

Innovationskorridor als Transformationsmotor?

Ergebnisse einer Delphi-
Studie zu Impulsen,
Herausforderungen
und Erfolgsfaktoren im
Rahmen der Entwicklung
des Innovationskorridors
Berlin-Lausitz

Leonard Weiß

Kurzfassung

Der Innovationskorridor Berlin-Lausitz soll Akteur:innen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik und Verwaltung vernetzen, Standortfaktoren verknüpfen und Konkurrenzen abbauen. Beispielhaft dafür ist der Lausitz Science Park, der als Gegenpol zum Wissenschafts- und Technologiepark Adlershof entwickelt wird, und mit der Schaffung von wohnortnahen Coworking-Spaces in den abseits der Zentren gelegenen, ländlich geprägten Regionen mit guter Bahnanbindung einhergeht. Damit stehen im Zuge des Strukturstärkungsprozesses der Lausitz neben harten Standortfaktoren auch veränderte Ansprüche der Beschäftigten an das Arbeits- und Lebensumfeld im Blickpunkt.

Der Innovationskorridor Berlin-Lausitz greift das Konzept der Entwicklungsachse auf und fügt sich in die Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg ein, die seit 2021 die Verbindung von Wachstumskernen und ländlicheren Räumen entlang von Schienenwegen fördert. In diesem Kontext wird das Projekt seit 2022 als Schlüsselvorhaben der Regionalentwicklung mit einer gemeinsamen Managementstruktur durch die Wirtschaftsregion Lausitz GmbH und die WISTA Management GmbH vorangetrieben und soll als Modell für weitere Entwicklungsachsen im Land Brandenburg dienen.

Die vorliegende Delphi-Studie untersucht die raum- und governancebezogenen Perspektiven auf das Vorhaben Innovationskorridor Berlin-Lausitz, mit besonderem Fokus auf Verständnisse, erwartete Wirkungen, Herausforderungen und Entwicklungspfade. Dabei zeigt sich ein breites Spektrum an Erwartungen: Neben einer Netzwerkwirkung wird die koordinierte Verbesserung von Standortfaktoren mit dem Projekt verbunden. Der Erfolg der Achsenidee wird bereits langfristig im Rahmen des Strukturwandelprozesses bemessen und steht vor der Herausforderung, die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteur:innen mit unterschiedlichen Interessen zu koordinieren.

Abstract

The Berlin-Lusatia innovation corridor aims to connect stakeholders from economy, science, politics and administration, link location factors and reduce competition. An example of this is the Lusatia Science Park, which is being developed as a counterpart to the Technology Park Berlin Adlershof and is accompanied by the creation of coworking spaces close to residential areas in rural regions outside the centres that are well connected by rail. As part of the structural development process in Lusatia, the focus is therefore not only on hard location factors but also on the changing demands of employees with regard to their working and living environment.

The Berlin-Lusatia innovation corridor takes up the concept of the development axis and fits into the regional development strategy of the state of Brandenburg, which has been promoting the connection of growth centres and more rural areas along rail routes since 2021. In this context, the project has been promoted since 2022 as a key regional development project with a joint management structure by Wirtschaftsregion Lausitz GmbH and WISTA Management GmbH and is intended to serve as a model for other development axes in the state of Brandenburg.

This Delphi study analyses the spatial and governance-related perspectives, with a particular focus on perceptions, expected effects, challenges and development paths. This reveals a broad spectrum of expectations: In addition to a network effect, the coordinated improvement of location factors is associated with the project. The success of the axis idea is already being measured in the long term as part of the structural change process and faces the challenge of coordinating the collaboration of a large number of stakeholders with different interests.

Innovationskorridor als Transformationsmotor?

Ergebnisse einer Delphi-Studie zu Impulsen, Herausforderungen und Erfolgsfaktoren im Rahmen der Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz

Leonard Weiß
leonard.weiss@b-tu.de

Impressum/Imprint

Autor/Author
Leonard Weiß

Unter Mitarbeit von/Contributors
Ludger Gailing
Henning Nuissl
Sascha Rentzsch

Herausgeber/Publisher
Institut für Stadtplanung
Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg
institut-stadtplanung@b-tu.de
www.b-tu.de/institut-stadtplanung

Lizenz/Licence
Creative Commons Lizenz "CC BY 4.0."
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Lektorat/Proofreading
Juliane Lenz

Druckerei/Print
Druckerei Gebrüder Pape

Erscheinungsjahr/Published in
Januar 2025

ISSN 2941-7406
DOI 10.26127/BTU0open-6930

Die vorliegende Studie ist das Ergebnis der Forschungs Kooperation „Entwicklungssachse als Transformationsmotor?“ zwischen dem Fachgebiet Regionalplanung der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg und dem Arbeitsbereich Angewandte Geographie und Raumplanung der Humboldt-Universität zu Berlin. Die gemeinsame Forschung von Oktober 2023 bis August 2024 wurde von den Präsidien beider Universitäten gefördert.

Ein ausdrücklicher Dank gilt den Teilnehmer:innen der Delphi-Befragung und der beiden Workshops für ihren Beitrag zur Studie.

Innovationskorridor als Transformationsmotor?

Ergebnisse einer Delphi-Studie zu Impulsen, Herausforderungen und Erfolgsfaktoren im Rahmen der Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	8
Abbildungsverzeichnis	9
1 Einführung in den Innovationskorridor Berlin-Lausitz	13
1.1 Rückblick auf die Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz	14
1.2 Entwicklungsachsen als Forschungsgegenstand	19
2 Hintergrund der vorliegenden Studie	23
2.1 Forschungsinteresse und -fragen	23
2.2 Methodische Grundlagen zur Delphi-Befragung	25
2.3 Vorgehen und Aufbau der Studie	26
3 Ergebnisse der Delphi-Befragung	31
3.1 Verständnisse des Innovationskorridors Berlin-Lausitz	31
3.2 Kooperationsfelder und Schlüsselakteur:innen	35
3.3 Herausforderungen bei der Entwicklung	38
3.4 Lösungsansätze im Umsetzungsprozess	42
3.5 Siedlungsstrukturelle Wirkungen und Steuerungsinstrumente	46
3.6 Erfolgsfaktoren und Entwicklungstendenzen	50

4 Schlussfolgerungen für die Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz

59

4.1 Zentrale Ergebnisse und Folgerungen

59

4.2 Reflexion und offene Fragen

63

Literaturverzeichnis

66

Abkürzungsverzeichnis

BTU Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg

HU Humboldt-Universität zu Berlin

IKBL Innovationskorridor Berlin-Lausitz

LEP HR Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

RES Regionalentwicklungsstrategie

RWK Regionaler Wachstumskern

TH Wildau Technische Hochschule Wildau

WISTA Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof

WRL Wirtschaftsregion Lausitz GmbH

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1

Entwicklungs- und Innovationsachsen in der Hauptstadtregion. Quelle: Land Berlin und Land Brandenburg (o.J.).

17

Abb. 2

Schematische Darstellung des methodischen Vorgehens. Quelle: Eigene Darstellung.

28

Abb. 3

Verständnisse des Innovationskorridors Berlin-Lausitz in der Delphi-Befragung. Quelle: Eigene Darstellung.

33

Abb. 4

Bewertung unterschiedlicher Vorstellungen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. Quelle: Eigene Darstellung.

34

Abb. 5

Kooperationsfelder der kommunalen Akteure im Rahmen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. Quelle: Eigene Darstellung.

36

Abb. 6

Sortierung der Hauptherausforderungen bei der Umsetzung. Quelle: Eigene Darstellung.

41

Abb. 7

Erwartete siedlungsstrukturelle Auswirkungen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Quelle: Eigene Darstellung.

48

Abb. 8

Bewertung von Aspekten für eine erfolgreiche Umsetzung des Projekts. Quelle: Eigene Darstellung.

51

Abb. 9

Thesen zu Lösungsansätzen und Erwartungen hinsichtlich des Prozesses. Quelle: Eigene Darstellung.

53

Abb. 10

Thesen zu Lösungsansätzen und Erwartungen hinsichtlich des Prozesses 2. Quelle: Eigene Darstellung.

54

1

Einführung in den Innovationskorridor Berlin-Lausitz

1 Einführung in den Innovationskorridor Berlin-Lausitz

„Die Achse der Innovation und Nachhaltigkeit Berlin-Lausitz verbindet nicht nur die Hauptstadt mit der Region, sondern wird wie eine ‚Arterie‘ deren Wachstum gegenseitig beflügeln“, lautet die Zukunftsvision für eine verbindende Achse zwischen der Hauptstadtregion und der Brandenburger Lausitz in einem Memorandum, das im Rahmen des Zukunftsforums Berlin-Brandenburg (2022, S. 1) entstanden ist. Darin bekräftigen 35 Brandenburger und Berliner Akteurinnen und Akteure, aus Landesregierung und Kommunen sowie Unternehmen und Forschungseinrichtungen, ihre Unterstützung für das Konzept einer Innovations- und Nachhaltigkeitsachse. Es wird ein Konzept skizziert, in dem die gestärkte Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Wissenschaft sowie der Abbau interkommunaler Konkurrenz zu verbesserten Standortfaktoren und Vorteilen in der Ansiedlungspolitik führen und dazu beitragen sollen, Fachkräfte zu gewinnen und zu binden. Dies soll eine gemeinsame Plattform zur Bewältigung von Transformationsprozessen schaffen und zum Selbstverständnis als „Wachstumsregion“ beitragen.

Die Achse soll den Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof (WISTA) und den entstehenden Lausitz Science Park an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) verbinden. Mitgedacht werden Standorte, Verflechtungen und Netzwerke in den Zwischenräumen und im erweiterten Umfeld. Der Flughafen Berlin Brandenburg (BER), der Automobilstandort Grünheide, die Technische Hochschule Wildau, der Spreewald, der Industriepark Schwarze Pumpe und der Chemiestandort Schwarzheide werden im Memorandum als Verlaufspunkte der Achse hervorgehoben und die länder- und grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Richtung Sachsen, Polen und Tschechien vorgeschlagen (ebd.: S. 2).

Zwischen diesen ersten Überlegungen und dem aktuellen Stand – des mittlerweile als Innovationskorridor Berlin-Lausitz bezeichneten Projekts – im Herbst 2024 liegen zweieinhalb Jahre mit Strategieentwicklungen, Konkretisierungen und Dialogprozessen. Seit Anfang 2023 sind die Wirtschaftsregion Lausitz GmbH (WRL) und die Management GmbH des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof (WISTA) mit dem Aufbau einer Governance-Struktur für die Korridorentwicklung betraut (WISTA Management

GmbH et al. 2023). Damit ist die Idee einer regionalen Entwicklungssachse zwischen Berlin und der Lausitz als Prozess weiterhin in einem frühen Stadium; Potenziale und Wirkungen müssen noch erschlossen werden. An dieser Stelle setzt die vorliegende Studie an, die mittels einer im Laufe des Jahres 2024 durchgeführten Delphi-Befragung einen Beitrag zur Diskussion über Verständnisse des Vorhabens sowie über Herausforderungen, Erfolgsfaktoren und mögliche Zukunftspfade bei seiner Entwicklung leistet. Dabei werden aus regionaler Perspektive auch siedlungsstrukturelle Wirkungen und Fragen der interkommunalen Zusammenarbeit einbezogen.

1.1 Rückblick auf die Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz

Dem eingangs bereits erwähnten Memorandum ging im Juni 2021 ein Themengespräch im Rahmen des Zukunftsforums Berlin-Brandenburg der Stiftung Zukunft Berlin voraus. Dabei wurde die Idee der Innovations- und Nachhaltigkeitsachse vorgestellt und diskutiert. In diesem Kontext wurden zwei Entstehungshintergründe für das Achsenkonzept angeführt. Erstens sei es die Übertragung des Modells des Berliner Siedlungssterns in die heutige Zeit (Stiftung Zukunft Berlin 2021, ab Min. 19:30). Dieses siedlungsstrukturelle Konzept konzentriert sich traditionell auf Berlin und das unmittelbare Umland. Das Modell ist im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) verankert, der den Erhalt und die Stärkung der „geerbten Strukturen“ der „hochverdichteten Metropole Berlin in der Mitte [und] dem siedlungsstrukturell klar axial gegliederten Umland“ vorsieht (LEP HR, S. 12). Neu an der Idee einer Innovations- und Nachhaltigkeitsachse ist das Weiterdenken entlang der Schieneninfrastruktur – über die sogenannten „Städte der zweiten Reihe“ hinaus – bis in weiter entfernte Landesteile, wie die Lausitz.

Zweitens wurde die Idee aus einer im Jahr 2018 im Auftrag der WISTA durchgeführten Studie zum Mobilitätsverhalten im Umfeld des Wissenschafts- und Technologieparks Berlin-Adlershof bis 2030 abgeleitet. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass das Wachstum des Standorts Adlershof nicht – wie ursprünglich angenommen – durch die verfügbare Fläche, sondern vielmehr durch die Mobilitätskapazitäten begrenzt wird (Stiftung Zukunft Berlin

2021, ab Min. 42:40). Infolgedessen wurde die Entwicklung eines Coworking-Spaces in Lübben im Spreewald angestoßen, um die Verkehrsströme zwischen dem Berliner Umland und dem Standort Adlershof zu entlasten. Mit der aktiven Förderung von Arbeitsmodellen, bei denen die Beschäftigten nur noch zwei oder drei Tage der Arbeitswoche nach Adlershof pendeln, soll dem Wunsch nach flexibleren Arbeitsmodellen Rechnung getragen werden, während gleichzeitig die Bindung an die Arbeitgebenden gestärkt wird – stärker, als im Homeoffice möglich. Auch regionale Erwerbstätige können die Arbeitsplätze nutzen. Die Kommunen erhoffen sich dadurch Zuzug und eine höhere Standortattraktivität (Bonin et al. 2022, S. 27; WISTA Management GmbH 2024, S. 2–3).

Bereits im Januar 2020 unterzeichneten die WISTA und die Stadt- und Überlandwerke GmbH Lübben eine entsprechende Absichtserklärung (Stadt Lübben/Lubin 2020, S. 18). In diesem Zusammenhang fiel auch der Begriff „Innovationskorridor Adlershof-Spreewald“, der aus Sicht der Stadt Lübben/Lubin Chancen eröffnet, da die Kommune als Mittelpunkt auf der gedachten Linie zwischen Berlin und Dresden positioniert ist (ebd., S. 22).

Diese unterschiedlichen Bezeichnungen sind Teil von semantischen Umdeutungen und Veränderungen im Rahmen der Weiterentwicklung der ursprünglichen Idee, die stellenweise als Korridor, stellenweise als Achse bezeichnet und mit verschiedenen inhaltlichen Zuschreibungen wie „Innovation“, „Nachhaltigkeit“ oder „Entwicklung“ und unterschiedlichen geografischen Verläufen sowie Start- und Endpunkten kombiniert wird. Im einem dem Memorandum vorangegangenen Diskussionspapier wird so auch „Achse Innospree“ vorgeschlagen, was die Spree als verbindendes Element zwischen den beteiligten Regionen hervorhebt (Borghorst et al. 2021, S. 9). Im Weiteren werden vornehmlich der Begriff „Innovationskorridor Berlin-Lausitz“ oder die selbst gewählte Abkürzung „IKBL“ für das konkrete von WISTA und WRL vorangetriebene Vorhaben genutzt.

Generell erlebt der Begriff „Entwicklungssachse“ in jüngster Zeit Konjunktur bei der Betrachtung von Stadt-Umland-Dynamiken in der Hauptstadtregion. Er findet sich etwa in einer Untersuchung zukünftiger Entwicklungen in der Umfeldregion des Flughafens BER (Mietzner et al. 2020) sowie im Infrastrukturvorhaben i2030, in dessen Rahmen die Länder Berlin und Brandenburg mit dem

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg den Ausbau der Schieneninfrastruktur vorantreiben und in Bezug zu räumlichen Wirkungen setzen (VBB 2020, S. 17). Nicht zuletzt steht der Begriff in engem Zusammenhang mit der Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg, die 2021 den ursprünglichen Ansatz der Regionalen Wachstumskerne (RWK) unter dem Motto „Stärken stärken“ zum neuen Leitbild „Stärken verbinden“ weiterentwickelte und dabei den Fokus auf regionale Kooperationen entlang schienengebundener Verkehrswege legte (Landesregierung Brandenburg 2021, S. 1–2). Diese Weiterentwicklung geht auf eine Evaluierung des RWK-Ansatzes aus den Jahren 2018/19 zurück, die aufgrund zunehmender räumlicher Entwicklungsdisparitäten die Stabilisierung ländlicher Landesteile über die Ausstrahl- und Raumfunktionen der Kerne empfiehlt (MWE Brandenburg 2019, S. 113).

Die aktualisierte Brandenburger Regionalentwicklungsstrategie (RES) zielt darauf ab, Fachpolitiken und raumbezogene Strategien miteinander zu verknüpfen, um zentralen Herausforderungen wie dem Klimawandel, dem demografischen Wandel und der Globalisierung wirksam zu begegnen. Zudem werden verschiedene Entwicklungstrends berücksichtigt, wie die Wachstumsdynamik der Bundeshauptstadt, die Potenziale für die angrenzenden Regionen eröffnen kann. Die fortschreitende Digitalisierung, neue Arbeits- und Lebensentwürfe und interdisziplinäre Zusammenarbeit in Wissensnetzwerken werden als Faktoren der regionalen Entwicklung und als Chance betrachtet, um bisher getrennte Räume stärker zu vernetzen. In den Eckpunkten der RES werden darüber hinaus die Notwendigkeit verstärkter Klimaschutzmaßnahmen betont, mit dem Ziel, bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen (Landesregierung Brandenburg 2021, S. 3).

Die in der Kabinettsitzung am 31. August 2021 beschlossene Strategie weist auch auf die Besonderheit des in der Lausitz bereits angelaufenen Strukturwandelprozesses hin. Demnach verbindet der von der WRL „aufgesetzte Werkstattprozess [...] bereits wichtige regionale Akteure“ und soll um die „Ausgestaltung der Entwicklungsachse Berlin – Cottbus – Breslau“ ergänzt werden (ebd., S. 7). Es ergibt sich eine Gleichzeitigkeit mit den konkreteren Anfängen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. Bemerkenswert ist, dass bereits im Juni 2021 im Strategischen Gesamttrahmen Hauptstadtregion, der Grundlage für die koordinierte Zusammenarbeit der

Länder Berlin und Brandenburg, die Idee einer Achse von Berlin über den Flughafen BER bis zur Lausitz („entlang der Görlitzer Bahn“) konkreter skizziert wird (Land Berlin und Land Brandenburg 2021, S. 4). Demzufolge könnte der finanziell gut ausgestattete Strukturwandelprozess in der Lausitz auch angrenzende Räume einbeziehen und dieser Korridor zum „Muster für eine das ganze Land Brandenburg umfassende Raumentwicklung entlang [von] Bahnstrecken“ werden (ebd.).

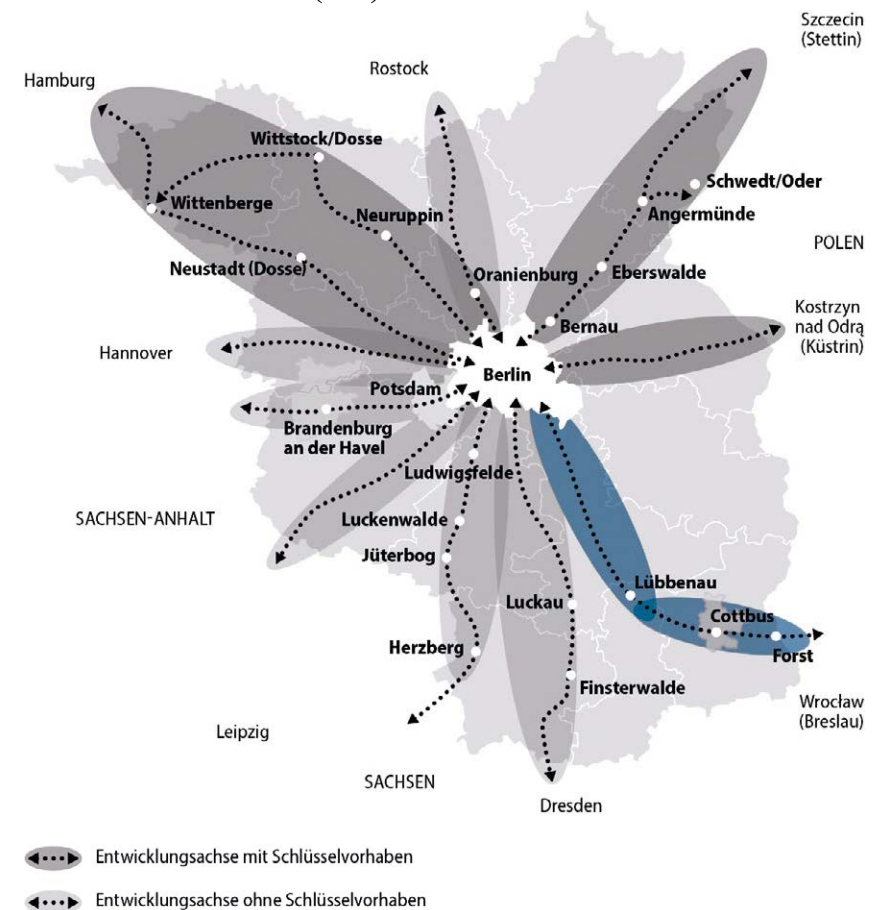


Abbildung 1: Entwicklungs- und Innovationsachsen in der Hauptstadtregion
(Land Berlin und Land Brandenburg o.J., eigene Bearbeitung; Innovationskorridor Berlin-Lausitz eingefärbt).

Diese Vorbildwirkung wird dem IKBL seitdem wiederkehrend zugeschrieben. Die Qualifizierung des Projekts als Schlüsselvor-

haben der Regionalentwicklung erfolgte 2022 im Rahmen des sogenannten „REGIONALE-Prozesses“. Dabei wurden in vier von fünf Brandenburger Planungsregionen gemeinsame Projekte von Landkreisen, Regionalen Wachstumskernen und LEADER-Aktionsgruppen unter Beteiligung der Regionalen Planungsgemeinschaften gemäß ihrer Passfähigkeit zur RES ausgewählt. Das Schlüsselvorbau „Achse Berlin-Lausitz“ zeigt demnach „erste konkrete Raumwirkungen“ durch die Kooperationen zwischen dem Technologiepark Adlershof, dem entstehenden Coworking-Space in Lübbenau und dem Lausitz Science Park in Cottbus (Landesregierung Brandenburg 2022, S. 6–7). Die Mitte 2022 auf Berliner und Brandenburger Seite bereitgestellten personellen Ressourcen für das „Korridormanagement“ von WRL und WISTA unterstreichen die strategische Bedeutung. Die Governance-Struktur dient als Prototyp für weitere geplante Achsen wie Berlin-Prignitz, Berlin-Uckermark und Ostbahn, für die ebenfalls ein Management geprüft werden soll (ebd.; Staatskanzlei des Landes Brandenburg und SenStadt Berlin 2023, S. 6).

Ausgehend von der Etablierung von Management- und Kooperationsstrukturen haben die WISTA und die WRL eine Bestandsaufnahme relevanter Stakeholder:innen durchgeführt und einen Profilierungsprozess initiiert. Die Landesregierungen haben dabei drei Schwerpunktbereiche für die Entwicklung des Korridors festgelegt: Innovation und Wissenschaft, Wohnen sowie Gewerbe. Im Zuge der Profilierung wurde das Thema Energiewendelösungen als Schwerpunkt erarbeitet (WISTA Management GmbH und Wirtschaftsregion Lausitz GmbH 2024, S. 98).

Zeitgleich wurden Handlungskonzepte wie die Lausitzstrategie 2038 und die Ansiedlungsstrategie des Landes Brandenburg um das Vorhaben ergänzt (Staatskanzlei des Landes Brandenburg 2024; MWAE Brandenburg 2023). Bei der Umsetzung des Werkstattprozesses zum Strukturwandel wurde die Werkstatt 2 zum Thema „Innovation und Digitalisierung“ im Zuge der länderübergreifenden Zusammenarbeit um Berliner Akteurinnen und Akteure erweitert. Die WRL hat zudem Bestands- und Potenzialanalysen zu verfügbaren Gewerbeflächen und Wohnangeboten in den Lausitzer Kommunen durchgeführt, um die Zusammenarbeit im Rahmen des Korridorvorhabens sichtbar zu machen und bestehende Angebote gezielt zu kommunizieren (Wirtschaftsregion Lausitz GmbH 2024).

Projekte wie Coworking-Spaces und der Lausitz Science Park, der als Ankerpunkt des Korridors in räumlicher Nähe zum Zentralcampus der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) entwickelt wird, werden im Sinne der RES vorangetrieben (Landtag Brandenburg 2024, S. 55–56).

1.2 Entwicklungssachsen als Forschungsgegenstand

Die ersten Schritte bei der Umsetzung des Projektes IKBL sowie die Aufnahme von Entwicklungssachsen als Leitmotiv in die Brandenburger Regionalentwicklungsstrategie werfen die Frage auf, welche Rolle axiale Konzepte in übergeordneten siedlungsstrukturellen Rahmenstrategien spielen und wie sie bewertet werden.

Grundsätzlich besteht kein konsistenter Forschungsstand bezüglich der Effekte von Achsenkonzepten und deren unterschiedlichen Typen (Rentzsch 2024, S. 18). Vielmehr zeigt sich, dass Achsenkonzepten aus raumordnerischer Perspektive häufig eine Vielzahl von Entwicklungs- und Ordnungsaufgaben zugeschrieben wird, was in einigen Fällen zu einer „normativen Überfrachtung“ führt (Kistenmacher 2005, S. 19). Unterschiede bestehen in der Begriffsauslegung (als Verkehrsachsen oder kombinierte Verkehrs- und Siedlungsachsen), in der Dichte des Netzes, der Hierarchisierung der Achsen sowie in der landesspezifischen Ausrichtung auf groß- oder kleinräumige Achsen und deren jeweilige Verbindlichkeit (Benzel et al. 2011, S. 218). Entwicklungssachsen können demnach nicht als eigenständiges planerisches Leitbild betrachtet werden. Vielmehr sind sie als Teil umfassender raum- und siedlungsstruktureller Konzepte zu verstehen, die stellenweise die Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen und andernorts die Ausrichtung an Nachhaltigkeitszielen in den Vordergrund stellen (BBR 2005, S. 253–254; Kistenmacher 2005, S. 19).

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass Achsenkonzepte, die auf Bündelung und Verdichtung ausgerichtet sind, wachstumsorientiert sind und aufgrund ihres schematischen und vereinfachenden Charakters nur bedingt für komplexe planerische Problemstellungen geeignet erscheinen (Kistenmacher 2005, S. 24). Ein weiteres Problem, das in der Forschung zu Entwicklungssachsen thematisiert wird, betrifft die Widerstände von Gemeinden in den Achsenzwischenräumen. Die fehlende raumordnerische Verbindlichkeit führt dazu, dass axiale Siedlungsstrukturen in der Praxis

stellenweise weniger ausgeprägt sind als in raumordnerischen Plänen vorgesehen. In einigen Bundesländern wird daher aufgrund der geringen Wirksamkeit großräumiger Entwicklungsachsen auf deren Einbindung in raumplanerische Programme verzichtet (Benzel et al. 2011, S. 218, 241–242).

Die Evaluierung von Entwicklungsachsen als Instrument der Raumordnung steht vor der Herausforderung, dass die Effekte auf die regionale Entwicklung schwer abschätzbar und konkrete Wirkungszusammenhänge kaum nachzuweisen sind. Die mit Achsenmodellen verbundenen Erwartungen hinsichtlich Landschafts- und Freiraumschutz bleiben oft unerfüllt oder werden lediglich teilweise erreicht, da die tatsächlichen räumlichen Entwicklungen nicht den theoretischen Vorstellungen folgen. Im Hinblick auf Siedlungsachsen zeigt sich, dass der Einfluss der Mobilität auf die Siedlungs- und Industrieentwicklung in der Vergangenheit häufig überschätzt wurde (Vallée 2019, S. 35; Rentzsch 2024, S. 18).

Die Verknüpfung von Raumordnung und Regionalentwicklungspolitik mit der Förderung regionaler Innovationssysteme, wie sie im Falle des Innovationskorridors erfolgt, kann als ein neuer Ansatz und erweiterte Interpretation axialer Konzepte betrachtet werden. Auch in der in Kapitel 1.1. dargestellten Herleitung der Korridor-Idee finden sich Elemente wie die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse und eine klimafreundliche Regionalentwicklung, nun ergänzt um die enge Kooperation von Wissenschaft und Wirtschaft in einer den Lausitzer Transformationsprozess begleitenden Ansiedlungspolitik. Rentzsch (2024, S. 41) sieht in Raumordnungs- und Regionalentwicklungspolitik grundsätzlich Potenziale, innovationsfreundliche Rahmenbedingungen zu begünstigen. Insbesondere durch die Pflege bestehender Standortfaktoren, die strategische Ausweisung von Flächen und Infrastrukturen für ökonomische Cluster sowie im Zusammenspiel gestärkter regionaler Netzwerkstrukturen kann ein wichtiger Beitrag zur Innovationsförderung geleistet werden. Zudem wird angenommen, dass das Entstehen und die Verbreitung von Innovationen durch raumstrukturelle Gegebenheiten beeinflusst wird, wodurch axiale Konzepte dabei helfen könnten, innovative und transformative Prozesse zu steuern. Eine klare strategische Vision für die Region wird dabei als entscheidend betrachtet, um die Herausbildung einer regionalen Innovationskultur zu unterstützen (ebd.: S.41–42).

2 Hintergrund der vorliegenden Studie

2 Hintergrund der vorliegenden Studie

Die vorliegende Studie entstand im Rahmen einer Forschungs-kooperation zwischen dem Fachgebiet Regionalplanung der BTU Cottbus-Senftenberg und dem Arbeitsbereich Angewandte Geographie und Raumplanung der Humboldt-Universität zu Berlin (HU). Gefördert durch die Präsidien beider Universitäten, beschäftigte sich die gemeinsame Forschung von Herbst 2023 bis Sommer 2024 mit der Frage: „Entwicklungssachse als Transformationsmotor?“. Im Fokus stand dabei die Untersuchung, inwieweit Achsenkonzepte zur regionalen Entwicklung beitragen können – insbesondere im Hinblick auf die Zukunftsperspektiven des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. Im Zuge dieser Auseinandersetzungen wurde ein Gutachten erstellt, auf das bereits in Kapitel 1.2 eingegangen wurde (Rentzsch 2024). Anhand einer Literaturanalyse wird darin der aktuelle Forschungsstand zu raumordnerischen Achsen beleuchtet und insbesondere auf die potenziellen Synergien eingegangen, die durch die Vernetzung von Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen aus wissensintensiven Branchen entstehen. Ziel ist es aufzuzeigen, inwieweit das klassische Konzept der axialen Entwicklung weiterentwickelt und für die Schaffung sogenannter „Innovationskorridore“ genutzt werden kann.

Die vorliegende Studie stellt ergänzend dazu Erkenntnisse zu Perspektiven, Herausforderungen und Entwicklungsmöglichkeiten konkret für das Projekt IKBL vor, die mithilfe einer Delphi-Befragung gewonnen wurden. Die Ergebnisse beider Untersuchungen wurden in zwei Workshops mit Sachverständigen und regionalen Akteur:innen diskutiert. In einem ersten Workshop im März 2024 in Berlin wurden Chancen, Risiken und Implementationsaspekte von Achsenkonzepten im Hinblick auf Förder-, Cluster- und Ansiedlungspolitiken ausgelotet und für die Region Berlin-Lausitz konkretisiert. Ein zweiter Workshop, der im Juni 2024 in Cottbus stattfand, bot Raum für den Austausch über Standortfaktoren und Innovationsfelder im Transformationsprozess sowie für die Vernetzung und Einbeziehung verschiedener Teilräume und Stakeholder:innen entlang des Innovationskorridors Berlin-Lausitz.

2.1 Forschungsinteresse und -fragen

Die vorliegende Studie untersucht den noch am Anfang befindlichen Prozess der Entwicklung des IKBL. Unter der übergeordne-

ten Fragestellung „Innovationskorridor als Transformationsmotor?“ werden die zu erwartenden Impulse, Herausforderungen und Erfolgsfaktoren bei der Verknüpfung von raumordnerischen und regionalentwicklungspolitischen Entwicklungsachsen mit Innovationssystem in den Blick genommen. Dabei wird ein Hauptaugenmerk auf das Spannungsfeld im Management- und Moderationsprozess gelegt, das durch hohe Erwartungen an das Projekt bei gleichzeitiger Einbindung einer Vielzahl räumlich verteilter Beteiligter mit unterschiedlichen Interessen entsteht.

Die Studie zielt darauf ab, den Startprozess des Innovationskorridors Berlin-Lausitz in Anlehnung an eine SWOT-Analyse zu untersuchen, um Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken in der Entwicklungsphase zu identifizieren. Es ist zu betonen, dass es dabei nicht um die Bewertung der Wirkungen eines bereits umgesetzten Konzepts geht, sondern vielmehr um die Untersuchung des Umsetzungsprozesses als Bestandteil des regionalen Transformationsgeschehens. Der IKBL wird als strategisches Instrument verstanden, das dazu dient, Einzelprojekte miteinander zu verknüpfen und Synergien zu schaffen. Neben den Bereichen Innovation, Gewerbe- und Wohnstandorte, auf die sich die Korridorentwicklung von WISTA und WRL fokussiert, werden ergänzend auch mögliche Aspekte der Daseinsvorsorge und sozialer Innovationen im Rahmen des Vorhabens in den Blick genommen. Aus dieser Perspektive werden die Erwartungen der beteiligten Stakeholder:innen erfasst und potenzielle Entwicklungstendenzen des Innovationskorridors abgeleitet.

Kernfragen der Forschung betreffen die Rolle des Instruments als Impulsgeber für die regionale Entwicklung. Unterschiedliche Sichtweisen auf das Vorhaben sowie die damit verbundenen Hoffnungen und Ziele stehen im Fokus der Analyse. Von besonderem Interesse ist, welche Kooperationsfelder auf regionaler und interkommunaler Ebene identifiziert werden und ob konkrete siedlungsstrukturelle Auswirkungen mit dem Vorhaben in Zusammenhang gebracht werden. Zudem wird untersucht, welche Herausforderungen bei der Entwicklung genannt werden und welche Lösungsansätze die Befragten vorschlagen, um diese zu überwinden. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Frage, wie die Erwartungen und Interessen der regionalen Akteurinnen und Akteure in die zukünftige formelle und informelle Planung des Korridors eingebunden

werden können. Abschließend zielt die Untersuchung darauf ab, regionalentwicklungspolitische Schlussfolgerungen abzuleiten, die die erfolgreiche Weiterentwicklung des Innovationskorridors unterstützen können.

2.2 Methodische Grundlagen zur Delphi-Befragung

Angesichts der komplexen und noch unklaren Dynamiken in der Frühphase der Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz wurde die Delphi-Befragung als vorausschauende Forschungsmethode zur Auseinandersetzung mit den Fragestellungen ausgewählt. In Anlehnung an das namensgebende griechische Orakel bietet die Delphi-Methode die Möglichkeit, einen systematischen Blick in die Zukunft und das Ungewisse zu werfen. Häder und Häder (1995) beschreiben die Methode als einen „vergleichsweise stark strukturierten Gruppenkommunikationsprozess, in dessen Verlauf Sachverhalte, über die unsicheres und unvollständiges Wissen existiert, von [Expert:innen] beurteilt werden“ (zitiert nach Ammon 2009, S. 460). Die Ähnlichkeiten mit dem antiken Orakel von Delphi sind dabei erkennbar: Wie das Orakel lässt die Delphi-Methode Prognosen zu, die auf handlungsorientierte, subjektive und akteur:innenspezifische Ereignisse ausgerichtet sind (Cuhls 2019, S. 4).

In der Anwendung zeichnet sich eine Delphi-Befragung durch ihren mehrstufigen Ablauf und einen „subjektiv-intuitive[n] Ansatz“ aus (Ammon 2009, S. 460). Im Gegensatz zu einer klassischen Diskussionsrunde basiert die Delphi-Methode in der Regel auf einer schriftlichen Kommunikation, die in mehreren Befragungsrunden erfolgt. Zu Beginn werden Expert:innen mit ihrer spezialisierten Sicht in einem ersten Befragungsdurchgang um ihre Einschätzungen gebeten, zumeist mittels eines strukturierten Fragebogens. Nach der ersten Runde erfolgen eine oder mehrere Feedback-Runden, in denen den Teilnehmenden eine Zusammenfassung der gesammelten Meinungen und Urteile der anderen Befragten vorgelegt wird. Dies ermöglicht es den Teilnehmenden, ihre eigenen Einschätzungen zu überdenken oder anzupassen. Durch diesen Ablauf wird sichergestellt, dass alle Expert:innen unabhängig voneinander ihre Meinung äußern können, ohne dass dominante oder sozial erwünschte Positionen den Diskurs durch Gruppendynamiken beeinflussen (ebd., S. 459-460; Häder 2014, S. 20).

Delphi-Befragungen sind eine etablierte Methode mit vielfältigen Anwendungsfeldern, die sowohl quantitativ als auch qualitativ oder als Kombination beider Ansätze eingesetzt wird. Sie findet vor allem in Prozessen Anwendung, bei denen der Austausch von Meinungen und kommunikative Effekte eine zentrale Rolle spielen und die stark ergebnisorientiert ablaufen (Cuhls 2019, S. 9). Das Verfahren vereint explorative Elemente zur Erkundung wenig erforschter Themen und Trends, prognostische Elemente zur Vorhersage möglicher zukünftiger Entwicklungen sowie normative Elemente, die festlegen, welche Zielvorstellungen oder Werte die zukünftige Entwicklung leiten sollten. (ebd., S. 5.). Somit eignet sich die Methode für die Erstellung von Prognosen zukünftiger Entwicklungen und der Ableitung von Handlungsstrategien und Entscheidungshilfen (Häder 2014, S. 30).

Die Wahl der Delphi-Methode zur Beantwortung der Forschungsfragen basiert auf ihrer Eignung für frühe Phasen komplexer und vielschichtiger Prozesse wie der Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. Aufgrund der Vielzahl der beteiligten Akteurinnen und Akteure und der damit verbundenen, komplexen Interessenlage ermöglicht diese Befragungsmethode, verschiedene Sichtweisen strukturiert und differenziert zu erfassen. Zudem bietet die Delphi-Methode durch ihren mehrstufigen Aufbau ein Verfahren, das aus forschungsökonomischen Gründen effizient den Einbezug vieler Stakeholder:innen zu unterschiedlichen Themenbereichen zulässt. Durch ihre Eignung, zukünftige Entwicklungen zu „orakeln“ und Zukunftsperspektiven aufzuzeigen, erweist sich die Methode als ein für die Fragestellungen passendes Verfahren.

2.3 Vorgehen und Aufbau der Studie

Die Erhebung wurde in einem zweistufigen Delphi-Verfahren durchgeführt, das zunächst auf qualitativen Fragen beruhte und in einer zweiten Phase eine quantitative Bewertung und Einordnung der Ergebnisse ermöglichte. Die Vorstrukturierung sowie die Auswahl der Expert:innen erfolgte in enger Abstimmung mit dem anderen bereits erwähnten Gutachten im Rahmen der Forschungs Kooperation zwischen BTU und HU sowie mit den Projektarbeitenden der WISTA und der WRL, um von bestehenden Kontakten zu Schlüsselakteur:innen profitieren zu können. Letztlich wurden 48 Agierende ausgewählt, die ein breites Spektrum an Perspektiven

repräsentieren: Kommunen, kommunale Interessenvertretungen, die Landesregierungen, universitäre und außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Wirtschaft, Gewerkschaften, Zivilgesellschaft sowie die Bereiche Planung und „Korridormanagement“. Diese Gruppe umfasste Vertreter:innen aus Berlin und Brandenburg, aus verschiedenen Verwaltungsebenen und sowohl aus achsennahen als auch achsenferneren Räumen, städtischen und ländlicheren Kontexten. Die Befragten hatten einen unterschiedlichen Kenntnisstand und waren bisher unterschiedlich stark in den Entwicklungsprozess des IKBL eingebunden. Es ist zu betonen, dass die Ergebnisse unter diesen Entstehungsbedingungen betrachtet werden müssen und nicht als repräsentatives Abbild gelten können.

Die erste Runde der Erhebung begann mit der Einladung der ausgewählten Sachverständigen, die über Aufbau und Ablauf der Untersuchung informiert wurden. Sie konnten über einen Link sowie einen Zugangscode auf einen Online-Fragebogen zugreifen, wobei der Link es ermöglichte, die Bearbeitung zu pausieren und zu einem späteren Zeitpunkt fortzusetzen. Der Zugangscode diente dabei ausschließlich der Vermeidung von Doppelnennungen, eine Zuordnung der Antworten zu den Teilnehmenden erfolgte nicht, um die Anonymität zu gewährleisten. Der Fragebogen begann mit einer kurzen Einführung, die den aktuellen Stand des Projekts Innovationskorridor Berlin-Lausitz skizzierte. Im Anschluss folgten 14 offene Fragen, die auf die Vorteile des Vorhabens, potenzielle Kooperationsfelder, regionalstrukturelle Auswirkungen, die Rolle planerischer Instrumente sowie die Herausforderungen und Methoden zur Einbeziehung regionaler Interessen und Akteur:innen abzielten. Am Ende des Fragebogens bestand die Möglichkeit, zusätzliches Feedback zu hinterlassen und einzelne Aspekte zu ergänzen oder hervorzuheben.

Die Durchführung der ersten Befragungsrunde erfolgte im Januar und Februar 2024 mit einer Rücklaufquote von 54 Prozent. Diese hohe Beteiligung weist auf die thematische Relevanz und die Involviertheit der Eingeladenen hin. Dies ist insofern bemerkenswert, als der Fragebogen im Nachhinein als zu umfangreich eingeschätzt wird und die Befragten in der Regel mehr als die im Vorhinein kalkulierten zehn bis 15 Minuten benötigten. Im Median dauerte die Beantwortung der Fragen 24 Minuten. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgte zur Vorbereitung des Workshops im März

2024, bei dem die Ergebnisse der ersten Runde vorgestellt und diskutiert wurden.

In der zweiten Delphi-Runde sollten die Antworten aus der ersten Phase mittels quantitativer Fragestellungen eingeordnet und gewichtet werden. Entsprechend wurden Fragen zum Verständnis und zu den Erfolgsfaktoren des Projekts, zu den erwarteten siedlungsstrukturellen Wirkungen sowie zu den Kooperationsfeldern bei der Umsetzung gestellt. Zudem wurde nach den Hauptherausforderungen im Umsetzungsprozess gefragt sowie zehn Thesen zu möglichen Lösungsansätzen und Erwartungen zur Bewertung gestellt. Abschließend bestand abermals die Möglichkeit, Feedback zu geben und Ergänzungen vorzunehmen.

Diese zweite Runde wurde im Mai und Juni 2024 durchgeführt, wobei Einladungen an alle ausgewählten Agierende der ersten Runde sowie an zusätzlich jene, die am Workshop im März teilgenommen hatten, jedoch nicht an der ersten Runde mitgewirkt hatten, verschickt wurden. Für die Eingeladenen, die nicht an der ersten Runde teilgenommen hatten, enthielt der Fragebogen einen zusätzlichen Erklärungsteil, der das Vorhaben IKBL sowie die bisherigen Forschungsvorgehen erläuterte. Die Einbeziehung der zusätzlichen Teilnehmenden ermöglichte eine größere Stichprobe und bot die Chance, zusätzliche Perspektiven einfließen zu lassen. Eine getrennte Auswertung der beiden Gruppen fand nicht statt. Von 56 eingeladenen Akteur:innen füllten 50 Prozent den Fragebogen aus; die durchschnittliche Bearbeitungszeit betrug elf Minuten. Das gesammelte empirische Material wurde anschließend für den Workshop im Juni 2024 in Cottbus aufbereitet und bildet die Grundlage für die Ergebnisse, die in der vorliegenden Studie zusammengefasst sind.



Abbildung 2: Schematische Darstellung des methodischen Vorgehens (Eigene Darstellung).

3 Ergebnisse der Delphi-Befragung

3 Ergebnisse der Delphi-Befragung

Wie in Kapitel 2.1 zu Forschungsinteresse und -fragen beschrieben, fokussiert sich die Delphi-Befragung auf den Umsetzungsprozess und die damit verbundenen erwarteten Impulse, Hemmnisse und Erfolgsfaktoren. Daher beginnt das Ergebnis-Kapitel mit den unterschiedlichen Verständnissen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz sowie den zentralen Kooperationsfeldern und Akteur:innen. Direkt im Anschluss richtet sich der Blick auf die Herausforderungen und Hürden im Umsetzungsprozess sowie auf die dazugehörigen Lösungsansätze. Darauf aufbauend werden mögliche siedlungsstrukturelle Wirkungen im Zusammenhang mit planerischen Steuerungsinstrumenten behandelt. Abschließend werden Erfolgsfaktoren und mögliche Entwicklungstendenzen bei der Umsetzung des IKBL skizziert. Anstatt die Antworten aus den beiden Phasen der Delphi-Befragung separat darzustellen, sind die Ergebnisse thematisch gegliedert, um eine ganzheitliche Sicht zu ermöglichen und Themensprünge zu vermeiden.

3.1 Verständnisse des Innovationskorridors Berlin-Lausitz

Dass unterschiedliche Verständnisse des Projekts Innovationskorridor Berlin-Lausitz vorliegen, wurde in der ersten Runde der Delphi-Befragung bei der offenen Frage nach den drei wichtigsten Vorteilen durch das Vorhaben für die regionale Entwicklung deutlich. Alle Befragten erhielten vorab eine grundlegende Einführung in das Projekt sowie eine Übersicht über die aktuellen Aktivitäten des „Korridormanagements“. Die Antworten der Teilnehmenden konnten schließlich in drei Hauptkategorien eingeordnet werden: Output-orientierte Interpretationen, die Rolle des Projekts als Katalysator und der Schwerpunkt auf Netzwerkbildung und Austausch (Siehe Abbildung 3, Seite 35). Trotz der Überschneidungen zwischen diesen Bereichen wird im Folgenden auf die erwarteten Impulse in Bezug auf die übergeordneten Verständnisse eingegangen. Aufgrund der offenen Fragestellung wurde eine Zusammenfassung der Einzelverständnisse der 26 Teilnehmenden erstellt, die einen Überblick über die verschiedenen Sichtweisen auf das Projekt bietet.

Eine zentrale Wahrnehmung des IKBL ist seine Funktion als [Plattform für Netzwerkbildung und verstärkte Kooperationen](#) zwischen den Forschungseinrichtungen sowie im Wissens- und

Technologietransfer in die Unternehmen. Die systematische Vernetzung schafft laut Umfrageaussagen ein besseres Bewusstsein über die relevanten Akteurinnen und Akteure und erleichtert es, eigene Aktivitäten effektiver abzustimmen und einzuordnen. Innovation wird dabei als wegweisendes regionales Leitmotiv verstanden. Die Befragten äußerten den Wunsch, dass daraus langfristig Wirtschaftskluster entstehen, die nachhaltiges Wachstum ermöglichen.

Wiederholt hervorgehoben wird zudem der Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Teilräumen, etwa bei der Entwicklung des Lausitz Science Parks, der dem Vorbild des Wissenschafts- und Technologieparks Adlershof folgt. Auch die länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit der Verwaltungen wird als entscheidend betrachtet, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Lebensqualität und die Stadt-Umland-Beziehungen. Dies biete die Möglichkeit, so eine Aussage aus der Umfrage, durch koordinierte Maßnahmen Bedingungen zu schaffen, die es Fachkräften ermöglichen, „Wohnen und Arbeiten in einem Innovationskorridor über ein größeres Gebiet [zu] verteilen“.

Die Verbindung der Stärken beider Regionen trägt folglich zur Abmilderung von Schwächen bei, wobei auf den Wohnraum- und Gewerbeflächenmangel Berlins verwiesen wird. Zudem soll das Projekt den Transformationsprozess der Lausitz unterstützen, die Sichtbarkeit der Region fördern und zu einem Imagewandel beitragen. Eine gleichmäßige Entwicklung der Lausitz mit einer gerechten Verteilung von Chancen und Belastungen wird als wichtiger Faktor gesehen. Die Bündelung von Aktivitäten kann Konkurrenz reduzieren und die Region als attraktiven Lebens- und Arbeitsort positionieren. Schließlich wird die Erwartung geäußert, dass durch die Ansiedlung und Zusammenarbeit von Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen das Verständnis von Wissenschaft und Innovation in der Bevölkerung steigt.

Eng damit verknüpft ist die Erwartung der **beschleunigten Entwicklung von Standortfaktoren** im Rahmen des IKBL und das Projektverständnis als „Katalysator“. Mehrfach genannt wird die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der ÖPNV-Verbindung zwischen Berlin und Brandenburg, die Stärkung nachhaltiger Mobilitätslösungen und dadurch verkürzte Pendelzeiten. Dies soll die Standortattraktivität sowohl für Unternehmen als

auch für Fachkräfte auf beiden Seiten steigern. Zudem wird eine schnellere und koordinierte Verteilung von Fördermitteln erhofft, um potenzielle Unternehmensansiedlungen effizient umzusetzen und Infrastrukturausbauprojekte besser mit ländlichen Räumen zu verknüpfen. Das betrifft auch die Förderung sozialer Innovationen – etwa in den Bereichen Mobilität, Logistik, Pflege, Wohnen und Schule – um zu einer gesteigerten Lebensqualität beizutragen.

In der ersten Befragungsrunde wurden jedoch am häufigsten **langfristige Auswirkungen auf die Wirtschafts- und Forschungslandschaft** mit dem Projekt in Verbindung gebracht. Bei diesem output-orientierten Verständnis des Innovationskorridors sind die dauerhafte Schaffung neuer Beschäftigungsfelder, durch die Förderung von Start-ups und Neuansiedlungen, sowie die Fachkräftegewinnung zentral. Zudem wird die Bildung regionaler Wertschöpfungsketten durch engere Kooperationen als wesentlicher Vorteil im Kontext des Strukturwandels betrachtet. Ausdruck dieses Ziels ist die in der Befragung geäußerte Erwartung, die Region zu einer „Vorzeigeregion für die Energiewende“ zu transformieren. Eng damit verknüpft ist die Erwartung, dass die Idee des Innovationskorridors letztlich dazu beitragen kann, die negativen Effekte des demografischen Wandels durch Zuzug abzumildern. Diese Entwicklungen sollen letztlich auch Angebote in der Region sichern und den Abbau regionaler Disparitäten unterstützen.

VERSTÄNDNISSE DES INNOVATIONSKORRIDORS BERLIN-LAUSITZ UND SEINE VORTEILE FÜR DIE REGIONALE ENTWICKLUNG

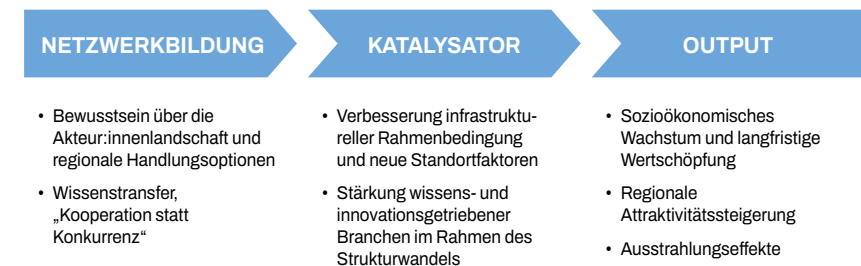


Abbildung 3: Verständnisse des Innovationskorridors Berlin-Lausitz in der Delphi-Befragung (Eigene Darstellung).

Die Antworten der 26 Teilnehmenden verdeutlichen das breite Spektrum und die unterschiedlichen Erwartungen an das Projekt (Siehe Abbildung 4). In der zweiten Befragungsrunde wurden die zuvor geclusterten Beschreibungen bewertet und gewichtet, wobei die Teilnehmenden bis zu drei Antworten auswählen konnten. Bei 22 Teilnehmenden stand das Verständnis im Vordergrund, dass der Innovationskorridor Wissenschaft und Wirtschaft vernetzt. Darauf folgten diese ergänzenden Einschätzungen: Der Korridor schafft einen Rahmen für den Fachkräftewettbewerb und den Strukturwandel, fördert Kooperationen bei Unternehmensansiedlungen und der Verbesserung der Lebensqualität und schafft ein Bewusstsein für die Akteur:innenlandschaft. Weniger Zustimmung erhielt hingegen die Beschreibung, dass der Korridor harte Standortfaktoren und die Infrastruktur stärkt, obwohl dies in der ersten Runde mehrfach genannt wurde. Auch die Koordination der Fördermittelverteilung und Unternehmensansiedlungen sowie die Schaffung einer regionalen Identität und der Abbau von Konkurrenz werden weniger mit dem Projekt assoziiert. Eine Ergänzung unter dem Freitextfeld „Sonstiges“ verwies explizit auf die Stärkung strukturschwacher Regionen als zusätzliches Projektziel.

Welche Beschreibungen entsprechen ihren Vorstellungen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz am ehesten?

(Maximal 3 Nennungen, n=80)

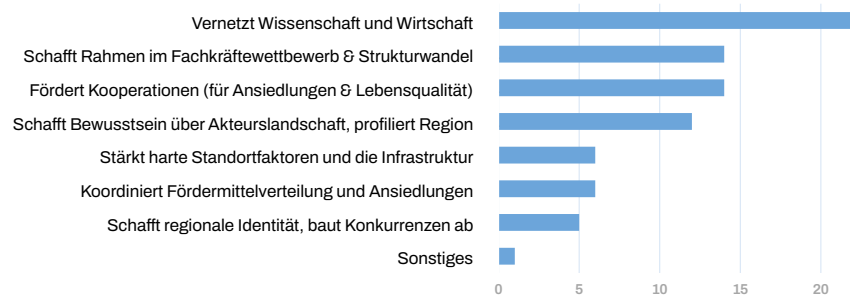


Abbildung 4: Bewertung unterschiedlicher Vorstellungen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz (Eigene Darstellung).

Die Antworten verdeutlichen, dass der Innovationskorridor Berlin-Lausitz vor allem als Instrument zur Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft sowie zur Förderung von Kooperationen und regionalem Wachstum wahrgenommen wird.

3.2 Kooperationsfelder und Schlüsselakteur:innen

Anknüpfend an die unterschiedlichen Verständnisse des Vorhabens IKBL konzentriert sich dieses Kapitel auf die zentralen Kooperationsfelder und Schlüsselakteur:innen. In der ersten Phase der Delphi-Befragung wurden die Teilnehmenden nach den Bereichen mit den größten Potenzialen für regionale und interkommunale Zusammenarbeit gefragt. Hierbei wurden in vielen Rückmeldungen eine abgestimmte Infrastruktur- und Gewerbeflächenentwicklung sowie die Wirtschaftsförderung genannt.

Gehäuft bezogen sich Antworten dabei auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auf die Schienenverbindungen zwischen Berlin und der Lausitz, sowie auf die koordinierte Planung des Nahverkehrs in der Fläche zur verbesserten Anbindung ländlicher Gebiete. Ebenfalls von Bedeutung ist der Ausbau der digitalen Infrastruktur, einschließlich Breitbandnetzen und 5G-Abdeckung, um digitales Arbeiten und vernetzte Arbeitsmodelle zu fördern. Im Bereich der Gewerbeentwicklung und Wirtschaftsförderung wurde vor allem die abgestimmte Entwicklung und Vermarktung interkommunaler Gewerbegebiete mit dem Ziel der Etablierung von Innovationsclustern und regionalen Wertschöpfungsketten angeführt. In den Freifeldantworten wurde zudem wiederholt der Aufbau dauerhafter Austauschformate zwischen Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Kommunen als wichtiges Kooperationsfeld genannt.

Abseits dieser Hauptthemen wurden in der ersten Befragungsrunde vereinzelt weitere Bereiche für die Zusammenarbeit angeführt. In der zweiten Delphi-Phase wurde daher evaluiert, welche Kooperationsfelder neben der Bereitstellung von Gewerbeflächen, dem Ausbau des ÖPNV-Netzes und der digitalen Infrastruktur als relevant für regionale und interkommunale Kooperationen im Rahmen des Projekts angesehen werden. Dabei wurden insbesondere die Zusammenarbeit im Bildungssektor sowie die Fachkräftegewinnung und -entwicklung als wichtig eingeschätzt. Die koordinierte Planung und Bereitstellung von Wohnraum sowie Themen wie Gesundheit und Pflege als Teil der sozialen Infrastruktur fanden dabei Zustimmung. Demgegenüber fand der verwaltungsübergreifende Austausch, etwa zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels, sowie die Zusammenarbeit in den Bereichen Kultur, Freizeit und Tourismusförderung weniger Beachtung. Auch Ansätze für

spezifische Projekte der Kreislaufwirtschaft fanden nur begrenzte Zustimmung (Siehe Abbildung 5).

Neben Infrastrukturentwicklung, Gewerbeflächenentwicklung und Wirtschaftsförderung, welche der folgenden Punkte halten Sie ebenfalls für wichtige Kooperationsfelder der kommunalen Akteure bei der Projektumsetzung?

(Maximal 4 Nennungen, n=102)

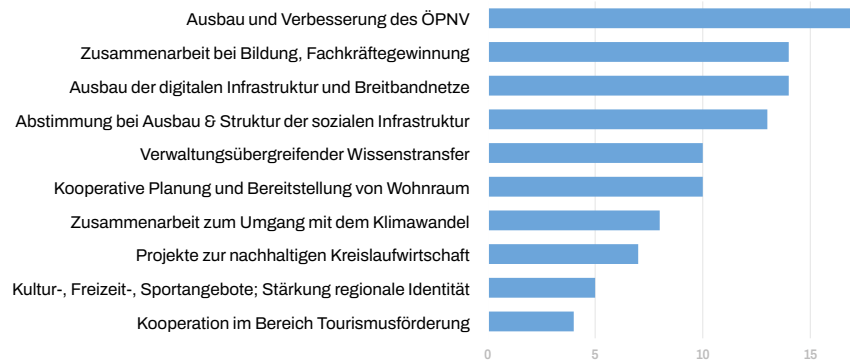


Abbildung 5: Kooperationsfelder der kommunalen Agierenden im Rahmen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz (Eigene Darstellung).

Zusätzlich wurde in der ersten Befragungsrunde nach konkreten Kooperationsideen gefragt, die die Attraktivität des Brandenburger Südostens als Arbeits- und Wohnstandort steigern können. Hierbei zeigten sich ebenfalls deutliche Überschneidungen beim Thema Mobilität: Kooperationsideen mit ÖPNV-Anbietern zielen auf eine Verbesserung der Zugverbindungen zwischen der Lausitz, Berlin, Dresden und Leipzig ab, u.a. durch eine Taktverdichtung und verkürzte Fahrzeiten. Auch der Ausbau der Bus- und Bahnverbindungen auf Nebenstrecken, etwa zwischen Cottbus und umliegenden Städten wie Spremberg und Guben, erfordert enge Kooperationen zwischen Land, Landkreisen und Verkehrsverbünden. Ergänzend dazu wurde die Entwicklung von Coworking-Spaces entlang der Hauptverkehrsachsen wie der Bahnverbindung Berlin-Cottbus und der Autobahn A13 als weiterer Ansatz genannt, der im IKBL bereits vorangetrieben wird.

Darüber hinaus betonten die Befragten die Notwendigkeit von Bündnissen zur Einführung flexibler Arbeitszeit- und Beschäftigungsmodelle, die eine ausgewogene Work-Life-Balance fördern und attraktive Arbeitsbedingungen schaffen, einschließlich Home-Office-Möglichkeiten und familienfreundlicher Umgebun-

gen. Ein länderübergreifendes „Arbeits- und Fachkräftemanagement“ wurde in einer Antwort auf die Befragung ebenfalls als Idee angeführt.

Das Zusammendenken von Gewerbe und Wohnraum, wie es die WRL bereits in Form von Pooling und Kommunikation verfügbarer Flächen praktiziert, wird als wertvoll für Ansiedlungsvorhaben erachtet. Diese sollen laut Umfrageaussagen mit der Bereitstellung von attraktivem Wohnraum in unmittelbarer Nähe zu Arbeitsstätten einhergehen, was eine Zusammenarbeit von Land, Kommunen, Verkehrsverbünden und Wohnungsbauunternehmen erfordert. Pilotprojekte wie der Bau von Werkswohnungen im Rahmen von Unternehmensansiedlungen sowie Impulse für neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, Hochschulen und Kommunen, wurden ebenfalls als notwendig angesehen.

Der gezielte Einsatz von Strukturfördermitteln für weiche Standortfaktoren, nicht nur in Cottbus, sondern entlang der gesamten Trasse und darüber hinaus, wurde wiederholt hervorgehoben. Gleichzeitig sollen Freiräume als Orte der Selbstverwirklichung und Erholung bereitgestellt werden. Eine gemeinsame Marketing- und Kommunikationsstrategie könnte die Sichtbarkeit der Region erhöhen, insbesondere in Verbindung mit Zuzugsinitiativen. Kooperationen mit polnischen und sächsischen Akteur:innen wurden zudem als wichtig erachtet, um den grenzüberschreitenden Austausch und die Zusammenarbeit im Bereich Arbeitsmarkt und Infrastruktur zu fördern.

Um diese Kooperationen erfolgreich umzusetzen, sind verschiedene Schlüsselakteur:innen erforderlich, die den Innovationskorridor Berlin-Lausitz maßgeblich vorantreiben. In der ersten Runde der Befragung wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Beteiligten aus ihrer Perspektive eine Schlüsselrolle im Prozess und den Kooperationsprojekten spielen, wobei maximal fünf Nennungen möglich waren. Die Einschätzung der zentralen Beteiligten reflektiert zugleich, wie das Projekt insgesamt betrachtet wird und für wen es zugänglich erscheint. Neben WISTA und WRL wurde die BTU Cottbus-Senftenberg in den Antworten am häufigsten genannt. Ebenso sind die beiden Landesregierungen sowie kommunale Beteiligte, darunter Landkreise, Gemeinden, kommunale Interessenverbände, regionale Planungsstellen und kommunale Unternehmen, von maßgeblicher Bedeutung. Mehrfach wurden zudem

die Technische Hochschule (TH) Wildau, der Lausitz Science Park, Wirtschaftsförderungsgesellschaften, die Handwerkskammern sowie lokale und regionale Unternehmen als entscheidende Agierende hervorgehoben.

3.3 Herausforderungen bei der Entwicklung

Nachdem die zentralen Kooperationsbereiche und Akteur:innen identifiziert wurden, rückten in der weiteren Befragung die wesentlichen Hürden bei der Umsetzung des IKBL in den Vordergrund. In der ersten Runde der Delphi-Umfrage lautete eine offene Frage: „Welche Hauptherausforderungen sehen Sie bei der Umsetzung der Idee des Innovationskorridors?“ Die eingegangenen Antworten wurden in acht thematische Kategorien geclustert und in der zweiten Runde hinsichtlich ihrer Relevanz bewertet, um ein aussagekräftiges Bild der potenziellen Hindernisse zu erhalten.

Eine häufig genannte Herausforderung waren **Kommunikation und Partizipation** im Umsetzungsprozess. Die Einbindung aller relevanten Stakeholder:innen wird als grundlegend für den Erfolg des gesamten Projekts angesehen. In einer Antwort wird darauf hingewiesen, dass einige Agierende bislang noch zu wenig Kenntnis über das Vorhaben haben oder ihnen die Optionen im Rahmen des IKBL als nicht ausreichend verständlich erscheinen. So wurde angemerkt, dass die „Möglichkeiten der Zusammenarbeit [...] deutlicher werden“ müssen, da „viele Akteure [...] nichts voneinander [wissen]“. Ebenso wurde betont, dass es darum geht „Verständnis bei der Bevölkerung [zu erzeugen], warum so eine Achse wichtig ist und was jetzt genau passiert und welche Auswirkungen das konkret hat.“

In dem kommunen- und länderübergreifenden Ansatz des IKBL wird neben vielfältigen Chancen auch Konfliktpotential gesehen. Dieser Aspekt überschneidet sich mit dem Thema **Akteur:innen- und Kooperationsmanagement**. In einer Umfrageantwort wird die Sorge geäußert, dass die „Kooperationsbereitschaft bei den zentralen Akteuren“ nachlassen könnte, wenn Einzelinteressen und Abgrenzungstendenzen überhandnehmen. Eine zusätzliche, langfristige Bindung von außeruniversitären Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Investor:innen an die Region sowie deren Vernetzung in einem regionalen Netzwerk werden als entscheidend erachtet. Zudem sei es wichtig, einen Konsens über die

Eckpunkte der Entwicklung zu schaffen, klare Rollen zu definieren und konkreter zu werden, beispielsweise mit Projekten wie dem Lausitz Science Park. Eine geäußerte Befürchtung ist die fehlende Weiterführung von „bereits bestehenden korridorale Strukturen“ wie dem „Innovation Hub 13“, einer Initiative zur Förderung des Wissens- und Technologietransfers zwischen der TH Wildau und der BTU Cottbus-Senftenberg.

Zusätzlich stellt die grundsätzliche **Bereitschaft zur intersektoralen und regionalen Zusammenarbeit** eine wesentliche Herausforderung dar. Dies spiegelt sich in diversen Umfragezitaten wider, etwa dem Hinweis: „Wille und Partizipationsbereitschaft der Kommunen muss aktiviert werden“. Die Feststellung, dass es leichter sei, in „sektorale Denkmuster zurückzufallen“, als Themen wie Innovation, Wohnen und Gewerbe zusammenzudenken, kann als Appell verstanden werden. Hinzu kommen bürokratische Vorschriften, die eine solche intersektorale Zusammenarbeit erschweren. Es wurde außerdem auf unterschiedliche Herangehensweisen und Mentalitäten bei Förder- und Kooperationsprozessen hingewiesen. Es brauche deshalb Vertrauen darin, dass dieses Steuerungsinstrument langfristige Entwicklungen fördert und nicht durch widersprüchliche Einzelinteressen unterlaufen wird. Diese ersten drei Problemfelder lassen sich unter dem Aspekt zusammenfassen, dass alle Beteiligten dauerhaft motiviert werden müssen und keine regionalen oder akteur:innenbezogenen Benachteiligungen oder Bevorzugungen entstehen dürfen. „Aufbruchsstimmung und eine Kultur der Ermöglichung und nicht des Verhinderns muss aufgebaut werden“, lautet eine dazu passende Umfrageantwort. Das empirische Material lässt den Schluss zu, dass einige Agierende bereits das Gefühl haben, der IKBL werde zu stark aus der Perspektive von Adlershof und Cottbus betrachtet, während andere Brandenburger Teilräume und das übrige Berlin zu wenig einbezogen werden. Kritisch wurde dies als „alibimäßig“ bezeichnet.

Eine erfolgreiche Umsetzung des Projekts erfordert ausreichende **Finanzierung und Ressourcen**, was angesichts der großen Ausdehnung und hohen Zielsetzungen nicht verwunderlich ist. Gemeint sind dabei sowohl die Vermittlung von „Förder-, Finanzierungs- und Unterstützungsmöglichkeiten“ als auch personelle Ressourcen. In einer Umfrageantwort wird betont, dass die „Leistungsfähigkeit in den Verwaltungen für solche Großprojekte“ vorhanden

sein muss. Eng damit verbunden sind die **Langfristigkeit und Anpassungsfähigkeit** des Projekts. Die Notwendigkeit, flexibel auf sich verändernde Rahmenbedingungen reagieren zu können, wird vor dem Hintergrund multipler Krisen hervorgehoben. Dies umfasst auch die konkrete Umsetzung von Maßnahmen über die anfängliche Euphorie hinaus sowie die Herausforderungen, die durch die Langwierigkeit von Planung, Genehmigung und Realisierung entstehen. In einer Umfrageposition wurde die „Bürokratie [als] aktuell das größte Wirtschaftshemmnis“ hervorgehoben.

Darüber hinaus gelten die **Verfügbarkeit von Fachkräften und die Schaffung einer Willkommenskultur** als zentrale Handlungsfelder für den langfristigen Erfolg des Innovationskorridors. In der Befragung wird wiederholt auf die „[d]emografische Entwicklung speziell in der Lausitz und den damit einhergehenden zu erwartenden Fachkräftemangel“ hingewiesen. Ein Vorschlag lautet, „mehr Anreize für qualifiziertes Personal [zu schaffen], welches bereit ist, auch in die Region zu ziehen.“ Dafür könne der IKBL Argumente schaffen und eine Kommunikation aufbauen, die die „Leistungsfähigkeit der Region aufzeigen und vermitteln“ soll.

Soziale, politische und demografische Faktoren spielen ebenfalls eine entscheidende Rolle. Insbesondere wird die Abhängigkeit von politischer Unterstützung hervorgehoben, während das Erstarken rechter Kräfte und ein „sinkendes Demokratieverständnis“ als Risiko benannt werden. Diese Entwicklungen werden bereits mit negativen Auswirkungen auf die Willkommenskultur in Verbindung gebracht. Dies führe zu einer verstärkten Abwanderung qualifizierter Fachkräfte und einem daraus resultierenden Braindrain, was wiederum zu einem Rückgang von Investitionen führen kann. Damit verbunden sind Bedenken, dass im Entwicklungsprozess **soziale Spannungen** auftreten könnten, insbesondere durch eine als nicht fair wahrgenommene Verteilung von Chancen und Investitionen. Es wird befürchtet, dass ein Gefühl der Ungleichbehandlung zwischen verschiedenen Teilregionen und Interessengruppen zu Konflikten führt. Im ersten durchgeführten Workshop wurde dies vertieft diskutiert, wobei die Gefahr einer Polarisierung und eines „Wir-gegen-die-Denkens“ angesprochen wurde, wenn der Fokus des IKBL scheinbar nur auf Zugezogenen liegt, was steigende Mieten und Verdrängung zur Folge haben könnte.

Die Befragten wurden in der zweiten Delphi-Phase gebeten, die acht identifizierten größten Herausforderungen (mit Kurzerklärungen versehen) in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit zu bewerten. Mit deutlichem Abstand wurden Finanzierung und Ressourcen dabei als das drängendste Problem eingestuft. Mehr als die Hälfte der Befragten ordnete dieses Feld auf einem der ersten beiden Plätze ein. An zweiter Stelle folgten die Verfügbarkeit von Fachkräften und die Schaffung einer Willkommenskultur, gefolgt von der Bereitschaft zur intersektoralen und regionalen Zusammenarbeit. Soziale, politische und demografische Faktoren sowie Akteur:innen- und Kooperationsmanagement sowie Kommunikation und Partizipation wurden als nachrangige Herausforderungen bewertet. Langfristigkeit und Anpassungsfähigkeit sowie soziale Spannungen wurden am seltensten als größte Herausforderungen eingestuft (Siehe Abbildung 6).

Sortierung der Hauptherausforderungen bei der Umsetzung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz nach ihrer Wichtigkeit.

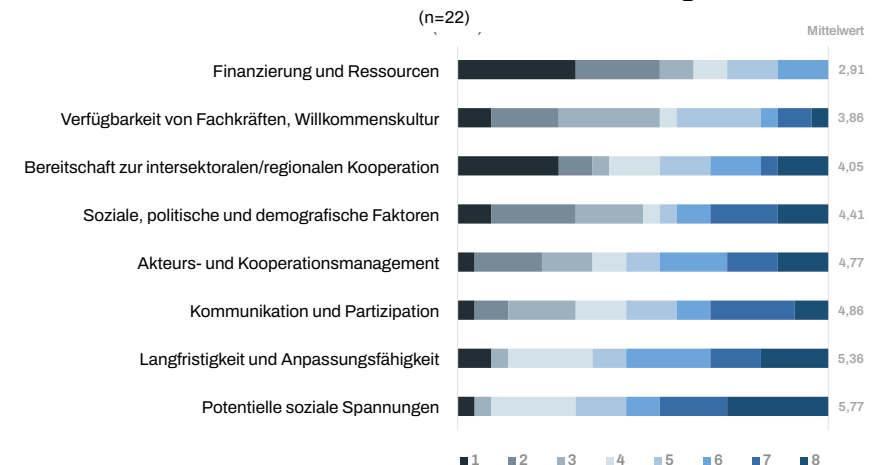


Abbildung 6: Sortierung der Hauptherausforderungen bei der Umsetzung (Eigene Darstellung).

Im Anschluss an das Ranking bestand zudem die Möglichkeit, in einem Textfeld weitere Umsetzungshürden zu ergänzen, die in den acht Hauptherausforderungen nicht aufgeführt waren. Dabei wurden die mangelnde Bekanntheit des Projekts sowie die fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung hervorgehoben. Auch die Konkurrenz um Fachkräfte und Investor:innen mit anderen Regionen, die

ähnliche Strategien verfolgen, wurde ergänzt. Weiterhin wurde auf die Bedeutung personeller Kontinuität bei Schlüsselakteur:innen wie der WISTA und der WRL sowie die Notwendigkeit einer verlässlichen Mittelverteilung in einem dauerhaft belastbaren politischen Rahmen verwiesen. Ferner wurde erneut betont, dass der Korridor „nicht als ‚Punkt-Kooperation‘ zwischen Berlin und der Lausitz wahrgenommen und entwickelt werden“ sollte, sondern vielmehr als „Kontinuum bzw. als ein ‚punkt-axiales Gebilde““.

3.4 Lösungsansätze im Umsetzungsprozess

Anknüpfend an die Fragen nach den wesentlichen Herausforderungen wurden die Teilnehmenden in der ersten Runde der Delphi-Befragung auch um konkrete Vorschläge gebeten, wie die identifizierten Entwicklungsrisiken überwunden oder abgemildert werden können. Ebenso wurde nach Ansätzen gefragt, wie die Erwartungen und Interessen regionaler Akteur:innen am besten in die Planung des Innovationskorridors eingebracht werden können, mit der Bitte, konkrete Beispiele oder Methoden zu nennen.

Ein wesentlicher Aspekt der Lösungsansätze war wiederum die Betonung kontinuierlicher und erweiterter Netzwerkarbeit sowie verbesserte Kommunikation. Diese Ansätze zielen in erster Linie auf die Einbeziehung von Politik und Verwaltung ab und bauen auch auf Formaten des „Korridormanagements“ auf, wie sie bereits von WRL und WISTA durchgeführt werden. Die regelmäßige Zusammenführung von Akteur:innen wurde als entscheidend angesehen und sollte institutionell gestärkt werden, um Barrieren abzubauen. In diesem Kontext wurden unterschiedliche Begriffe wie „Runde Tische“, „Zukunftswerkstätten“ oder „Regionalgespräche“ genannt, die als geeignete Formate vorgeschlagen wurden. Eine gegenteilige Position hob hervor, dass die Anzahl an Werkstätten nicht übermäßig zunehmen solle. Stattdessen sollten Entscheidungen effizient in wenigen Gremien getroffen werden, wobei klare Entscheidungsstrukturen und eine Fokussierung auf zentrale Agierende im Vordergrund stehen sollten.

In einem Großteil der Antworten wurde die Notwendigkeit betont, Beteiligte aus verschiedenen Brandenburger Kommunen und aus Berlin besser miteinander vertraut zu machen, hierfür wurden beispielsweise Verwaltungs-Austauschprogramme vorgeschlagen. Ziel müsste es sein, gegenseitige Barrieren und Miss-

verständnisse abzubauen. Einer Antwort ist der Wunsch zu entnehmen, dass die „Kommunen eng über Entwicklungsfortschritte informiert“ werden sollen und das „Korridormanagement“ ein besseres „Bewusstsein für deren Bedürfnisse“ entwickelt. Auch die direkte Ansprache von Gemeindevertretungen, Stadtverordnetenversammlungen und Kreistagen in Brandenburg sowie Berliner Bezirksverordnetenversammlungen wurde hervorgehoben, um dort „vorzustellen, was die Achse sein kann und Erwartungsmanagement“ zu betreiben.

Die Schaffung eines kommunenübergreifenden Verständnisses wird als wesentliche Grundlage für die erfolgreiche Entwicklung des IKBL betrachtet. Ein mehrfach genannter Vorschlag lautet, dass alle Landkreise und Gemeinden einen Konsens herstellen sollten, der den gesamten Innovationskorridor umfasst und der von den kommunalen Entscheidungsträger:innen in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen aktiv vorangetrieben wird. Dabei müsse auch klar kommuniziert werden, dass kurzfristige Entbehrungen für einige Kommunen auftreten könnten, die sich jedoch mittelfristig für alle Beteiligten auszahlen. Passend dazu wird ein Anreizsystem für Kooperationen vorgeschlagen. Getreu dem Motto, dass „[z]usätzliche finanzielle Mittel [...] oft ein verbindendes Element [sind]“, könnten daraus konkrete interkommunale Korridorprojekte entstehen. Hierzu wurde auch angeregt, länderübergreifende Programme zu entwickeln und Finanzierungsimpulse zu bündeln.

Auch wurde die Notwendigkeit betont, Governance-Strukturen zur Steuerung des IKBL zu konkretisieren und Verantwortlichkeiten gezielt zu verlagern. Dies beinhaltet verschiedene Modelle, wie etwa das Schaffen oder Stärken institutioneller Stellen, die intersektoral arbeiten, um eine ganzheitliche Entwicklung zu gewährleisten. Eine weitere Idee ist die „Gründung eines interdisziplinär zusammengesetzten Beirates mit Entscheidungsmöglichkeiten“, der den Entwicklungsprozess begleitet. Es wurde außerdem vorgeschlagen, mehr Kompetenzen auf die kommunale Ebene zu übertragen, um zu vermeiden, dass der IKBL als Top-Down-Vorhaben der Landesregierungen verstanden wird. Diese Verantwortungsübertragung sollte zugeschnittene Aufgaben und eigene Gestaltungsspielräume umfassen. Damit einher geht der Vorschlag, sogenannte „Korridorbeauftragte“ in den beteiligten Kommunen einzusetzen, die langfristig den Prozess und die Projekte begleiten.

Ansätze zur stärkeren Einbindung von Forschungseinrichtungen und Unternehmen waren weniger vielfältig. Es wurde angeregt, die Vorteile des IKBL beispielsweise auf Messen zu präsentieren und regelmäßige Beratungen mit Investor:innen anzubieten. Zudem wurde eine engere Verzahnung mit Wirtschaftsförderungsgesellschaften, Kammern und Verbänden vorgeschlagen, die als niedrigschwellige Interessengemeinschaften fungieren und eine Verbindung zwischen Ansiedlungen und dem Korridor herstellen könnten. Ein weiterer Vorschlag betonte die Notwendigkeit, Fördermöglichkeiten transparent zu machen und Unterstützung bei Förderanträgen anzubieten. Die Forderung, „[d]as Korridormanagement sollte die Initiativen, die sich auf die wirtschaftliche Entwicklung beziehen, vorbehaltlos aufgreifen und unterstützen“, widerspricht dem abgeschlossenen Profilierungsprozess und beruht auf dem Prinzip, dass – so ein Zitat aus der Umfrage – in der Region „jede Aktivität zählt“.

In Kapitel 3.3 wurde die gerechte Einbindung der verschiedenen Teilräume als eine der zentralen Herausforderungen hervorgehoben. Diese räumliche Komponente findet sich auch bei den Lösungsansätzen zur Definition des Innovationskorridors Berlin-Lausitz wieder. Mehrere Teilnehmende plädierten dafür, „keine alleinige Fixierung auf die Korridore“ vorzunehmen und die Einbindung von Gebieten östlich und westlich der Verkehrsachsen zu gewährleisten, um allen Kommunen Chancen zur Partizipation zu bieten. Besonders die starke Fokussierung auf Cottbus wurde hinterfragt, während eine Ausdehnung des Korridors bis zur sächsischen Landesgrenze betont und mehr Aktivitäten sowie Veranstaltungen im übrigen Brandenburger Süden gefordert wurden. Veranstaltungen und Projekte sollten demnach räumlich breiter gestreut werden, weil Herausforderungen wie der demografische Wandel die Teilräume abseits der Hochschulstandorte noch stärker betreffen. Das verdeutlicht auch die Aussage, dass „gute Argumente für Zuzug durch einen „Wohnort in Arbeitsnähe und eine attraktive Arbeitsstelle“ geschaffen werden können, wobei es wichtig sei, sich „nicht nur auf Cottbus und Adlershof [zu] konzentrieren, sondern auch auf umliegende Städte“. Zur besseren Einbeziehung Berlins wurde vorgeschlagen, dass „die WISTA sich zusammen mit dem Senat und der Berliner Wirtschafts- und Technologieförderung Berlin Partner stärker um die Einbindung weiterer Berliner Akteure

kümmern“ sollte. Lausitzer Beteiligte müssten dafür deutlicher formulieren, „was sie von Berlin wollen.“

Die Einbindung der Öffentlichkeit steht bei vielen Lösungsansätzen im Vordergrund. Eine aktive Bewerbung des Standorts durch „Kommunikationsmaßnahmen, die Zuversicht verbreiten, dass die Zukunft gut wird“ wird als entscheidend angesehen, wobei der Begriff „Zuversicht“ gehäuft auftaucht. Ebenso wird die Verzahnung mit dem Werkstattprozess der WRL vorgeschlagen. Zusätzlich wurden auch kreative Ideen angeregt, wie zum Beispiel ein „Korridormobil, [das] durch die Gegend fahren und Aufklärungsarbeit leisten“ könnte. Zusätzlich wird sogenannte aufsuchende Beteiligung durch Multiplikator:innen, die Informationen erhalten und in Verbände und Vereine weitertragen, angeregt. Auch bestehende Plattformen wie LEADER-Netzwerke und die Hochschulpräsenzstellen könnten dafür stärker eingebunden werden. Neben der frühzeitigen Einbindung der Zivilgesellschaft durch niedrigschwellige Veranstaltungen, die informieren und das Gefühl vermitteln, dass der Korridor gemeinsam gestaltet wird, werden auch Formate für Mitsprache und Mitentscheidung, wie etwa Bürger:innenbudgets und Online-Beteiligungsplattformen vorgeschlagen. Zudem wurde der Wunsch nach konkreten Projekten zur Förderung einer Willkommenskultur an verschiedenen Stellen geäußert.

Neben dem Fokus auf Wissenstransfer, Wachstum und gesteigerter Lebensqualität betonen Antworten auch, dass „Kultur- und Kreativimpulse [...] essentiell für das Miteinander von Brandenburg und Berlin“ sind und eine zentrale Rolle bei der Förderung von Identität und Zusammenhalt spielen. Verschiedene Aussagen können als Plädoyer dafür gelesen werden, dass ein gelungener Innovationskorridor nur entstehen kann, wenn nicht nur Wohnen und Gewerbe, sondern auch soziokulturelle Impulse, Freizeiteinrichtungen und Vereinsleben in den Fokus des regionalen Austauschs rücken. Als Beispiele dafür werden das Lausitz Festival und der Kulturplan Lausitz angeführt, die im Zusammenhang mit dem Strukturwandel Kreativität und Innovation fördern und gleichzeitig wichtige Grundlagen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt schaffen sollen.

Abgesehen von diesen Ansätzen, die insbesondere die Zusammenarbeit im Kooperationskorridor betreffen, wurden auch Vorschläge für externe Einflüsse unterbreitet. Eine stärkere Befä-

higung der Kommunen durch die Schaffung von Personalstellen für Korridorbeauftragte wurde bereits erwähnt, ebenso wie die Harmonisierung von Förderprogrammen und die Schaffung von Anreizen für die länder- und kommunenübergreifende Zusammenarbeit. Auch der Abbau bürokratischer Hürden und eine Beschleunigung von Planungen und Genehmigungen stehen im Fokus der Vorschläge. Erleichterte und priorisierte Bewilligungsverfahren wurden als konkrete Lösungen vorgeschlagen, um die Umsetzung von Projekten effizienter zu gestalten.

3.5 Siedlungsstrukturelle Wirkungen und Steuerungsinstrumente

Die Betrachtung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz aus einer regionalplanerischen Perspektive wirft Fragen nach den konkreten räumlichen Auswirkungen und Steuerungsansätzen im Umsetzungsprozess auf. Vor diesem Hintergrund wurden in der Befragung die Erwartungen zu siedlungsstrukturellen Veränderungen im Zusammenhang mit der fokussierten Entwicklung entlang der Infrastrukturachsen erfragt. In der zweiten Runde der Delphi-Befragung wurden daraus abgeleitete Entwicklungstendenzen zur Abstimmung gestellt, um zu evaluieren, welche siedlungsstrukturellen Veränderungen im IKBL in den nächsten 10 bis 15 Jahren als wahrscheinlich angesehen werden.

Wie zuvor festgestellt, wird die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs als Grundvoraussetzung für die regionale Entwicklung entlang der Verkehrsinfrastrukturachsen betrachtet. Städte und Gemeinden, die sich direkt an Schienen- oder Autobahnachsen befinden, müssen sich demnach auf eine Siedlungsverdichtung einstellen. Neue Gewerbegebiete entlang dieser Achsen könnten laut Umfragedaten zu regionalen „Knotenpunkten“ werden. Eine Aussage beschreibt, dass „in den zentralen Bereichen sowie in den Räumen mit Verdichtungsansätzen [...] ein teilweises Verschmelzen der bestehenden Siedlungsräume“ erwartet wird.

Gleichzeitig wird auf die begrenzte Verfügbarkeit von Freiräumen und mögliche Nutzungskonflikte hingewiesen. Eine Aussage, die im Rahmen der Befragung getroffen wurde, bringt dies so auf den Punkt: „Der Freiraum gerät generell unter Druck.“ Insbesondere entlang der Verkehrsinfrastrukturachsen wird eine Flächenkonkurrenz durch Gewerbegebiete, Wohnsiedlungen und Photovoltaik-Anlagen erwartet. Diese Bewertung findet sich in mehreren

Antworten wieder, wobei damit die Aufforderung verbunden wird, „flächenschonend zunächst mit Innenentwicklung und Nachverdichtung zu operieren, aber entsprechend auch bei Bedarf die bestehende Infrastruktur in Wert zu setzen“. Dies umfasst auch den Ausbau der Grundversorgung und die aktive Gestaltung „vorteilhafter Standortfaktoren“ entlang des Innovationskorridors.

Die steigende Wohnraumnachfrage entlang der Achsen, insbesondere im berlinnahen Teil, wird als zentrales Thema betrachtet. Abseits des „Speckgürtels“ wird die Integration von Wohn- und Arbeitsorten entlang der Achsen als eine wesentliche Stärke des Innovationskorridors angesehen, da sie neue Wohnmöglichkeiten und -formen in der Lausitz schaffen könnte. In den Befragungen wurde sowohl der Bedarf an „Eigentum als auch Miete“ identifiziert, und es wurden potenzielle Auswirkungen auf die Nachfrage nach Kinderbetreuung, Schulen und Gesundheitseinrichtungen hervorgehoben. Bedenken bestehen hinsichtlich der sozialen Verträglichkeit, da befürchtet wird, „dass der Zuzug von neuen Fachkräften und Investitionen zu steigenden Mieten und einer Verdrängung der Altbevölkerung führen könnte.“ Vor allem durch die Entstehung von Arbeitsplätzen für Gutverdienende wird ein Anstieg der Mieten, Kaufpreise und Lebenshaltungskosten erwartet.

Die Ausstrahlungseffekte des IKBL werden kontrovers beurteilt. Einerseits wird eine Stärkung der ländlichen Räume durch Zuzug erwartet und die Hoffnung geäußert, dass die „Zeiten der Schrumpfung [sich] in Wachstum“ umkehren. Damit verbunden wären Weiterentwicklungen des Wohnangebots sowie der Bildungs- und sozialen Infrastruktur in ländlichen Gebieten, die „intelligent und optimiert“ erfolgen müsste. Anreize für Zuzug, die über das bloße Pendeln aus den Oberzentren hinausgehen, werden als entscheidend betrachtet. Diese Entwicklung könnte zur Stärkung ländlicher Kernorte und tragfähiger Daseinsvorsorge in der Fläche beitragen. Verkürzte Arbeitswege in Kombination mit einem ausgebauten öffentlichen Nahverkehr und belastbarer digitaler Infrastruktur könnten dazu führen, dass „[d]ie Arbeitsplätze [...] näher an den attraktiven und verfügbaren Wohnraum der Lausitz gebracht“ werden.

Im Gegensatz zu diesen positiven Erwartungen steht die skeptischere Einschätzung, dass sich die Entwicklung auf das Umland von Berlin und Cottbus sowie auf einige Orte entlang der Ver-

kehrsinfrastrukturachsen beschränken wird. Trotz der entstehenden Arbeitsplätze in angrenzenden Räumen wird nur eine „eher mäßige Auswirkung auf die Wohnbevölkerung“ prognostiziert. Einige Befragte äußern die Sorge, dass Orte, die nicht direkt an den Hauptachsen liegen, „Entzugseffekte“ und „mehr Leerstand“ erleben könnten. Diese Gefahr des „Abgehängtseins“ wird durch beschränkte Entwicklungsmöglichkeiten in peripheren Lagen verstärkt, was auf „fehlende landesplanerische Rahmenbedingungen“ zurückgeführt wird.

In der zweiten Delphi-Phase, in der über die möglichen räumlichen Auswirkungen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz abgestimmt wurde, schätzten über 70 Prozent der Befragten ein, dass sich die Entwicklungen und das Wachstum auf Knotenpunkte entlang der Achse konzentrieren werden. Gleichzeitig sahen 43 Prozent der Teilnehmenden die Gefahr einer zunehmenden Polarisierung zwischen Orten in der Nähe der Achsen und weiter entfernten Gebieten. Ein Drittel der Befragten prognostizierte begrenzte Effekte auf das Umland von Berlin und Cottbus, dieselbe Anzahl an Befragten erwartet auch positive Auswirkungen auf Dörfer und ländliche Räume im erweiterten Umfeld.



Abbildung 7: Erwartete siedlungsstrukturelle Auswirkungen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz in den nächsten 10 bis 15 Jahren (Eigene Darstellung).

Weitgehende Einigkeit herrschte darüber, dass das Projekt in der Verbindung der Entwicklungsachse mit regionalen Innovationssystemen eine raumwirksame Bedeutung haben wird. Nur zwei von 28 Befragten äußerten die Erwartung, dass der Innovationskorridor keine signifikanten siedlungsstrukturellen Veränderungen nach sich ziehen wird (Abbildung 7).

Vor diesem Hintergrund ist die Frage nach planerischen Steuerungsinstrumenten von Interesse, wobei bei den Befragten unterschiedliche Planungsansätze deutlich wurden. Teilweise wird der Fokus auf stadt- und regionalplanerische Ansätze gelegt, um etwa die Schienenanbindung mit ergänzenden Mobilitätslösungen zur besseren Erschließung der Fläche zu verknüpfen. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf dem Umgang mit der alternden Bevölkerung und der Notwendigkeit, Angebote für „lebenswerte Orte“ zu schaffen, die sowohl für junge als auch für ältere Menschen attraktiv sind. Dabei wurde dem Innovationskorridor eine initiiierende und moderierende Rolle zugesprochen. Im Folgenden sollen aber Möglichkeiten der Regional- und Landesplanung vertieft betrachtet werden.

Verschiedene Vorschläge zur Einbindung der Planung thematisieren sowohl formelle als auch informelle Instrumente, wobei sich ein Spannungsfeld zwischen dem Schutz von Freiräumen einerseits und der Möglichkeit, von formellen Festsetzungen abzuweichen, um Entwicklungen zu ermöglichen, andererseits ergibt. Mit Blick auf informelle Planungsinstrumente wurde der Wunsch geäußert, dass die Regional- und Landesplanung eine moderierende Funktion beim Austausch zwischen Ländern, Landkreisen und Kommunen einnehmen sollte, um gemeinsam an Raumbildern oder Regionalentwicklungskonzepten zu arbeiten. Auf formeller Ebene wurde mehrfach die stärkere Verankerung des IKBL in Planungsinstrumenten wie dem Landesentwicklungsplan und dem Integrierten Regionalplan gefordert, um die Koordination und Steuerung auf übergeordneten Planungsebenen sicherzustellen. Projekte mit Bezug zu den Achsen sollen bevorzugt und beschleunigt qualifiziert werden. In diesem Zusammenhang „müsste geprüft werden, ob die raumplanerischen Siedlungsachsen des Berliner Umlandes aus dem LEP HR [...] in den weiteren Metropolraum entlang von Bahnstrecken verlängert werden.“ Ein konkreter Auftrag an die Planenden wird darin gesehen, frühzeitig „Voraussetzungen zu schaffen, [um] Unternehmen und Bewohner mit ausreichend erneuerbaren Energien zu versorgen.“

Darüber hinaus wird die Raumordnungsebene als Anknüpfungspunkt für eine länderübergreifende Perspektive gesehen, um insbesondere die Region Dresden in den Prozess einzubeziehen und den Innovationskorridor geografisch auszuweiten. In einer

Umfrageantwort wird die Idee eines „Spiegelkorridors“ im Südwesten – von Berlin über Jüterbog, Falkenberg und Riesa – eingebracht, um die positiven Effekte des Innovationskorridors breiter zu verteilen. Eine weitere Antwort schlägt vor, „nicht nur [die] strahlenförmige Entwicklung im Raum zu ermöglichen, sondern auch als Spinnennetz [zu] denken“. In diesem Zusammenhang wird der Vorschlag gemacht, „Entlastungspunkte auf dem Korridor“ festzulegen, also Orte, die durch gezielte Planungen, Investitionen, bessere Infrastruktur oder Anreize gefördert werden, um die Nachfrage in stark wachsenden oder überlasteten Gebieten zu entlasten.

Wie bereits angedeutet, bestehen unterschiedliche Vorstellungen zur Freiraumsicherung im Rahmen eines auf Wachstum ausgerichteten Vorhabens. Einerseits wird betont, dass die raumplanerische Steuerung so erfolgen muss, dass die Entwicklung entlang der Verkehrsachsen keine „bandartigen“ Strukturen oder „weitere Zersiedelung“ verursacht. Andere Stimmen unterstreichen, dass auch ländliche Gebiete, die nicht zu den zentralen Orten gehören, Entwicklungsmöglichkeiten erhalten sollten, ohne dabei den Freiraumschutz zu vernachlässigen. So wird gefordert, „Abweichungen von Grundsätzen der Siedlungsentwicklung“ zuzulassen, „wenn wegweisende Impulse durch Neuinvestitionen möglich sind.“ In diesem Kontext werden auch die „Restriktionen der Biosphärenreservats-[Verordnung]“ als Hemmnis gesehen, das die Umsetzung von Projekten im Rahmen des Innovationskorridors behindere.

3.6 Erfolgsfaktoren und Entwicklungstendenzen

Die Befragungsergebnisse geben Hinweise auf die als entscheidend erachteten Erfolgsfaktoren und möglichen Entwicklungstendenzen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. Dabei wurden die Einschätzungen aus beiden Phasen der Delphi-Befragung berücksichtigt. In Phase 1 äußerten sich die Teilnehmenden zu den erwarteten Mehrwerten des IKBL in ihren jeweiligen Handlungsräumen sowie zu ihrer persönlichen Bereitschaft zur Mitwirkung. In Phase 2 bewerteten sie zentrale Erfolgsaspekte für die Projektumsetzung (Abbildung 8, Seite 51) und beurteilten zehn Thesen zu Lösungsansätzen und Erwartungen hinsichtlich des Prozesses nach ihrer Zustimmung.

Die Analyse zeigt, dass die grundlegende technische Infrastruktur, also die harten Standortfaktoren, als ein wesentlicher Schlüssel

zum Erfolg des Projekts betrachtet werden. 90 Prozent der Befragten stufen den Ausbau von Breitbandnetzen und 5G-Infrastruktur sowie die Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung zwischen Berlin und der Lausitz als „sehr wichtige“ oder „wichtige“ Erfolgsfaktoren ein. Die Erreichbarkeit von Bildungs-, Arbeits- und Versorgungseinrichtungen durch den lokalen ÖPNV wurde dagegen erheblich geringer priorisiert. Besonders betont wurde der Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen sowie der Ausbau sozialer und medizinischer Infrastrukturen, die in der durchschnittlichen Bewertung hinter der überregionalen Verkehrsanbindung und der digitalen Infrastruktur an dritter und vierter Stelle rangieren.

Bedeutung von Teilaspekten für eine erfolgreiche Umsetzung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. (n=28)

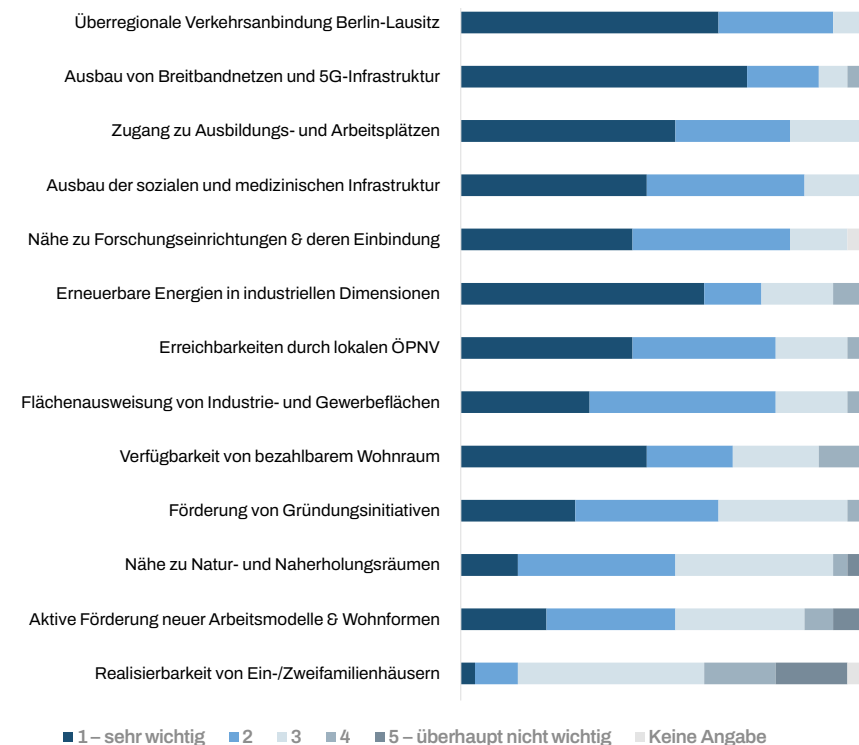


Abbildung 8: Bewertung von Aspekten für eine erfolgreiche Umsetzung des Projekts (Eigene Darstellung).

Darüber hinaus wurde die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab von 60 Prozent der Befragten als „sehr wichtig“ eingestuft. Auch die Nähe zu Forschungseinrichtungen, die Unterstützung von Gründungsinitiativen sowie die Bereitstellung von Flächen für Industrie- und Gewerbegebiete wurden überwiegend als wichtig bewertet. Im Gegensatz dazu wurden die aktive Förderung neuer Arbeitsmodelle und Wohnformen sowie die Möglichkeit zur Realisierung von Ein- und Zweifamilienhäusern und die Nähe zu Natur- und Naherholungsräumen als weniger bedeutsam angesehen. Dies verdeutlicht, dass der IKBL primär als Instrument zur Entwicklung von grundlegenden Rahmenbedingungen für Ansiedlungen und Wachstum wahrgenommen wird, wobei der Fokus auf Wissenstransfer und Transformation eine zentrale Rolle spielt.

Die zehn zur Abstimmung gestellten Thesen basieren auf Aussagen der ersten Delphi-Phase zu den in den vorherigen Kapiteln behandelten Lösungsansätzen und den identifizierten nächsten Schritten im Rahmen des Vorhabens. Viele dieser Thesen greifen konkrete Vorschläge auf, die in den vorherigen Kapiteln behandelt wurden. So spiegelt die erste These, dass alle wirtschaftlichen Initiativen im Rahmen des Innovationskorridors vorbehaltlos unterstützt werden sollen, eine Umfrageaussage wider, die den stärkeren Einbezug von Forschungseinrichtungen und Unternehmen forderte. Diese Aussage stieß jedoch auf überwiegende Ablehnung: Nur vier von 28 Befragten stimmten ihr vollständig oder eher zu, während die Mehrheit sie ablehnte. Dies deutet darauf hin, dass die Befragten die Aktivitäten des abgeschlossenen Profilierungsprozesses mit seinen Schwerpunktbereichen grundsätzlich unterstützen. Im Gegensatz dazu stimmten 85 Prozent der Befragten der Weiterentwicklung bestehender Cluster zu koordinierten Entwicklungsstrategien zu. Das unterstreicht die Wahrnehmung, dass bereits etablierte Netzwerke und Formate stärker in den Prozess integriert werden sollten.

Bezüglich der Rolle der regionalen Planung stimmten 22 von 28 Befragten der These zu, dass Regionalplanung und Kreisentwicklung eine Moderationsfunktion im Innovationskorridor übernehmen sollen. Diese These erzielte die höchste durchschnittliche Zustimmung und hebt die Forderung nach einer aktiven Rolle der regionalen Planungsebene hervor, die in vielen Aussagen als

Schnittstelle zwischen Regionalentwicklung und Raumordnung betont wurde. Die Einrichtung eines interdisziplinären Beirats mit Entscheidungskompetenzen erhielt gemischte Rückmeldungen: 15 von 28 Befragten befürworteten diese Idee, während fünf Teilnehmende sich deutlich davon distanzieren. Dies deutet auf unterschiedliche Vorstellungen zur Institutionalisierung von Steuerungsstrukturen hin.

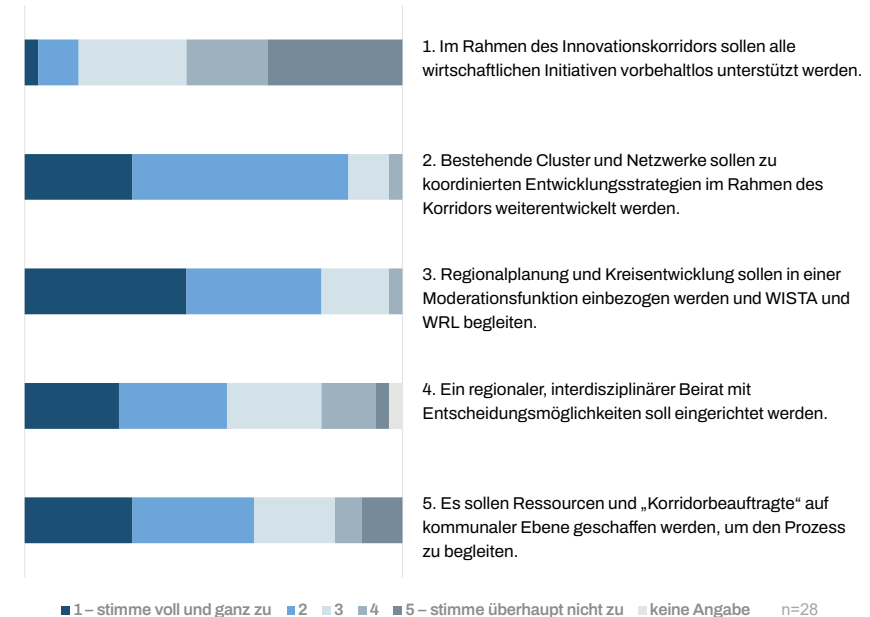


Abbildung 9: Thesen zu Lösungsansätzen und Erwartungen hinsichtlich des Prozesses (Eigene Darstellung).

Die Schaffung von kommunalen „Korridorbeauftragten“ wurde von der Mehrheit der Befragten (17 von 28) unterstützt. Diese Zustimmung signalisiert den Wunsch nach gezielter personeller Unterstützung auf lokaler Ebene, um sicherzustellen, dass das Projekt nicht an fehlenden Kapazitäten zur Initiierung und Weiterentwicklung von Ideen scheitert. Auch die stärkere Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in Informations- und Beteiligungsformate stieß auf positive Resonanz: 16 von 28 Befragten befürworteten diese These. Diese Haltung steht im Einklang mit bereits vorgestellten Umfrageergebnissen, wonach mehr Partizipation und Transparenz im Prozess als wichtig erachtet werden.

Die Entwicklung des Korridors zu einem „strahlenförmigen Spinnennetz mit Nachbarkorridoren“ und die stärkere Einbindung der sächsischen und polnischen Lausitz wurden differenziert bewertet. 42 Prozent der Befragten stimmten zu, während sich 14 Prozent ablehnend positionierten. Grundsätzlich zeigt sich, dass das Einbinden benachbarter Regionen als sinnvoll betrachtet wird. Die Stärkung der Regionalplanung im Bereich Freiraumschutz und die Vermeidung von Zersiedelung erhielten ebenfalls geteilte Meinungen. Etwa die Hälfte der Befragten äußerte sich neutral, während 30 Prozent Zustimmung auf eine leicht positive Tendenz hinweisen. Besonders variierte die Bewertung der These, dass Abweichungen von planerischen Grundsätzen möglich sein sollten, um ländlichen, nicht zentral gelegenen Gemeinden mehr Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten. Diese Ergebnisse reflektieren das Spannungsfeld zwischen Flexibilität für kommunale Agierende und einer koordinierten raumordnerischen Steuerung, das bereits im vorherigen Kapitel behandelt wurde.

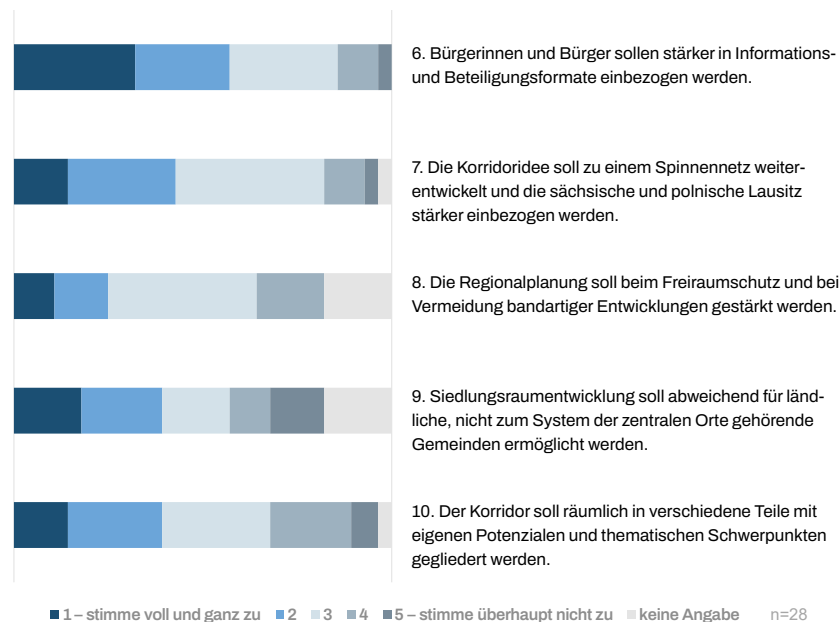


Abbildung 10: Thesen zu Lösungsansätzen und Erwartungen hinsichtlich des Prozesses 2 (Eigene Darstellung).

Eine weitere zur Abstimmung gestellte These schlug vor, den Korridor räumlich in verschiedene Teile mit eigenen Potenzialen und thematischen Schwerpunkten zu gliedern. Diese Idee entstand beim Expert:innen-Workshop und basierte auf der Annahme, dass unterschiedliche Teilräume spezifische Entwicklungsthemen aufgreifen und so die Vielfalt der regionalen Entwicklung erhöhen könnten. Die Rückmeldungen waren gemischt, wobei Zustimmung leicht überwog. Insgesamt zeigten sich viele Befragte neutral, was darauf hindeutet, dass diese These möglicherweise weitere Diskussionen erfordert.

Bei der Frage nach dem erwarteten Mehrwert des IKBL und der Bereitschaft zur persönlichen Beteiligung zeigten sich hohe Erwartungen und deutliche Unterstützungsbereitschaft. Die Befragten erwarten vom Innovationskorridor vor allem eine Erweiterung ihrer Handlungsräume, insbesondere durch die verstärkte Zusammenarbeit zwischen Universitäten, Verwaltung und Wirtschaft sowie die Förderung regionaler Innovationsprozesse. Die Vernetzung auf wirtschaftlicher und wissenschaftlicher Ebene wird als Schritt zur Schaffung von Wohlstand und zur langfristigen Sicherung von Arbeitsplätzen und Lebensqualität angesehen und als „entscheidender Schlüssel für den Lausitzer Strukturwandel“ bezeichnet. Es besteht die Hoffnung, dass Projekte umgesetzt werden, die der gesamten Region zugutekommen.

Bezüglich der persönlichen Involvierung betonten viele Befragte ihre grundsätzliche Bereitschaft, sich in Netzwerken, als Multiplikator:innen oder in beratender Funktion aktiv einzubringen. Für einige Teilnehmende ist dies bereits Teil ihrer beruflichen Aufgaben, während eine Stimme ihre Beteiligung noch von der konkreten Ausgestaltung des IKBL abhängig macht.

Es existieren bereits konkrete Ideen zur Unterstützung des IKBL: Beispielsweise wurde die beratende Funktion im Bereich interkommunaler Gewerbegebiete und Technologieparkentwicklung genannt oder Interesse an der Entwicklung von Projekten zur Aus- und Weiterbildung und Integration ausländischer Arbeitskräfte bekundet. Zudem wurde die Einführung von „Transfer-scouts“ vorgeschlagen, die „die richtigen Köpfe zur richtigen Zeit miteinander verbinden“ sollen. Diese „Transferscouts“ sollen thematische Schwerpunkte setzen, um die Akteur:innenlandschaft zu überblicken und den Erfahrungs-, Wissens- und Technologie-

transfer aktiv zu fördern. Der Innovationskorridor Berlin-Lausitz scheint damit eine Dynamik zu erzeugen, die verschiedene Akteurinnen und Akteure zur Mitwirkung anregt und den Raum auch für innovative Ansätze in Bezug auf Beteiligung und Zusammenarbeit öffnet.

4 Schlussfolgerungen für die Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz

4 Schlussfolgerungen für die Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz

Bevor die Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen dargelegt werden, ist den Teilnehmenden der Delphi-Befragung und der Workshops ausdrücklich zu danken. Dass dieser Dank an den Anfang des Abschlusskapitels gestellt wird, mag ungewöhnlich erscheinen, verdeutlicht jedoch die zentrale Bedeutung der wertvollen Beiträge und Perspektiven für die Forschung. Diesem Beitrag der Teilnehmenden waren entscheidend, um ein umfassendes Bild der Impulse, Herausforderungen und Erfolgsfaktoren des Innovationskorridors Berlin-Lausitz zu zeichnen.

4.1 Zentrale Ergebnisse und Folgerungen

Der Innovationskorridor Berlin-Lausitz hat seit den ersten Ideen im Jahr 2021 konkretere Formen angenommen, erste Netzwerkeffekte erzeugt und dient mit seiner Managementstruktur als mögliches Vorbild für andere Entwicklungsachsen im Land Brandenburg. Gleichzeitig sind Erwartungen entstanden. Insbesondere steht das Vorhaben vor der Herausforderung, ein breites Akteur:innengeflecht mit unterschiedlichen Interessen und Auffassungen zu koordinieren. Die Langfristigkeit des Projekts und die Größe des Einzugsgebiets spiegeln sich in den unterschiedlichen Ansprüchen wider: Einerseits wird eine rasche Wirkung durch die Vernetzung von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung sowie die Initiierung konkreter Projekte angestrebt. Andererseits wird das Vorhaben von Akteur:innen mit der koordinierten Verbesserung von Standortfaktoren verbunden und der Erfolg langfristig im Rahmen des Strukturwandelprozesses bemessen.

Im frühen Projektstadium des Vorhabens zeigt sich in der Delphi-Befragung, dass noch ein breites Möglichkeitsspektrum für die Ausgestaltung des Projekts wahrgenommen wird. Die Vernetzung der Stakeholder:innen in der Region wird als maßgeblicher Bestandteil gesehen und kann an bestehende Kooperationen und Formate anknüpfen. Insbesondere die Bereiche Gewerbe- und Infrastrukturentwicklung, Wohnraumplanung sowie Fachkräftegewinnung werden als zentrale Impulse und Kooperationsfelder betrachtet, die strategisch im Rahmen des IKBL begleitet werden sollen. Den koordinierten Maßnahmen zur gezielten Gewinnung, Entwicklung und Bindung von Fachkräften wird angesichts der

demografischen Entwicklungen und Personalengpässe hohe Relevanz zugemessen. In diesem Rahmen werden Erwartungen in die integrierte Betrachtung von Arbeiten und Wohnen und die angestrebte Verbindung von Standortfaktoren unterschiedlicher Teilräume entlang der Schieneninfrastruktur im Rahmen des IKBL gesetzt.

Hinsichtlich der regionalen Wirkungen sind sich die Befragten jedoch uneinig: Während Impulse und Neuentwicklungen im Berliner Speckgürtel, im Cottbuser Umland und an den Knotenpunkten direkt entlang der Schieneninfrastruktur erwartet werden, wird eine ausstrahlende Wirkung auf achsenferne Regionen überwiegend bezweifelt. Daher wird der IKBL vor allem als regionalentwicklungspolitisches und wirtschaftsförderndes Instrument im Rahmen des Strukturwandels verstanden, das nicht automatisch als Maßnahme zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse innerhalb der gesamten Region gesehen werden kann. Die Frage, wo und durch welche Projekte – über die bisherigen Schlüsselvorhaben Lausitz Science Park und Co-Working-Space in Lübbenau hinaus – der Innovationskorridor regional (raum-)wirksam und konkret werden kann, ist für die beteiligten Stakeholder:innen und aus wissenschaftlicher Perspektive relevant.

Die unterschiedlichen Erwartungen und Verständnisse der beteiligten Akteur:innen an das Projekt bergen Risiken. Ein partizipativ entwickeltes und breit getragenes Leitbild für die Entwicklung des IKBL liegt bisher nicht vor, was das Risiko erhöht, dass die verschiedenen regionalen Einzelinteressen schwer zu vereinen sind. Diese Diskrepanz könnte zu Konflikten im Transformationsprozess führen. Insbesondere die Einbindung der Öffentlichkeit und die Sicherstellung einer breiten demokratischen Legitimation werden als entscheidend erachtet. Dazu gehört auch der in den Befragungen geäußerte Wunsch nach Projekten zur Förderung einer Willkommenskultur, um neue Fachkräfte und Zuziehende in der Region zu halten und ihnen eine langfristige Perspektive zu bieten. Diese Projekte in Verbindungen mit den Aktivitäten des IKBL könnten dazu beitragen, die soziale Integration zu erleichtern und die Region als attraktiven Lebens- und Arbeitsort zu positionieren.

Die aktuellen politischen Tendenzen zeigen, dass finanzielle Mittel allein nicht ausreichen, um soziale Konflikte zu lösen oder den Strukturwandel zu unterstützen. Vielmehr bedarf es der

Überzeugung, dass die Veränderung allen zu Gute kommt, damit die Zivilgesellschaft den Wandel aktiv mitträgt. Dies erfordert, die gesellschaftliche Perspektive im Entwicklungsprozess der Achsen einzubinden. Daher sollte bei der Frage, welche Anreize und Vorteile der Innovationskorridor für potenzielle Zuziehende bietet, mitgedacht werden, welche konkreten Mehrwerte sich für die bereits ansässige Bevölkerung durch die Initiativen im Innovationskorridor ergeben. Neben der wirtschaftlichen Entwicklung und neuen Erwerbsmöglichkeiten könnten insbesondere eine, entlang des Korridors, gestärkte und besser zugängliche soziale und kulturelle Daseinsvorsorge sowie Mobilitätsinfrastruktur dabei zentrale Elemente sein.

Planerisches Handeln muss dem Gefühl der Ungleichbehandlung gezielt entgegenwirken und ein „Wir-gegen-die-Neuen“-Denken verhindern. Soziale Herausforderungen wie steigende Mieten und Lebenshaltungskosten sowie potenzielle resultierende Verdrängungsprozesse wurden bereits als Konfliktpotenziale identifiziert. Die Kommunikation mit allen beteiligten Akteur:innen ist daher ein Schlüsselfaktor im Prozess. Dies erfordert lokale Gestaltungsräume, konkrete Projekte und Mitwirkungsmöglichkeiten. Die Kommunen benötigen zudem ausreichend Kapazitäten, um den Innovationskorridor aktiv zu unterstützen und sicherzustellen, dass gute Ideen und Netzwerke nicht an Überforderung scheitern. Integratives und interkommunales Denken ist ein komplexer Prozess, der Zeit und Kompetenz erfordert. Es gilt zu klären, wie die entstehenden Netzwerke konkret arbeiten sollen und welche Ziele sie verfolgen. Zudem ist offen, wie verwaltungsübergreifende Kooperationen einen Rahmen schaffen können, der nicht nur die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Forschungseinrichtungen fördert, sondern auch zur Verbesserung der Lebensqualität und zur fairen Verteilung von Chancen und Lasten im Strukturwandel beiträgt.

Daran anknüpfend bleibt zu definieren, welche Formen interkommunaler und regionaler Kooperation im Rahmen des Projekts möglich und förderbar sind. Der Innovationskorridor Berlin-Lausitz sollte nicht als Rechtfertigung für einzelne, nicht abgestimmte und überdimensionierte Entwicklungen dienen, die dem Kooperationsgedanken widersprechen und gleichzeitig Überangebote sowie Zersiedelung begünstigen. Schutzwürdige Regionen entlang

der Achsen sowie touristische und naturschutzfachliche Belange müssen berücksichtigt werden. Dabei bieten die Regional- und Landesplanung mögliche Ansatzpunkte, um den Interessenausgleich zwischen den kommunalen Akteur:innen zu fördern, Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen und gleichzeitig den Freiraumschutz sicherzustellen. Auch bei der Moderation von Flächenfragen und potenziellen regionalen Konkurrenzen könnte Regional- und Kreisentwicklungsplanung eine zentrale Rolle einnehmen, den Prozess begleiten und zugleich planerisch untersetzen.

Das Denken entlang des Korridors sowie die verkürzten Wege und der Erfahrungsaustausch durch die Netzwerkarbeit des „Korridormanagements“ und die sich bietenden Möglichkeitsräume im Rahmen des Strukturwandels sollten weiter zu einer verbindenden Idee entwickelt werden. Im Zusammendenken von Regional-, Siedlungs-, Verkehrs- und Strukturentwicklung sowie der Verknüpfung unterschiedlicher Standortfaktoren der Teilräume entlang der zentralen Schieneninfrastruktur liegt vielfältiges Potenzial: Es ergeben sich Möglichkeiten, einzelne Aktivitäten und Entwicklungen öffentlicher und privater Akteur:innen in ein übergreifendes Zusammenspiel einzuordnen. Zudem kann eine Kulisse geschaffen werden, die interkommunale und regionale Kooperationen sowie öffentlich-private Partnerschaften mit Bezug zum IKML ermöglicht. In diesem Rahmen können technische und soziale Innovationen unterstützt werden, die entlang der Infrastruktur gedacht werden und die Lebensqualität in unterschiedlichen Teilräumen verbessern.

Ein konsequent intersektorales Verständnis der Schieneninfrastruktur als Rückgrat der Regionalentwicklung ist dabei wesentlich, wobei Bahnhöfe und lokal bedeutsame Bushaltestellen als Knotenpunkte für die Erschließung der Fläche fungieren. Die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse mit regionaler Planung ermöglicht Synergien. In diesem Rahmen können Pendelströme optimiert und die Erreichbarkeit zentraler Ankerpunkte verbessert werden. Die Bündelung von Neuentwicklungen entlang von Nahverkehrsachsen entspricht einer ressourcenschonenden und suffizienten Planung.

Somit bietet der Innovationskorridor Berlin-Lausitz, trotz der bestehenden Herausforderungen, eine Grundlage für ein erweitertes Leitbild, um die Region nachhaltig zu entwickeln und von neuen

Verflechtungen zwischen Berlin und dem Brandenburger Umland zu profitieren, die in den Erhebungen überwiegend positiv bewertet wurden. Im Denken entlang von Achsen und der überregionalen Vernetzung von Schlüsselakteur:innen werden nicht nur wirtschaftliche Perspektiven, sondern auch Raum für innovative, soziale und kulturelle Impulse gesehen.

Die bisherigen Vernetzungsaktivitäten, die abgeschlossene Profilierung des Innovationskorridors und der Anstoß von ersten Projekten sind die ersten Grundsteine, auf denen aufgebaut werden kann. Offensichtlich besteht ein breites Interesse an der Aus- und Mitgestaltung des IKBL, und in der Region sind zahlreiche Aktivitäten festzustellen. Dies ist keineswegs selbstverständlich angesichts der kurzen Zeit seit den ersten Projektideen im Sommer 2021 und der Gleichzeitigkeit vieler Prozesse im Rahmen der Strukturentwicklung. Wenn es im Rahmen des IKBL gelingt, die unterschiedlichen Agierenden langfristig einzubinden und eine gemeinsame Vision zu entwickeln, kann der Innovationskorridor zu einem Modellprojekt für eine zukunftsorientierte Regionalentwicklung werden, das die Bewältigung von Transformationsprozessen in Verbindung mit nachhaltiger Siedlungsentwicklung und sozialen Zusammenhalt zeigt.

4.2 Reflexion und offene Fragen

Die vorliegende Studie bietet einen Überblick über die verschiedenen Perspektiven auf den Entwicklungsprozess und die siedlungsstrukturellen Wirkungen des Innovationskorridors Berlin-Lausitz. Die angewandte Methodik der Delphi-Befragung ermöglicht ein breites Abbild der Meinungen und Einschätzungen der Teilnehmenden, bleibt jedoch eine Auswahl von Perspektiven, die vor dem Hintergrund des Entstehungszeitpunkts betrachtet werden muss. Die Auswertung der qualitativen Fragen stellt daher eine Zusammenführung unterschiedlicher Aussagen dar, die lediglich punktuell durch quantitative Stimmungsbilder vertieft werden können.

Eine ergänzende und detailliertere qualitative Analyse, die stärker auf die entstehenden Verflechtungen der beteiligten Akteur:innen eingeht, könnte das Verständnis der Dynamiken im Innovationskorridor Berlin-Lausitz noch weiter vertiefen. Forschungsbedarf liegt mittelfristig in der Evaluation der Steuerungsmechanismen und Governance-Strukturen des Innovationskorridors Berlin-Lau-

sitz, insbesondere mit Blick auf die Rolle der formellen Raumplanung. Denn ohne eine wirksame und integrierte Raumordnung sowie Verkehrsplanung wird es kaum möglich sein, die Entwicklungsdynamiken entlang der Schieneninfrastruktur gezielt zu steuern, an zentralen Knotenpunkten zu bündeln, das naturräumliche Potenzial der Region nachhaltig zu schützen und gleichzeitig touristisch zu nutzen. Zugleich ist sicherzustellen, dass auch die abseits der Entwicklungsachse gelegenen Gemeinden in angemessener Weise von den zukünftigen Entwicklungen profitieren können. Bei Forschungen zu Governance-Strukturen und Planungsinstrumenten sollte auch untersucht werden, inwiefern diese ‚entlang‘ des IKBL entwickelten Ansätze und Strategien auf andere Achsen der Brandenburger Regionalentwicklungsstrategie und darüber hinaus übertragbar sind. Interessant ist zudem das Zusammenwirken des Projekts Innovationskorridor Berlin-Lausitz mit anderen Instrumenten im Rahmen des Lausitzer Strukturwandels, um Auswirkungen auf länder- und gemeindeübergreifende Verflechtungen zu analysieren und mögliche Synergieeffekte nutzbar zu machen.

Literaturverzeichnis

- Ammon, Ursula (2009): Delphi-Befragung. In: Stefan Kühl, Petra Strodtzholz und Andreas Taftertshofer (Hg.): Handbuch Methoden der Organisationsforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 458–476.
- Benzel, Lothar; Domhardt, Hans-Jörg; Kiwitt, Thomas; Proske, Matthias; Scheck, Christoph; Weick, Theophil (2011): Konzepte und Inhalte der Raumordnung. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): Grundriss der Raumordnung und Raumentwicklung. Hannover: Selbstverlag, S. 203–278.
- Bonin, Holger; Eichhorst, Werner; Krause-Pilatus, Annabelle (2022): Bedeutung von Coworking Spaces als Dritter Arbeitsort in Deutschland. Mannheim, Berlin: SSOAR, GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften e.V.; Bundesministerium für Arbeit und Soziales (Forschungsbericht / Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Bd. FB595).
- Borghorst, Hermann; Freytag, Klaus; Kralinski, Thomas; Stock, Günter (2021): Innovation und Nachhaltigkeit in der Hauptstadtregion. Wie eine modellhafte Strategie für die Achse Berlin – Lausitz aussehen kann. Stand: 12.04.2021, aktualisiert: 17.10.2021. Online verfügbar unter https://www.stiftungzukunftberlin.eu/wp-content/uploads/2022/10/Memorandum_und_Positionspapier_Innovationsachse_Berlin_%E2%80%93_Lausitz_mit_Unterzeichnenden.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- BBR (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung) (Hg.) (2005): Raumordnungsbericht 2005. Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/abgeschlossen/berichte/2000_2005/Downloads/Bd21ROB2005.pdf;jsessionid=F-40FE33DA4110E3E6FA60B-C44AED93F0.live!1291?__blob=publicationFile&v=1 (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Cuhls, Kerstin (2019): Die Delphi-Methode – eine Einführung. In: Marlen Niederberger und Ortwin Renn (Hg.): Delphi-Verfahren in den Sozial- und Gesundheitswissenschaften. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 3–32.
- Häder, Michael (2014): Delphi-Befragungen. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Kistenmacher, Hans (2005): Achsenkonzepte. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. 4., neu bearb. Aufl. Hannover: Selbstverlag, S. 18–25.
- Land Berlin; Land Brandenburg (Hg.) (o.J.): Entwicklungs- und Innovationsachsen in der Hauptstadtregion. Abbildung. Online verfügbar unter <https://www.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/innovationsachsen-2.png> (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Land Berlin; Land Brandenburg (Hg.) (2021): Strategischer Gesamtrahmen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Stand: 17.06.2021. Online verfügbar unter <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/DruckSachen/d18-3658.pdf> (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- LEP HR (2019): Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. In: Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) Vom 29. April 2019 (GVBl. II Nr. 35).
- Landesregierung Brandenburg (Hg.) (2021): Regionaler Zusammenhalt in Brandenburg. Eckpunkte einer Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg, Kabinettsbeschluss vom 31.08.2021. Online verfügbar unter https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/Land-BB_Regionalentwicklungsstrategie-Eckpunkte_31-08-2021.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Landesregierung Brandenburg (Hg.) (2022): Bericht der Landesregierung zur Regionalentwicklungsstrategie (2022). Erste Einreichung von Schlüsselvorhaben der Regionalentwicklung. Anlage 1 des Kabinettsbeschlusses zu Schlüsselvorhaben der Regionalentwicklung, Stand 3. November 2022. Online verfügbar unter https://res.landesregierung-brandenburg.de/wp-content/uploads/2022/11/20221129_Kabinettsbeschluss-RES_Anlage-1_Bericht_LReg_web.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Landtag Brandenburg (Hg.) (2024): Abschlussbericht des Sonderausschusses Strukturentwicklung in der Lausitz (Schriften des Landtages Brandenburg, 2/2024). Online verfügbar unter https://www.landtag.brandenburg.de/media_fast/6/2024-09-05-Abschlussbericht-SLausitz-web.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Mietzner, Dana; Hartmann, Frank; Melzer, Klaus-Martin; Vossel, Markus; Bautz, Franziska; Wiechers, Henning (2020): Die Rolle von Wissenschaft und Innovation in der Flughafenumfeldregion. Herausforderungen und Perspektiven. Online verfügbar unter https://innohub13.de/wp-content/uploads/20201217_Dokumentation-zur-Analyse-der-Flughafenumfeldregion-BER-2020_final_kl.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- MWE Brandenburg (Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg) (Hg.) (2019): Evaluierung des RWK-Prozesses des Landes Brandenburg. Endbericht – finale Fassung vom 2. April 2019. Online verfügbar unter https://mwae.brandenburg.de/media/bb1.a.3814.de/Evaluierung_RWK_Prozess_2019_Endbericht.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- MWAE Brandenburg (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg) (Hg.) (2023): Ansiedlungsstrategie 2023 des Landes Brandenburg. Online verfügbar unter https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3833.de/230509_Ansiedlungsstrategie_2023.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Rentzsch, Sascha (2024): Innovationskorridor als Transformationsmotor? Eine Diskussion des Konzepts der raumordnerischen Achse mit Bezug zum regionalen Innovationsgeschehen. Berlin (Arbeitsberichte Geographisches Institut Humboldt-Universität zu Berlin, Heft 210).
- Staatskanzlei des Landes Brandenburg (Hg.) (2024): Das Lausitzprogramm 2038. Prozesspapier der Entscheidungs- und Begleitstrukturen im Transformationsprozess. Online verfügbar unter https://lausitz-brandenburg.de/wp-content/uploads/2024/06/Anlage-1-Das-Lausitzprogramm-2038_Stand-Maerz-2024.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Staatskanzlei des Landes Brandenburg; SenStadt Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Berlin) (Hg.) (2023): Achsenentwicklung in der Hauptstadtregion. Gemeinsames Kurzkonzzept der Staatskanzlei des Landes Brandenburg und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Berlin. Stand nach Aktualisierung: 24.03.2023. Online verfügbar unter https://www.berlin-brandenburg.de/wp-content/uploads/Achsenentwicklung_231123.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Stadt Lübben/Lubin (Hg.) (2020): Vorstellung der Visionen 2030+ der Stadt- und Überlandwerke GmbH Lübben, Gast: Geschäftsführer der SÜW GmbH, Herr Dr. Mattheis. Tagesordnungspunkt 8., Sitzung Stadtverordnetenversammlung am 30.01.2020. Online verfügbar unter https://luebben.ris-portal.de/web/ratsinformation/sitzungen?p_p_id=RisSitzung&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&_RisSitzung_mvcRenderCommandName=%2Ftop-detail&_RisSitzung_sitzungId=40725&_RisSitzung_topId=336902 (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Stiftung Zukunft Berlin (2021): Themengespräch Innovations- & Nachhaltigkeitsachse Berlin-Lausitz I Zukunftsforum Berlin-Brandenburg. Mitschnitt vom 4. Juni 2021, Technische Hochschule Wildau (hybrid) 16-18 Uhr, via WebEx-Videoekonferenz. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=XlmxTkOO2NI> (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Vallée, Dirk (2019): Achse. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) (Hg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: Selbstverlag, S. 31–36.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (Hg.) (2020): Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion. Chancen und Herausforderungen für die Mobilität in der Hauptstadtregion und resultierende Aufgaben für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Online verfügbar unter <https://www.i2030.de/wp-content/uploads/2020/02/i2030-Metropol-broschuere.pdf> (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- WRL (Wirtschaftsregion Lausitz GmbH) (Hg.) (2024): Übersicht der Potenzialflächen für Wohnen und Gewerbe in der brandenburgischen Lausitz. Online verfügbar unter <https://www.innovationskorridor-berlin-lausitz.de/wp-content/uploads/2024/07/Broschuere-Innovationskorridor.pdf> (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- WISTA Management GmbH (Hg.) (2024): „Dinge werden sich entwickeln“. In: Potenzial – Das WISTA-Magazin. Ausgabe: Neue Arbeitswelten. Mai 2024. Online verfügbar unter https://www.wista.de/fileadmin/user_upload/downloads/potenzial/Potenzial_Arbeitswelten_2024.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- WISTA Management GmbH; WRL (Wirtschaftsregion Lausitz GmbH) (Hg.) (2024): Neues aus dem Management des Innovationskorridor Berlin - Lausitz. Präsentation auf der Veranstaltung "Neue Arbeitswelten und Lausitzer Köpfe", Berlin, 11. September 2024. Online verfügbar unter https://www.innovationskorridor-berlin-lausitz.de/wp-content/uploads/2024/09/2024-09-11_IK_Netzwerkveranstaltung_V4_online.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- WISTA Management GmbH; WRL (Wirtschaftsregion Lausitz GmbH); Stiftung Zukunft Berlin (Hg.) (2023): Innovationskorridor Berlin-Lausitz: Management des Pilotprojekts schreitet mit starken Partnern voran. Gemeinsame Pressemitteilung vom 24.02.2023. Online verfügbar unter https://www.stiftungzukunftberlin.eu/wp-content/uploads/2023/02/PM_InnovationskorridorBerlinLausitz_final.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).
- Zukunftsforum Berlin-Brandenburg (Hg.) (2022): Memorandum Entwicklung und Umsetzung einer modellhaften Strategie für eine Achse der Innovation und Nachhaltigkeit Berlin – Lausitz. Online verfügbar unter https://www.stiftungzukunftberlin.eu/wp-content/uploads/2022/10/Memorandum_und_Positionspapier_Innovationsachse_Berlin_%E2%80%93_Lausitz_mit_Unterzeichnenden.pdf (letzter Zugriff am 8. Oktober 2024).



Innovation corridor as a driver of transformation?

Results of a Delphi study on impulses, challenges and factors for success in the context of the development of the Berlin-Lusatia innovation corridor

Leonard Weiß