerksamkeit für Norden ist nicht vorhanden.
- Reisen sind kompliziert.
- Der Modalsplit ist nicht optimal.
- Einseitige Bilder voneinander, zu wenig Wissen über die Anderen
- Das Tourismusmarketing ist unzureichend.
- Der Verkehr geht an strukturschwachen Regionen vorbei (Anbindung von Regionen, regionale Bindung des Durchreiseverkehrs)
- Unterschiedliche Reisekulturen

## Arbeitsgruppe 3

- Keine direkte Bahnverbindung von Berlin nach Skandinavien
- Keine Schnittstelle vom Bahnhof zur Fähre in Warnemünde/Seehafen
- Bahnknoten in Rostock nicht aufnahmefähig bzw. unterentwickelt: Das führt zu Behinderungen im Güter- und Personenverkehr.
- Schlechte bzw. inakzeptable Fahrzeiten auf der Verbindung Berlin – Rostock – Saßnitz
- Schlechte Qualität der Reisezüge bzw. falsche Reisezüge (Regionalbahnen, S-Bahnen)
- Der ÖV-Anschluss in Skandinavien (Gedser, Trelleborg) ist schlecht.
- Fehlende Kapazitäten bei den PKW-Fähren zur Hauptsaison.
- Mangelndes Engagement für den Korridor
- Die Schnellfähre Rostock – Trelleborg wurde eingestellt.
- Entwicklungspotenziale wurden noch nicht erkannt (z.B. Stettin).
- Fehlende Kooperation (z.B. Stettin): Standortkonkurrenz durch zu viele Häfen
- Potenzial als Tiefseehafen wurde noch nicht erkannt.
- Vier verschiedene Währungen behindern.
- Mangelnde Kenntnisse über Skandinavien auf deutscher Seite, keine Erkenntnis der Wirtschaftskraft.

- Die Fehmarn-Belt-Querung ist schädlich für Strukturentwicklung der Neuen Bundesländer (verfehlt neue Märkte; führt zur Fehlentwicklung).



## 2.2 Ausgewählte „Hauptkritikpunkte“ mit Beispielen

### Rubrik 1 („Fehlendes Bewusstsein bzgl. Gemeinsamkeiten und Unterschiede“)

#### Kritiken:

- Fehlendes Korridorbewusstsein (mangelndes Wissen)
- Unterschiedliche Perspektiven in den deutschen und skandinavischen Regionen
- Das Bewusstsein der kulturellen Stärken der Regionen ist zu wenig ausgeprägt.
- Die Innovationspotenziale durch Kooperation mit dem Norden (untereinander) wird von Berlin-Brandenburg nicht gesehen.

#### Beispiele:

- Viele denken in Korridoren vor 1989.
- Es herrschen immer noch klischeehafte Reisebilder.
- Es besteht eine Konkurrenz zwischen dem östlichen und dem westlichen (Teil-)Korridor, also zwischen Hamburg – Schleswig-Holstein – Skandinavien und Berlin/Brandenburg – Mecklenburg-Vorpommern – Skandinavien
- Arbeitskräfte-Potenziale würden sich besser verteilen bei mehr Wissen über die Regionen.

### Rubrik 2 („Zu wenig Direktverbindungen“)

#### Kritiken:

- Es gibt keine schnelle Flugverbindung aus M-V nach Skandinavien.

#### Beispiel:

- Das Drehkreuz Kopenhagen wird nicht angeflogen.

### Rubrik 3 („wachsender Straßengüterverkehr“)

#### Kritiken:

- Trotz der erklärten politischen Absicht nimmt der Güterverkehr auf der Straße zu.

#### Beispiele:

- Der politische Wille ist gar nicht wirklich da.
- Die Deutsche Bahn-Cargo tut nichts für Rostock.
- Die Zugbildungsanlage in Rostock wird nicht genutzt.

### Rubrik 4 („Übergangene Regionen“)

#### Kritiken:

- Die Einbindung der Regionen in den Nord-Süd-Verkehr ist mangelhaft.

#### Beispiele:

- Es gibt keine touristische Verbindung von Kopenhagen in die Müritz-Region.
- Der Durchreiseverkehr wird nicht in den Regionen gebunden.
- Die Abstimmung bei der Regionalplanung ist zu gering.
- Lokale Güterverkehre können nicht in die Transitverkehre eingespeist werden.

### **Rubrik 5 („Streitfall Fehmarn-Belt-Querung“)**

#### **Kritiken:**

- Die Fehmarn-Belt-Querung (FBQ) ist ein Problem.

#### **Beispiele:**

- Die Beteiligten haben unterschiedliche Motive.
- Die FBQ ist eine ideologische Frage für die Skandinavier.
- Die Rostocker Region wird dadurch benachteiligt und bräuchte einen Lastenausgleich.

### **Rubrik 6 („Mangelhafter öffentlicher Verkehr“)**

#### **Kritiken:**

- Es gibt nicht genügend Angebote im Kombiverkehr Bahn-Schiff.
- Die Infrastrukturen im Güterverkehr (Container, Schiene) sind unzureichend.
- Die Eisenbahnverbindung Berlin-Rostock ist schlecht.
- Der öffentliche Personenverkehr ist schlecht organisiert.
- Die regionalen Verbindungen in Nordost-Deutschland sind schlecht.

#### **Beispiele:**

- Die Bahn benötigt mehr als drei Stunden von Berlin nach Rostock.
- Die Fernverbindung Berlin-Rostock hat nur den Komfort einer S-Bahn-Verbindung.
- Es gibt überhaupt keine durchgehende Verbindung Berlin-Rostock.
- Es sind mehrere Tickets nötig.
- Es gibt keine direkte ÖPNV-Verbindung zwischen dem Hafen Trelleborg und dem Flughafen Malmö.

### 2.3 Von der „persönlichen Hauptkritik“ zum „persönlichen Motto“

Für den Einstieg in die folgende Utopiephase entschied sich jeder Teilnehmer anschließend für eine der Rubriken, wählte eines der Beispiele aus und formulierte daraus – positiv gewendet – eine Art „persönliches Motto“ für die bevorstehende Utopiephase.

„persönliche Hauptkritik“	„persönliches Motto“
Zuwachs des Straßenverkehrs	Kein Straßenverkehr mehr
Fehlendes „Wir“-Gefühl durch unterschiedliche Reiseziele	Mehr Zusammenwachsen der Regionen Skandinavien, M-V + Berlin-Bbg. zu einer Region
Konkurrenz der (Teil-)Korridore	Kooperation der Regionen
Innovationspotenziale durch Kooperation mit Norden werden nicht gesehen	Skand. Potenziale helfen M-V & Berlin-Bbg.: Innovationsraum Skandinavien-Berlin
Flugverbindung Laage-Malmö-Göteborg fehlt	Direktflug Rostock/Laage – Skandinavien
Unterschiedliche Perspektiven zwischen S, DK & D: Verkehr, Kooperation, Integration	Gemeinsame Perspektive Skandinavien-D'land (Verkehr, Kooperation, Integration)
Schlechte Nord-Süd-Verbindung	Alternative zur FBQ für die Nord-Süd-Achse
Bewusstsein der kulturellen Stärken der Regionen ist zu wenig ausgeprägt	Bessere Verbindungen (Zug, Schiff, Auto) bringen auch die Menschen näher zusammen.
Fehlende touristische Verbindungen	Gemeinsames Tourismusmarketing Skandinavien-Deutschland
Reisekette: mehrere Tickets nötig	Ein Fahrschein für ganz Europa!
Kein politischer Wille	Politische Zusammenarbeit auf höchster Ebene (international und regional)
Bewusstsein der kulturellen Stärken der Regionen ist zu wenig ausgeprägt	Norweger, Schweden, Dänen und Deutsche entdecken kulturelle Gemeinsamkeiten und erforschen neugierig die Unterschiede.
Viele denken in den Korridoren von 1989	Inspiration für neue Verbindungen

Mehr Wissen notwendig	Fusion Nord- & Mitteleuropa = Superkorridor
Keine durchgehende Verbindung (Reisekette)	Verbindung der Menschen und Regionen
Schlechte Verbindung	Aufschwung Europas durch Mobilität
Konkurrenz östlicher und westlicher Korridor	Verzicht auf feste FBQ: fairer Wettbewerb zw. östlichem und westlichem Korridor
Arbeitskräfte würden sich besser verteilen bei mehr Wissen	Mit besseren Informationen kommt es zum Arbeitskräfteaustausch.
Unterschiedliche Perspektiven zw. den deutschen und skandinavischen Regionen	Effektive Kooperationen
Der Durchreiseverkehr wird nicht in den Regionen gebunden.	Touristen aus Nord- und Südeuropa verweilen in Nord-Brandenburg und M-V
Die Innovationspotenziale durch Kooperation mit dem Norden (untereinander) wird von Berlin-Brandenburg nicht gesehen.	Berlin-Brandenburg kooperiert eng in Bildung, Forschung und innovativen Wirtschaftsbereichen

### 3 Phantasie- und Utopiephase

Die Utopiephase einer Zukunftswerkstatt dient der Überwindung des Ist-Zustandes durch Kreativität und Phantasie. Ihr Ziel ist es, durch ungebundenes Wünschen und Phantasieren Perspektiven aufzuzeigen und dabei alle herkömmlichen Hemmnisse einmal außer Acht zu lassen.

Die „Rahmenhandlung“ der Utopiephase bestand in der Durchführung eines fiktiven Zukunftsforums „Deutsch-skandinavischer Verkehr – Von der Zukunft lernen!“, in dessen Verlauf „Exkursionen“ in utopische Wunschzukünfte unternommen wurden, in denen die Mottos der Teilnehmer für die deutsch-skandinavischen Verkehre der Zukunft realisiert sind.

Zunächst fanden sich die drei Exkursionsgruppen anhand der unterschiedlichen Farben



der Namensschilder zusammen und stellten dann dem Forumsplenum die Zukunftsmottos ihrer TeilnehmerInnen als „Zielkoordinaten“ ihrer jeweiligen Exkursion vor. Und da zur „Programmierung“ des Reiseziels je Exkursionsgruppe eine *gemeinsame* bildliche Darstellung aller Mottos benötigt wurde, mussten zur Vorbereitung der virtuellen Reisen zunächst diese Gruppenbilder erstellt werden:

**Wie stellt sich eine Wunschzukunft dar, in der alle persönlichen Mottos Ihrer Exkursionsgruppe verwirklicht sind? Stellen Sie das Neue, das besondere Flair, die Botschaft in einem abstrakten Bild dar!**

Diese Bilder wurden anschließend im Forum ausgestellt. Die ForumsteilnehmerInnen betrachteten in ihren Gruppen die „Kunstwerke“ der jeweils anderen und bereicherten diese, indem sie möglichst viele positive „Doppelwort-Assoziationen“ zu den Bildern abgaben. Anschließend schaute sich jede Exkursionsgruppe die entstandenen Assoziationen zum eigenen Bild an und wählte sich – zusätzlich zu den „persönlichen Mottos“ der Teilnehmer – je drei besonders „prickelnde“ Assoziationen aus.

### 3.1 Exkursion in utopische Wunschzukünfte

Die eigentliche Aufgabe für die Exkursionsgruppen bestand darin, die Verhältnisse in ihrem jeweiligen „Utopia“ zu untersuchen. Die gewonnenen Eindrücke sollten in einem Reisebericht für das Plenum (inkl. Bild, Skizze, Modell o.ä.) festgehalten werden. Die Exkursionsteilnehmer sollten sich dabei auf folgende Fragen konzentrieren:

**Was zeichnet die deutsch-skandinavischen Verkehre und Infrastrukturen in Ihrer Wunschzukunft aus? Woran merken Sie, woran sehen Sie, dass Sie sich in Utopia befinden? Welche Besonderheiten gibt es? Wie machen sich die ausgewählten Doppelwort-Assoziationen im überregionalen Verkehr bemerkbar?**

Dabei galten folgende Spielregeln:

- Alles ist möglich! Alles ist erlaubt!
- Offen und neugierig sein!
- Alles positiv sehen!
- Ideen und Gedanken anderer weiterdenken!
- Es gibt keine Begrenzungen!
- Keine Killerphrasen!

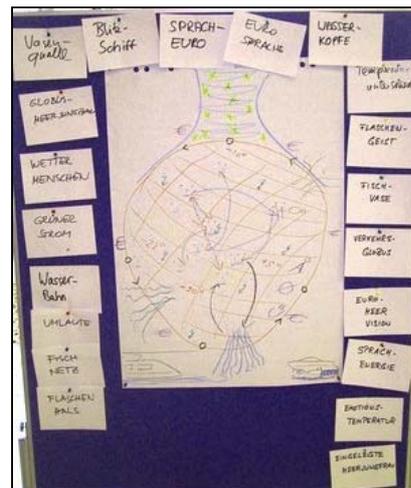
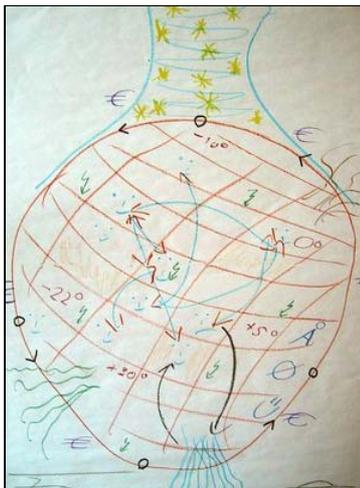
Nach Rückkehr von den virtuellen Exkursionen wurden anschauliche Reiseberichte vor dem Forumsplenum präsentiert. Jeweils im Anschluss sammelte das Plenum die „wichtigsten Aspekte“ bzw. die „innovativsten Ideen und Erfindungen“, die in den Berichten auffielen.

## Utopie Orange

Folgende **Mottos** für das Thema „deutsch-skandinavische Verkehre“ wurden von den Exkursionsteilnehmern mit in die Utopiephase genommen:

- Neue Fluglinien: Direktverbindung Rostock/Laage – Skandinavien
- Gemeinsame Perspektive Skandinavien – Deutschland (Verkehr, Kooperation, Integration)
- Bessere Verkehrsverbindungen bringen auch die Menschen näher zusammen.
- Norweger, Schweden, Dänen und Deutsche entdecken kulturelle Gemeinsamkeiten und erforschen neugierig die Unterschiede.
- Gemeinsames Tourismusmarketing Skandinavien-Deutschland (mit wechselseitiger Rücksicht auf die Unterschiedlichkeit der regionalen Kulturen)
- Ein Fahrschein für ganz Europa!
- Politische Zusammenarbeit auf höchster Ebene (international und regional)

## Bildliche Zusammenfassung der persönlichen Mottos mit positiven Assoziationen



Unter den „**Zweiwortassoziationen**“ des Plenums wurden von den Exkursionsteilnehmern folgende Punkte ausgewählt:

- Euromeervision
- Wasserbahn
- Verkehrsglobus

## Reisebericht:

Das gesamte Gebiet Norddeutschland und Skandinavien ist zur Erlebnis-, Ferien- und Familienregion Nr. 1 in Europa geworden. Der Jugendwettbewerb „Insel-Hüpfen“ gehört ebenso zum alltäglichen Bild wie barfüßige Strandläufer und das weitgehende

Fehlen von Sprachbarrieren zwischen den Menschen. So sehen wir uns unter anderem den Ring des Nibelungen an einem einzigen Tag an vier Orten in der jeweiligen Landessprache an: Vom Rheingold früh morgens in Oslo über Göteborg und Kopenhagen bis zur Götterdämmerung abends in Berlin. TV-COINCO und automatische Übersetzer tun ein Übriges für das grenzüberschreitende Sprach- und Kulturverständnis.

Um während unseres Forschungsaufenthalts von einem Ort zum anderen zu gelangen, nutzen wir zum Beispiel den unterseeischen Eisenbahntunnel Kopenhagen – Rostock oder die Ringlinie der Bio-Wasserflugzeuge entlang der Ostseeküsten. Einige von uns reisen mit dem neuen „alten“ Postschiff Oslo – Stettin, andere genießen die Minikreuzfahrten auf der Ostsee, die die alten Fährverbindungen weitgehend ersetzt haben. Die Sportbegeisterten unter uns sehen sich den Formel 1-„Öresund-Grand-Prix“ an, der zwischen Malmö und Kopenhagen auf der Öresund-Querung ausgetragen wird sowie die COINCO-Regatta Oslo – Rostock – Kopenhagen – Göteborg – Oslo.



Unsere Exkursionen werden durch die einheitliche Währung (1 „Ostsee-Euro“ = 2 „Skandis“) erleichtert.



Das Zusammenwachsen der COINCO-Regionen hat auch für die Wissenschaft und die wirtschaftliche Entwicklung einiges beigetragen. Mehrere unserer Reiseführer arbeiten und forschen an der „COINCO-Universität“, einem virtuellen Verbund der Hochschulen des gesamten Gebietes, die zu einem Forschungs- und Entwicklungs-Cluster zusammengewachsen sind. Durch die intensive Kooperation mit der Wirtschaft, die unter anderem zu einer konsequent fortgeschrittenen Nutzung erneuerbarer Energien geführt hat, hat sich in der Vergangenheit der

COINCO-Raum zu einem Jobmotor mit vielen kreativen Netzwerken entwickelt. Diesem Erfolg und dem starken Image des ganzen Gebietes konnte sich auch Norwegen nicht entziehen und ist der EU beigetreten.

Die Regionen wachsen aber auch auf andere Weise zusammen: Alle nutzen inzwischen für ihre Internetauftritte die gemeinsame Domain „.os“ (für „Ostsee“). Der Wegfall der einstigen Grenzen in den Köpfen hat zu so schönen neuen Regionen wie „Mecklenburg-Vorschweden“ geführt, das als deutsche Brücke nach Skandinavien und umgekehrt dient. Aufgrund all dieser Entwicklungen der vergangenen 20 Jahre wird auch nachgedacht, gleich einen gemeinsamen Bundesstaat „Skandinavien“ zu gründen.

Um nicht nur Menschen und Ideen erfolgreich zu transportieren, gibt es auch ein Pipeline-Netz für die Fracht-Rohrpost, das automatisch und unterirdisch bzw.

unterseeisch große Teile des Gütertransports übernimmt. Auf dem Wasser bestehen daneben immer noch die erfolgreichen „Seeautobahnen“ mit schnellen Frachtschiffen.



#### **Auflistung der „attraktivsten / innovativsten“ Aspekte durch das Plenum:**

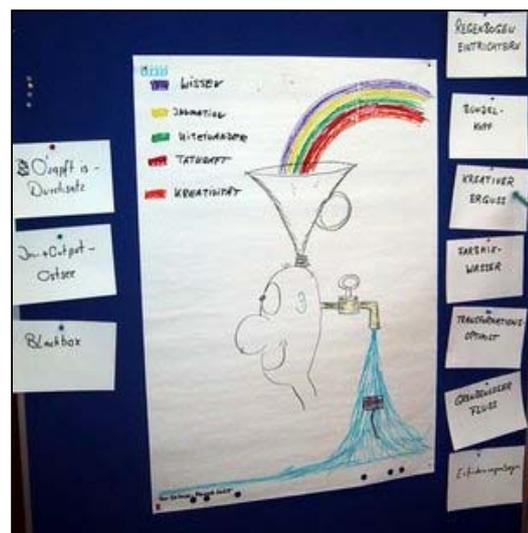
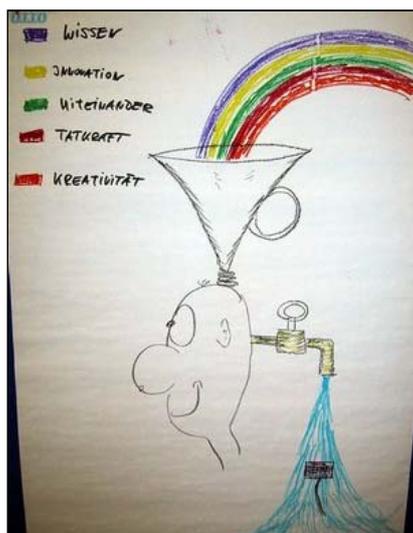
- Fracht-Rohrpost
- Gemeinsame COINCO-Universität
- Neue Ostseewährung („Ostsee-€“ und „Skandis“)
- Neue (alte) Postschiffe zwischen Stettin und Oslo
- Die Teilregionen haben ihre eigenen Besonderheiten.
- Minikreuzfahrten auf der Ostsee (statt gewöhnlicher Fährfahrten)
- Überregional verteilte Aufführung des Nibelungen-Ringes
- „Jobmotor COINCO“ durch die Kooperation von Wissenschaft und Wirtschaft
- auch durch kreative Netzwerke und die Kunstszene(n)
- durch Kooperation bei der nachhaltigen Energieverwendung
- Küstennahe Wasserflugzeuglinien
- Städtedreieck Hamburg-Kopenhagen-Berlin (-Rostock)
- Neue gemeinsame Internetdomain „.os“ (für „Ostsee“)
- Barfußige Strandläufer
- Starkes Image der COINCO-Region in Europa
- Norwegen tritt der EU bei.
- Mecklenburg-Vorpommern als deutsche Brücke nach Skandinavien (→ „Mecklenburg-Vorschweden“, der Stier als neues Symbol)

## Utopie Gelb

Folgende **Mottos** für das Thema „deutsch-skandinavische Verkehre“ wurden von den Exkursionsteilnehmern mit in die Utopiephase genommen:

- Interesse und Inspiration für neue Verbindungen entwickeln
- Fusion Nord- & Mittel-Europas führt zum „Superkorridor“.
- Verbindung der Menschen und Regionen
- Aufschwung Europas durch Mobilität
- Verzicht auf eine feste Fehmarn-Belt-Querung/  
fairer Wettbewerb zwischen östlichem und westlichem deutsch-skandinavischen Korridor
- Mit besseren Informationen kommt es zum Arbeitskräfteaustausch
- Effektive Kooperationen

## Bildliche Zusammenfassung der persönlichen Mottos mit positiven Assoziationen



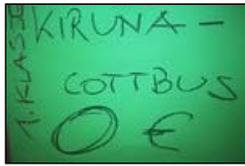
Unter den „Zweiwortassoziationen“ des Plenums wurden von den Exkursionsteilnehmern folgende Punkte ausgewählt:

- Grenzenloser Fluss
- Transformationsoptimist
- „Ozapft is“-Durchsatz

## Reisebericht:

Die Exkursion der Gruppe „Gelb“ führte nach Kiruna in einem fiktiven Wunsch-Lappland, um dort Freunde zu besuchen, aber auch, um dort zu arbeiten.

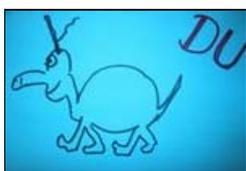
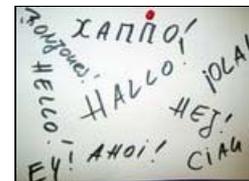
Schon die Anreise war ein Erlebnis, musste doch nicht mehr kompliziert für jedes Verkehrsmittel umständlich ein eigenes Ticket erworben werden und Fahrpläne waren überflüssig. Aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeiten und der dichten Taktfrequenzen (Motto: „Lange Wege, kurze Zeiten“) sind Reisen im COINCO-Raum so einfach, wie das heutige innerörtliche Busfahren. Bei der Einführung des neuen Verkehrssystems waren in den Verkehrsmitteln die unterschiedlichen Klassen aufgelöst worden, so dass heute einheitlich alle nur noch in der ersten



Klasse reisen.

Für die Reise nach Lappland nutzte die Gruppe Gelb das individuelle Massentransportmittel „SmartMobile“ – nicht zu verwechseln mit dem heutzutage bekannten SMART®. Das SmartMobile verfügt über einen solarbetriebenen Motor. Neben seiner Umweltfreundlichkeit – es kann auch mit dem überall grenzenlos verfügbaren Bier betrieben werden – verfügt das SmartMobile über eine Reihe interessanter Features, die das Reisen einerseits komfortabler, andererseits aber auch sicherer machen: Fahren beispielsweise mehrere SmartMobiles in eine Richtung bzw. haben das gleiche Ziel, so können sie sich während der Fahrt automatisch aneinander ankoppeln. Dadurch wird Energie gespart, aber auch die Gefahr von Unfällen minimiert – obwohl die SmartMobiles natürlich auch jeweils einzeln über Fahrassistenzsysteme verfügen. Wie das Reisen mit Schiff, Bahn oder Flugzeug ist auch die Reise mit den öffentlichen SmartMobilen selbstverständlich kostenfrei.

Da im ganzen COINCO-Raum die Mehrsprachigkeit bereits „von der Wiege“ an gefördert wird, gibt es keine Sprachbarrieren mehr. So können Besucher nicht nur schnell neue Freunde finden, sondern auch tüchtig mit ihnen feiern, etwa die Mittsommernacht. Zudem fördert die Überwindung der Sprachbarrieren den Austausch der verschiedenen Kulturen. Auch dadurch konnte ein neues Miteinander ermöglicht und eine nordeuropäische „Du-Gesellschaft“ aufgebaut werden. (Ein „erneuertes“ Du-Gefühl herrscht übrigens auch wieder der Natur gegenüber – etwa im Verhältnis zu Elchen und Walen.)



Durch den solcherart vertieften Austausch der Kulturen konnten überdies neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Überhaupt hat Arbeit in Lappland einen neuen Stellenwert erhalten. Sogenannte „Transformationsoptimisten“ entwickeln ständig bedarfsorientiert Aufgaben- und Tätigkeitsprofile für neue Berufsbilder – ja das Berufsbild des Transformationsoptimisten selbst wurde auf diese kreative, motivierende Weise entworfen. Schon deshalb ist Arbeitslosigkeit in Lappland ein Fremdwort.

Doch auch für Gäste aus dem fernerem Ausland ist Lappland ein attraktives Reiseziel – nicht nur in den Ferien und zum Feiern, sondern auch um dort zu arbeiten. Basis der vielfältigen neuen Arbeitsmöglichkeiten ist ein intelligentes

Wissensmanagementsystem. Das neue Wissensmanagementsystem ermöglicht den Menschen in Lappland, nahezu an jedem Ort die für sie relevanten Informationen nutzen zu können. Hierzu sind Wissensmanager ausgebildet worden, die das System stetig aktualisieren und auf Wissenslücken hin untersuchen.

#### **Auflistung der „attraktivsten / innovativsten“ Aspekte durch das Plenum:**

- Lange Wege, kurze Zeiten
- Gemeinsam feiern
- Aktiver Austausch der Kulturen – z.B. Midsommer-Feiern
- 1.-Klasse-Ostseeraumticket als kostenloses „Vineta-Ticket“
- Erneuerbare Energien: Solarenergie auch im Verkehr
- Der ganze Coinco-Raum ist unsere Heimat.
- Alles ist eine Wissensregion – man weiß, was die Nachbarn machen.
- Transformationsoptimisten kümmern sich um neue Berufsbedarfe; kreative Dienstleistungen werden erfunden (hoher Spaßfaktor, keine Arbeitslosen mehr).
- Keine Sprachbarrieren (mehr)
- Neues (altes) Du-Gefühl zur Natur („Mit dem Elch auf Du und Du“)
- Ostsee als „Biersee“

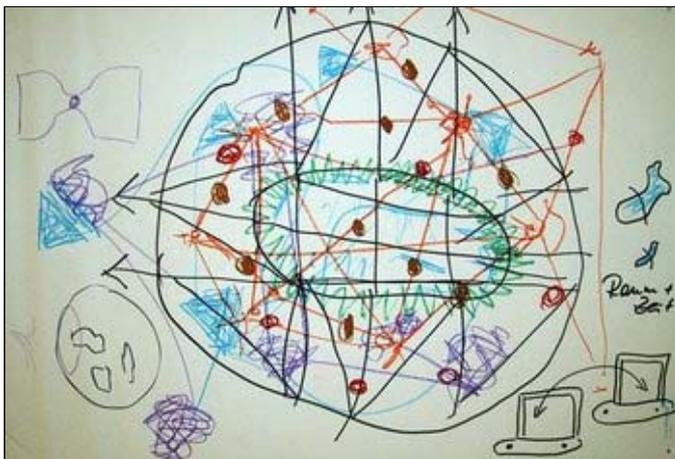


## Utopie Grün

Folgende **Mottos** für das Thema „deutsch-skandinavische Verkehre“ wurden von den Exkursionsteilnehmern mit in die Utopiephase genommen:

- Alternative zur Fehmarn-Belt-Brücke für die Nord-Süd-Achse
- Kein Straßenverkehr
- Mehr Zusammenwachsen der Regionen Skand./M-V/B-Bbg zu einer gemeinsamen Region
- Kooperation der Regionen
- Berlin-Brandenburg kooperiert in Bildung, Forschung und innovativen Wirtschaftsbereichen eng mit dem „Norden“.
- Skandinavische Innovationspotenziale helfen Nord-Ost-Deutschland & Berlin: „Innovationsraum Skandinavien-Berlin“.
- Touristen aus Nord- und Südeuropa verweilen in Nord-Brandenburg und M-V.

## Bildliche Zusammenfassung der persönlichen Mottos mit positiven Assoziationen



Unter den „Zweiwortassoziationen“ des Plenums wurden von den Exkursionsteilnehmern folgende Punkte ausgewählt:

- Seen-Frauenpower
- Wollerde
- Köttbullar-Umkreisungen

## Reisebericht:

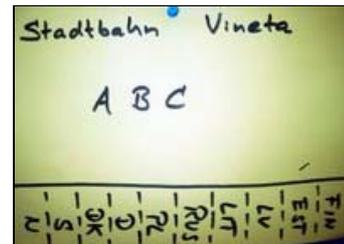
Wir trafen uns mit Geschäftsreisenden und Schülern aller Ostseeländer auf einer der beliebten „Reise-Koggen“ im „Vineta-Meer“. Abgelegt haben wir in der Metropole

„Vineta“, die sich eigentlich überall in der europäischen bzw. globalen „Metropolregion Ostsee“ befindet.

Im Vineta-Raum sind alle Orte gleich „weit“ voneinander entfernt bzw. gleich nah beieinander, seit die virtuelle Überwindung von Raum und Zeit kein Problem mehr darstellt. So kann etwa ein Auftrag aus Kopenhagen ohne Arbeitswege auch in Berlin bearbeitet werden. Wir leben natürlich sowieso alle an der Ostsee, denn die erreicht man (auf Wunsch) auch in jedem Kreuzberger Hinterhof. Berlin wurde umbenannt in „Ostseebad Berlin“ und auf dem Ortseingangsschild von Rostock steht „Rostock bei Berlin“. In Berlin sind skandinavisches Design und skandinavische Architektur verbreitet, so dass auch deshalb Skandinavien „zum anfassen“ nah ist. Auch ist der Anteil von Skandinaviern in Berlin überdurchschnittlich hoch.

Der Vineta-Raum bildet sich in der „Ostsee-Förderung“ ab. Sie ist eine wirtschaftliche, infrastrukturelle und politische Einheit mit einem gemeinsamen „Vineta-Bundesrat“. Die beteiligten StaatspräsidentInnen treffen sich regelmäßig. Es wurde ein einheitliches Steuersystem installiert. Skandinavien ist damit (für uns) billiger geworden.

Der Vineta-Raum ist schon deshalb ein Schmelztiegel der Kulturen, weil mit einer einzigen Fahrkarte in alle 10 beteiligten Länder gefahren werden kann. Von Berlin aus kann man z.B. mit der Straßenbahn direkt nach Kopenhagen fahren. Die Tickets dafür bekommt man überall problemlos an den einheitlichen Automaten. Obwohl grenzenlose Mobilität gegeben ist, sind Geschäftsleute und Wissenschaftler meist vor allem virtuell vernetzt, so dass physische Reisen oft gar nicht nötig werden. Und wenn es dann von Zeit zu Zeit doch gewünscht wird, sich persönlich zu treffen, sind Geschäftsreisende meist mit Fahrrad und Segelboot unterwegs („Bike&Boat“). Es ist so problemlos möglich, in Berlin zu wohnen, eine Konferenz auf der Fähre abzuhalten und abends ein Theater in Kopenhagen zu besuchen. Auch Touristen bewegen sich häufig per Rad und Boot fort, um beispielsweise einen Shoppingtrip nach Stockholm zu unternehmen.



Eines unserer Mitbringsel ist ein Bibliotheksausweis des Vineta-weiten Bibliotheksverbundes. Schließlich sind im Vineta-Raum alle Informationen für Jedermann und überall verfügbar. Obwohl – oder gerade weil – die Vineta-Universität eine virtuelle Einrichtung ist, findet im ganzen Vineta-Raum ein reger Austausch von Studierenden und Lehrenden statt. Auch gibt es ein „Deutsch-skandinavisches Forschungsinstitut“ für alle Formen der wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Forschungskooperation. Man ist wechselseitig immer gut übereinander informiert, da es z.B. in Berlin viele „On-Demand“-Fernsehprogramme aus Skandinavien gibt – und umgekehrt.

Auch ein Schul-„Besuch“ in Schulen anderer Vineta-Länder stellt kein Problem dar. Auswärtige bzw. ausländische Schüler können jederzeit besuchsweise am Unterricht



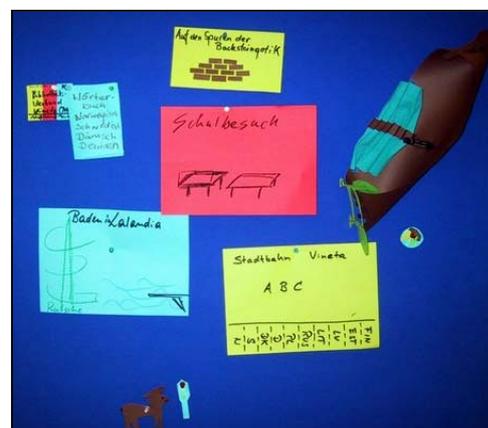
teilnehmen, in der Schulküche essen und mit dem Schulbus fahren. Gefördert werden die Besuche dadurch, dass Schwedisch in Deutschland zweite Fremdsprache ist und multilinguale Verständigung im Vorschulalter an deutsch-skandinavischen Kindergärten zum Alltag gehört. Schulklassen des Vineta-Raums treffen sich oft und gern zum Kanufahren etwa an der Müritz oder in Schweden.

Ein beliebtes Souvenir aus Vinetaland sind Wollmützen aus nordischem Schaffell. Viele deutsche Reisende bringen sich auch Elche mit, die heute in norddeutschen Wäldern gefüttert und gestreichelt werden können. Seit einiger Zeit schon sind sie in Mecklenburg-Vorpommern und Nord-Brandenburg so stark verbreitet, dass für die Tiere symbolische „Elch-Ampeln“ aufgestellt wurden. Und schon bald sollen diese Ampeln permanent auf grün geschaltet werden, da es keinen nennenswerten Straßenindividualverkehr mehr geben wird.

Nicht nur die norddeutsche Backsteingotik ist allerorten ein Begriff geworden. Auch etwa der „Brandenburger Teller“ steht z.B. in Stockholm auf vielen Speisekarten, so wie es überhaupt im ganzen Vineta-Raum verschiedenste einheimische Spezialitäten aus allen beteiligten Regionen gibt. Köttbullar gibt es z.B. in Berlin schon lange nicht mehr nur bei IKEA<sup>®</sup>. (Und seit kurzem soll es sogar in Stockholm möglich sein, auch nach 22 Uhr ein Bier am Kiosk zu bekommen.) Der Austausch von Kochrezepten ist für skandinavische und deutsche Männer und Frauen fester Bestandteil der (kulinarischen) Alltagskultur.

### Auflistung der „attraktivsten / innovativsten“ Aspekte durch das Plenum:

- Kurze Wege: Vineta wird zu einer einzigen großen Metropolregion.
- Wasser als Freizeit- und Arbeitsraum
- „Ostsee-Föderation“
- Frauen als Staatspräsidentinnen
- Alle Entfernungen sind gleich.
- „Stadtbahn Vineta“: 1 Ticket für 10 Regionen
- ein einheitlicher Fahrkartenautomat für alle Regionen
- „Vineta-Universität“:
- Sie ist eine virtuelle Universität.
- Jedes Buch ist zu jeder Zeit an jedem Ort verfügbar.
- Jeder kann alle Schulen in der ganzen „Vineta“-Region nutzen.



- Elche in M-V; Vorfahrt für Elche.
- Einheitliches Ostsee-Steuersystem
- Geschäftsreise mit Rad & Schiff
- Erhalt regionaler Identität: „Brandenburgteller“ und norddeutsche Backsteingotik bleiben regional zugeordnet, sind aber überall zugänglich.

### **3.2 Ideenauswahl durch „Expertenduos“ und „Übersetzung“ der Ideen**

Aus allen aufgelisteten „attraktiven Ideen“ oder „innovativsten Aspekten“ der Utopiepräsentationen wählten anschließend Zweier-Teams je eine Idee aus, die ihnen am interessantesten erschien. Die ausgewählten Ideen wurden im Plenum vorgestellt und gemeinsam auf Überschneidungen geprüft.

Anschließend wurden die ausgewählten Ideen bzw. Ideenrubriken in einem Brainstorming des Plenums „übersetzt“:

**„Welche Bedeutung hat diese Idee für uns hier und jetzt? Wofür steht sie?“**

#### **„Transformationsoptimist“**

- Das sind Allround-Dilettanten.
- Das wäre ein Job-Motor.
- Das wären wohl eine Art „Trendscouts“.
- Die erfinden Jobs.
- Grenzenloses Denken wäre nötig.
- Sie sind Beschleuniger der Lerneffekte.
- Das ist eine Art „Task-Force“.
- Dazu ist ein neuer Arbeitsbegriff nötig.
- Das sind „intermodale“ Experten.
- Das sind Beweger und Umsetzer.
- Das bedeutet die Abschaffung des Schubladendenkens.
- Das müssen Netzwerker sein.

#### **„Jobmotor COINCO“**

- Neue Jobs kommen aus der Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft.
- Das erfordert horizontale und vertikale Kooperationen.
- Arbeit ist auch Verkehrsursache.
- Das heißt auch Gesundheitstourismus.
- Das bedeutet Verknüpfung starker Branchen.
- Steigerung von Effektivität und Rentabilität bei sinkenden Außenpreisen.
- Erfahrungen älterer Menschen müssen genutzt werden.

#### **„Alles ist eine Wissensregion“**

- Überregionales Wissensmanagement
- Technologietransfer
- „Studenten- und Professorentransfer“

- Theorie und Praxis arbeiten Hand in Hand.
- Wissen ist Macht.

### **„Frachtrohrpost“**

- Güterverkehr unsichtbar machen
- Güterverkehr ohne Grenzen
- Wie der existierende Pilotversuch in Dortmund.
- Schneller, spurgebundener, automatisierter Güterverkehr
- Überwinden der Grenzen zwischen den Verkehrsträgern
- Überwinden der Verwaltungszwänge (Beispiel Zoll)
- Maut
- Keine Maut

### **„Ostseeförderung“**

- Anfangen mit intensiver Kommunikation
- Möglichst einheitliche Wirtschafts- und Verkehrspolitik
- Einheitliches Euro-Land
- Kulturverbund
- Wissenschaftsverbund
- Verkehrsverbund
- Gemeinsame Institutionen
- Politische Neuordnung

### **„Starkes Image der COINCO-Region“**

- Gemeinsames Marketing
- Gemeinsame Identität (und dabei doch verschieden sein)
- Wirtschaftliche Ausstrahlung nötig
- Besserer Name als „COINCO-Region“ nötig
- Stärkere Stellung im globalen Wettbewerb
- Gemeinsames Leitbild
- Gemeinsamer Slogan

### **„Älgar i McPomm (Elche in Mecklenburg-Vorpommern)“**

- Neue Zäune
- Elch-Farmen
- Elch-Transfer

- Fleischexport
- Elch-Safariparks
- Schlachthäuser für Elche

### **„Lange Wege, kurze Zeiten“**

- „Rendezvous“-Technik auf der Schiene
- Neue Verkehrstechnologien
- Neue Transporttechnologien
- Alles fließt!
- Ankoppeln während der Fahrt
- Fachexkursionen in die Schweiz machen (Da gibt es schon so was.)
- Virtuelle Präsenz nutzen statt echter Reisen

### **„Minikreuzfahrten auf der Ostsee“**

- Der Weg ist das Ziel
- Qualität und Luxus
- Junge Leute an Bord
- Verkehr ohne Bedarf
- Solarschiffe
- Windjammer
- Beispiel „Superfast Ferries“
- Fahrgäste können sich bedienen lassen.



## 4 Verwirklichungs- und Praxisphase

Die Verwirklichungs- und Praxisphase dient dem Übertragen der utopischen Ideen in die Realität. Dabei sollen die entwickelten Utopien auf attraktive und realisierbare Aspekte untersucht werden, um daraus Handlungspotentiale und letztlich Projektansätze abzuleiten. Üblicherweise werden während der Verwirklichungs- und Praxisphase in einer schrittweisen Annäherung (z. B. Suche nach Analogien in anderen Kulturen oder Epochen, Analyse der nutzbaren Ressourcen etc.) nach und nach konkrete Projekte entwickelt – mit dem Ziel, dass die Werkstattteilnehmer nach der Zukunftswerkstatt selbst aktiv werden können. Wie Herr Gaßner erklärte, zieht die Einbettung der vorliegenden Zukunftswerkstatt in das COINCO-Projekt jedoch eine etwas andere Vorgehensweise nach sich: Im Unterschied zur „klassischen“ Zukunftswerkstatt kommt es darauf an, die entwickelten Ideen für die Weiterentwicklung im Projekt „übergabefähig“ zu machen, so dass sie als Anregungen dienen und im weiteren Projektfortgang aufgegriffen werden können<sup>1</sup>. Daher mündet die Realisierungsphase nicht in ganz konkreter Projektausarbeitung, sondern darin, Anforderungen an die Zukunft zu formulieren und für diese dann Umsetzungsansätze im Sinne zielführender Projektideen und Strategien abzuleiten.

Die Spielregeln für die Realisierungsphase lauten:

- Konkret werden,
- kurz fassen,
- Themenbezug,
- auf Umsetzbarkeit achten.

Zunächst entschieden sich die TeilnehmerInnen individuell für eine der übersetzten Ideen oder Ideengruppen, die sie in der weiteren Realisierungsphase auf ihre Umsetzungsbedingungen und -chancen untersuchen wollten. Die so entstandenen vier Arbeitsgruppen entwickelten zunächst **Anforderungen an deutsch-skandinavische Infrastrukturen und Verkehre der Zukunft** aus den Deutungen. Diese wurden reihum durch die übrigen Gruppen kommentiert und die jeweils wichtigste ausgewählt. In der zweiten Arbeitsphase erarbeiteten dieselben Gruppen aus den ausgewählten Anforderungen konkrete Ideen zu möglichen Umsetzungsansätzen im Sinne zielführender Projektideen und Strategien:

---

<sup>1</sup> Wegen dieser „Weiterverwendungsabsicht“ im Projekt – die letztlich eine Art „verlängerte“ bzw. „zweite Realisierungsphase“ darstellt – wurde von der Moderation auch zugelassen, dass ein Teil der Ergebnisse dieser Phase sich noch stärker utopisch präsentiert, als dies sonst bei Zukunftswerkstätten an dieser Stelle zweckmäßig ist. Im vorliegenden Fall können sie in der Weiterbearbeitung dennoch ohne Weiteres als anregende, attraktive Metaphern und damit als Ausgangspunkt für weitere „Übersetzungsschritte“ dienen.

**Skizzieren Sie deutsch-skandinavische Projekte und Strategien, die in den kommenden 20 Jahren zur Verwirklichung der wichtigsten Anforderung beitragen können.**

### Arbeitsgruppe „Transformationsoptimist/ Jobmotor COINCO“



Als **Anforderungen** wurden formuliert:

- Der Verkehr innerhalb des COINCO-Raums muss genauso einfach sein wie innerhalb eines Landes. [Diese Anforderung wurde für die weitere Arbeit ausgewählt (s. u.)]
- „Verkehrsoptimierer“ in organisatorischer und technischer Hinsicht werden benötigt.
- Produktions- und Logistikoptymierer sind erforderlich.

- Verkehrsinnovationen sind nötig.
- Es müssen einheitliche Standards geschaffen werden.

Die folgenden Ideen zu **möglichen Umsetzungsansätzen** für die Vereinfachung des grenzüberschreitenden Verkehrs innerhalb des COINCO-Raums wurden abgeleitet:

- Direkte Anbindung der Fährn an den Landverkehr (insbesondere per Schiene)
- Priorisierung von Takt- und Ringverkehren (für Personen- und Frachttransport)
- Automatisierung der Verkehrsträger (Sub-Container-Loads, SCL)
- Informationsnetzwerk für Transportanbieter und –nachfrager (im Sinne eines „One-Stop-Shops“)

In der anschließenden **Plenumsdiskussion** wurden dazu noch folgende Punkte ergänzt:

- Das zielt natürlich auf Rationalisierung: Was geschieht dabei mit den Arbeitsplätzen?
- (Antwort: Die werden durch die wirtschaftliche Aufwertung der Regionen gesichert.)
- Die Information muss aber betreiberunabhängig sein.
- Verkehrsunternehmen müssten mehr logistische Zusatzleistungen (Abwicklung von Zoll- und Steuerformalitäten etc.) übernehmen.

### Arbeitsgruppe „Ostseeförderung/ starkes Image der COINCO-Region“

Als **Anforderungen** wurden formuliert:

- Ausbau der regionalen Verkehrswege und Verkehre
- Multiple Verknüpfung der regionalen Verkehre im COINCO-Raum (keine Fehmarn-Belt-Querung)
- Anbindung an internationale Verkehrswege



- Einheitlicher Verkehrsverbund:  
D.h. ein Fahrplan, ein Tarif, ein Netz.  
[Diese Anforderung wurde für die weitere Arbeit ausgewählt.(s. u.)]

Die folgenden Ideen zu **möglichen Umsetzungsansätzen** für einen einheitlichen Verkehrsverbund wurden abgeleitet:

- Einheitliches, multiples, flexibles Verkehrskonzept für den gesamten COINCO-Raum.
- Ausbau der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere Schiene und Öffentlicher Personennahverkehr im COINCO-Raum
- Praktische Umsetzung der Verkehrsverbundes im COINCO-Raum

In der anschließenden **Plenumsdiskussion** wurden dazu folgende Punkte ergänzt:

- Das erfordert eine problemorientierte Raumabgrenzung (Die aktuelle Definition des „COINCO-Raumes“ ist hier sicher nicht die einzig sinnvolle Raumabgrenzung.)
- Der Verkehrsverbund muss vor allem für den Kunden einheitlich erscheinen. Wie es „hinter der Bühne“ tatsächlich ge-managed wird, ist eine andere, noch offene Frage.

### Arbeitsgruppe „Frachtröhrepost“



Als **Anforderungen** wurden formuliert:

- Vernetzung mehrerer Verkehrsträger und Ladeeinheiten  
[Diese Anforderung wurde für die weitere Arbeit ausgewählt (s. u.)]
- Vereinheitlichung der Verkehrspolitik
- Kompatible Informations- und Kommunikationssysteme

Folgende Ideen zu **möglichen Umsetzungsansätzen** zur Vernetzung mehrerer Verkehrsträger und Ladeeinheiten wurden abgeleitet:

- Übergang zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, und zwar preisdifferenziert nach verschiedenen Infrastrukturbelastungszeiten
- Schrittweise stärkere Berücksichtigung der Umweltkosten durch Internalisierung
- Optimierung der Interoperabilität beim Schienenverkehr
- Harmonisierung der Ladeeinheiten (TEU und Palette)
- Kompatible Informations- und Kommunikationssysteme zur Sendungsverfolgung

In der anschließenden **Plenumsdiskussion** wurden dazu folgende Punkte ergänzt:

- Bei vielen dieser Aufgaben werden die Lösungen nicht ausgerechnet im COINCO-Raum gefunden werden. Sie können und müssen aber auch hier bearbeitet werden, da globale Lösungen gefragt sind.
- Die Nutzerfinanzierung der Infrastruktur ist ein massives Reizthema. Diese müsste unbedingt aufkommensneutral eingeführt werden.

- Der Verkehr darf nicht nur als Umweltsünder gesehen werden, sondern auch als Wirtschaftsträger.
- Das ERTMS (European Rail Traffic Management System) wird auf den TEN-Korridoren (Transeuropäische Netze) eingeführt. Deshalb ist es wichtig, dass die TENs auch wirklich bis nach Skandinavien weitergeführt werden.

### Arbeitsgruppe „Alles ist eine Wissensregion“

Als **Anforderungen** wurden formuliert:

- Virtuelle, integrierte Verkehrswege und Datenautobahnen
- Gemeinsame Sprache, multilinguale, multikulturelle Kompetenz
- Unkomplizierte Organisation, Abbau von Verwaltungsbarrieren und Bürokratie [Diese Anforderung wurde für die weitere Arbeit ausgewählt (s. u.)]



Fazit: Das führt zu mehr „Transformationsoptimisten“.

Folgende Ideen zu **möglichen Umsetzungsansätzen** für unkomplizierte Organisation sowie Abbau von Verwaltungsbarrieren und Bürokratie wurden abgeleitet:

- Projekt „Collarotation“:
  - Austauschprogramme (auch Personalaustausch) zwischen Verwaltung und Wirtschaft bzw. „Nicht-Verwaltung“ (sektoraler Austausch)
  - Einbeziehung von Verwaltungsmitarbeitern in internationale Austauschprogramme
- „Projektbezogener Diplomatenstatus“ für Mitarbeiter in grenzüberschreitenden Kooperationen

In der anschließenden **Plenumsdiskussion** wurden dazu folgende Punkte ergänzt:

- Durch den „Diplomatenstatus“ wird vielleicht nicht wirklich Bürokratie abgebaut, sondern letztlich sogar zusätzliche erzeugt.
- Das schafft nur neue Privilegien.
- Ziel ist gegenseitiges Wissen und Erfahrungsaustausch zwischen Wissenschaft und Verwaltung.
- Es gibt bereits gute Ansätze wie etwa das Forschungs-Innovations-System FIS. Das FIS ist sehr gut, die Anmeldung ist einfach. Auszuprobieren unter [www.forschungsinformationssystem.de](http://www.forschungsinformationssystem.de).

## 5 Abschlussrunde

Zum Abschluss der Zukunftswerkstatt reflektierten die Teilnehmer kurz ihre Eindrücke. Generell hoben sie hervor, dass sie einen sehr positiven Eindruck von der kreativen und angeregten, ja kurzweiligen Atmosphäre mit nach Haus nehmen würden. Für die meisten war die Methodik der Zukunftswerkstatt neu. So äußerten einige, zunächst auch mit großer Skepsis angereist zu sein, weil im Zusammenhang mit dem COINCO-Gebiet auch viele praktische Handlungszwänge wahrgenommen werden. Schließlich sei es aber faszinierend gewesen, zu sehen, was an diesem Tag an Ergebnissen herausgekommen sei. Vor allem die interdisziplinäre Kommunikation, wie auch die Möglichkeit „über den Tellerrand“ zu blicken, wurde von vielen Teilnehmern gelobt. Ebenso zeigten sich mehrere Teilnehmer überrascht, dass in der Zukunftswerkstatt auch bereits heute konkretisierbare Projekte entwickelt wurden. Weiterhin wurde die Möglichkeit positiv hervorgehoben, über die COINCO-Kooperation andere Positionen kennenzulernen, Dinge neu zu betrachten und eigene Vorstellungen und Ansätze (weiter-)entwickeln zu können. Dies sei auch deshalb gut und wichtig, weil die Region bislang eher vernachlässigt werde und vielen Sparzwängen ausgesetzt sei.

Vor dem Hintergrund der anregenden wie positiven Werkstatt wurde vielfach der Wunsch geäußert, auch weiterhin in Kontakt zu bleiben. Zu diesem Zweck wurde die Teilnehmerliste mit Mail-Adressen verteilt. Darüber hinaus werden alle Teilnehmer in den Verteiler des COINCO-Newsletters aufgenommen.

Seitens des COINCO-Projektes hatte Prof. Jespersen bereits kurz vor dem Werkstattende allen Teilnehmern für ihr großes Engagement und die vielen kreativen Ideen gedankt, die sie eingebracht haben. Die Ergebnisse dieser Zukunftswerkstatt werden mit denen der beiden vorangegangenen Werkstätten in Malmö und in Fredrikstad zusammengeführt. Daraus werden dann Handlungsoptionen und -empfehlungen erarbeitet und den beteiligten Regionen vorgestellt.

