

»Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON)«

Untersuchungen zur Raumplanung und Verkehrsinfrastruktur
Möglichkeiten zur Umsetzung grenzübergreifender Investitionen

LOSE 1 UND 2

ARBEITSSTAND: 19. August 2007

Arbeitsstand: 19.8.2007

Ernst **Basler + Partner** GmbH



VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Frankfurt am Main · Dresden



"Pro Lingua"
Grzegorz Załoga

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung und Projektziele	1
2	Relevante Arbeitsgrundlagen.....	3
2.1	Vorbemerkung.....	3
2.2	Projektbezogene Dokumente	4
2.3	Weitere relevante Initiativen und Projekte.....	4
2.3.1	Initiativen im deutsch-polnischen Untersuchungsraum	5
2.3.2	Tangierende INTERREG-Projekte.....	10
2.3.3	Weitere Aktivitäten	12
3	Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Grenzraum.....	14
3.1	Politische Rahmenbedingungen.....	14
3.2	Raum- und Regionalentwicklung	16
3.3	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	21
3.4	Bevölkerung und Bevölkerungsprognose	27
3.5	Siedlungsstrukturen und relevante Verkehrskorridore.....	31
3.6	Tourismus.....	38
4	Verkehrsinfrastrukturen - vorhanden und geplant	41
4.1	Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) und paneuropäische Verkehrskorridore	41
4.2	Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung.....	43
4.3	Zusammenfassung grundsätzlicher Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur	45
4.4	Straße	47
4.4.1	Los 1	47
4.4.2	Los 2	53
4.5	Schiene.....	66
4.5.1	Los 1	66
4.5.2	Los 2	67
4.6	Wasser	72
4.6.1	Los 1	72
4.6.2	Los 2	73
4.7	Luft.....	74
4.7.1	Los 1	74
4.7.2	Los 2	75
4.8	Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief“	77
4.9	Stärken und Schwächen der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen.....	81

FEDERFÜHRUNG:

Ernst Basler + Partner GmbH

Tuchmacherstraße 47
14482 Potsdam
Telefon 0331 - 74 75 90
Fax 0331 - 74 75 9 90
E-Mail info@ebp.de
Internet www.ebp.de
Stephan Kathke, Katrin Heinz
Projekt: 207091.70

MITGLIEDER DER ARBEITSGEMEINSCHAFT DPERON

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Bernhardstraße 37
01187 Dresden
Telefon 0351 - 43 63 90
Fax 0351 - 43 63 919
E-Mail dresden@vkt-gmbh.de
Internet www.vkt-gmbh.de
Christoph Sommer

InterPROJEKT Spółka z o.o.

ul. Podmiejska 21a
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.
Telefon 0048 - 95 - 720 86 95
Fax 0048 - 604 261 350
E-Mail interprojekt@gorzow-home.pl
Andre Cegielnik

PRO LINGUA

ul. Kazimierza Wielkiego 63
PL - 66-400 Gorzów Wlkp.
Telefon 0048 - 605 - 28 28 19
Fax 0048 - 95 - 728 81 36
E-Mail zaloga@web.de
Grzegorz Załoga

5	Vorbereitende Überlegungen zum integrierten Verkehrskonzept (Ausblick auf Los 4)	91
5.1.1	Personenverkehr.....	92
5.1.2	Güterverkehr	104
6	Nächste Arbeitsschritte	83
	Abkürzungsverzeichnis	84
	Literaturverzeichnis	85

Anhang

- A1 Projektkommunikation
- A2 Vertiefung der wirtschaftlichen Entwicklung
- A3 Vorbereitende Überlegungen zum integrierten Verkehrskonzept
(Ausblick auf Los 4)
- A4 Einwohnerzahlen, Einwohnerprognosen des Untersuchungsraumes

LOSE 1 UND 2

1 Aufgabenstellung und Projektziele

Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung des Gesamtgebietes durch eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur

Zur Intensivierung der wirtschaftlichen Entwicklung und regionalen Zusammenarbeit entlang des deutsch-polnischen Raumes hat sich die Arbeitsgemeinschaft DPERON - vertreten durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg sowie durch die Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e. V. - entschlossen, gezielte Untersuchungen zur Unterstützung einer nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung des Grenzraumes unter besonderer Fokussierung auf wachsende Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur des Gebietes und bestehende sowie auszuräumende Hemmnisse unter ganzheitlicher Betrachtung durchzuführen.

Metropolenräume und ihre Verflechtungen in das weitere Umland

Im Zentrum stehen dabei Möglichkeiten einer großräumigen Vernetzung zu einer gemeinsamen Entwicklungsregion und daraus resultierende Synergien für regionale Entwicklung, insbesondere durch das Zusammenwirken der Potenziale der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mit denen der sich entwickelnden Metropolenregionen Szczecin und Wrocław auf polnischer und dem Sachsen-dreieck auf deutscher Seite sowie den Wirtschafts- und Verwaltungszentren Gorzów Wlkp. und Zielona Góra. In den bisher beiderseits vorliegenden Planungen wird das Gewicht des Grenzraumes erkannt. Dieses hat jedoch im Verhältnis zu den grenzüberschreitenden Erfordernissen noch zu geringe Auswirkungen auf die Planungen der Verkehrsinfrastruktur.

Ausgangspunkt: Empfehlungen der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit

Ausgangspunkt der Untersuchungen sind die Empfehlungen der 15. Sitzung der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit vom September 2004 in Berlin zur Vorbereitung der Deutsch-Polnischen Regierungskonsultationen am 4. November 2004 in Krakau: Bei der Bewertung der Ausgangsbedingungen, d. h. der bestehenden Strukturen und Planungen, sollen folgende Aspekte im Vordergrund stehen:

- Bestandsaufnahme zur Verknüpfung der Ost-West-Verbindungen mit den Nord-Süd-Verbindungen auf polnischer und deutscher Seite
- Erfassung sämtlicher Planungen von Infrastrukturvorhaben in der gemeinsamen Grenzregion unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für die deutsch-polnische Region als Ganzes
- Die weitere Modernisierung und der Ausbau aller grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen, die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen zum Abbau vorhandener Defizite als Grundlage für eine koordinierte grenzüberschreitende Wirtschaftsförderung und eine zügige Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten
- kontinuierliche Abstimmung von Infrastrukturvorhaben zur Entwicklung des Verkehrs sowie der regionalen Entwicklung unter dem Gesichtspunkt ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für die Region als Ganzes

Entscheidungsgrundlage für die Euroregionen

Einen konkreten Nutzen werden die Arbeitsergebnisse insbesondere für die Euroregionen haben, die für die anstehenden EU-Förderperiode für ihre Räume Projekte priorisieren müssen.

Beförderung der weiteren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit

Für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, die auf vielen verschiedenen Ebenen existiert, werden folgende Projektergebnisse erwartet:

LOSE 1 UND 2

- Gewährleistung einer stabilen und langfristigen Kommunikation durch Fortführung der grenzüberschreitenden Kooperation auf Arbeitsebene
- Intensivierung der Abstimmung raumbedeutsamer Planungen durch das Deutsch-Polnische Informationssystem (im Aufbau begriffen) zur Qualifizierung der Planungsprozesse
- Schaffung einer Basis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zur wirtschaftlichen Entwicklung des gemeinsamen Raumes beiderseits von Oder und Neiße
- Intensivierung der fachlichen Zusammenarbeit bei der Vorbereitung der Infrastrukturplanungen auf beiden Seiten durch DPERON
- Vertiefung der Zusammenarbeit bei Einzelvorhaben über gemeinsame Arbeitsgruppen, konkrete Bestimmung des Handlungsbedarfes und der Arbeitsschritte
- Nutzung aktueller Förderprogramme zur Verbesserung der Umsetzung der Planungen
- rechtzeitige Abstimmung von Förderanträgen zur Gewährleistung einer Realisierung von Vorhaben zum beiderseitigen Nutzen
- Generierung gemeinsamer Projekte

DPERON - ein wichtiger Schritt
auf einem langen Weg

Das Projekt DPERON ist dabei als ein Anfang zu werten - weitere Schritte, die in die Gesamtvorstellungen zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit eingebettet sind, müssen folgen.

LOSE 1 UND 2

2 Relevante Arbeitsgrundlagen

2.1 Vorbemerkung

Die nachfolgenden Berichtsteile geben den Kenntnisstand zum 31. Juli 2007 wieder. Aufgrund noch ausstehender Abstimmungen und z. T. nicht zur Verfügung stehenden Informationen werden weitere Ergänzungen erfolgen. Der Bericht ist - wie im Rahmen der Koordinierungsgruppe abgestimmt - als Entwurfsstand aufzufassen.

Wichtige Rahmenbedingung - alle relevanten Plandokumente auf polnischer Seite werden überarbeitet

Die nachfolgenden Ausführungen sind insbesondere unter der Prämisse zu verstehen, dass auf polnischer Seite derzeit ein Aktualisierungs- und Priorisierungsprozess ansteht, der sich über alle relevanten Planungsdokumente erstrecken wird. Z. T. liegen bereits konkrete und fortgeschriebene Planungen vor, größtenteils konnte jedoch nur auf die „in Überarbeitung befindlichen“ Planwerke zurückgegriffen werden. Aus diesem Grund werden die derzeit noch aktuellen - in Kürze vermutlich fortgeschriebenen Planungsstände dargestellt.

Großereignisse mit Auswirkungen auf den Ausbau der Infrastruktur

Als weiteres Moment im anstehenden bzw. laufenden Fortschreibungs- und Priorisierungsprozess ist die Fußball-Weltmeisterschaft, die 2012 in Polen ausgetragen wird. Hierzu werden Infrastrukturen ausgebaut und modernisiert, jedoch ist heute noch offen, welche Prioritäten hier gesetzt werden.

Sekundäranalysen als Arbeitsgrundlage - ergänzt durch Expertenbefragung

Für die vorliegende Studie wurden ausnahmslos Recherchen und Sekundäranalysen durchgeführt. Durch die Auswertung einer Reihe von Dokumenten (s. Literaturverzeichnis) wurden größtenteils die erforderlichen Informationen zusammen getragen. Für die polnische Seite erfolgte dies durch die Einbindung der polnischen Partner.

Projektkommunikation

Die Expertenbefragungen sind zum Redaktionszeitpunkt nicht abgeschlossen. Folgende Gespräche wurden bisher durchgeführt bzw. stehen für die weiteren Projektphasen noch an. Dabei werden die Befragungen vorrangig per Mail und Telefon erfolgen.

drei Koordinierungsgruppensitzungen seit Projektstart

Im Rahmen der Koordinierungsgruppensitzungen am 3. April 2007 (Bernau), 14. Mai 2007 in Frankfurt (Oder) und am 3. Juli 2007 in Potsdam wurden die Zwischenstände, weiteren Arbeitsschritte sowie das weitere Vorgehen besprochen.

Lenkungsgruppe als projektsteuerndes Gremium

Die begleitende Lenkungsgruppe als projektsteuerndes Gremium tagte im Zeitraum ebenfalls dreimal. Dieses Gremium hat neben der Projektsteuerung u. a. die Aufgabe, die Mitwirkungsbereitschaft der beteiligten und nicht unmittelbar beteiligten deutschen und polnischen Partner sicher zu stellen. Die Marschälle aller drei Wojewodschaften haben bereits im Vorfeld zum eigentlichen Projektstart ihre Zustimmung und Unterstützungsbereitschaft signalisiert.

Auftaktveranstaltung am 23. Mai 2007 in Eberswalde

Am 23. Mai 2007 fand in Eberswalde die Auftaktveranstaltung zum Projekt statt. Unter Beteiligung von deutscher und polnischer Seite wurde über das Vorhaben informiert, Statements und Anforderungen der Projektpartner formuliert und über aktuelle Projekte mit unmittelbarem Bezug zum DPERON berichtet.

ARBEITSSTAND: 19. August 2007

LOSE 1 UND 2

sehr hohe Erwartungshaltung -
sehr differenzierte Erwartungen
hinsichtlich der „Flughöhe“ und
der Bearbeitungstiefe

Die bisherigen Projektabstimmungen haben die sehr hohen Erwartungen verdeutlicht, die an das Projekt gestellt werden. Sie haben aber auch gezeigt, dass z. T. sehr unterschiedliche, z. T. divergierende Auffassungen hinsichtlich der vorgesehenen Bearbeitungstiefe (z. B. Vor-Ort-Recherche aller kommunalen Verkehrsinfrastrukturprojekte) und der „Flughöhe“ (z. B. Betrachtung der relevanten Verkehrsbeziehungen zwischen wichtigen Zentren des Untersuchungsraumes) bestehen. Im Rahmen der weiteren Projektarbeit wird ein Schwerpunkt die „Nivellierung“ dieser unterschiedlichen Anforderungen sein.

FAZIT

- Der Kommunikationsprozess ist auf deutscher und polnischer Seite sehr unterschiedlich abzuwickeln und z. T. sehr aufwändig, daher auch auf einem unterschiedlichen Arbeitsstand.
- Die unterschiedlichen Erwartungshaltungen, die mit dem Projekt verknüpft sind, führen teilweise zu Reibungsverlusten in der Kommunikation.
- Die Projektkommunikation wird bis zum Projektende mit den benannten sowie ggf. weiteren Akteuren fortgeführt.
- Die Projektbearbeitung hat bisher gezeigt, dass eine „iterative“ Bearbeitung (mehrstufige Abstimmungen) sinnvoll und zielführend ist. So werden Zwischenarbeitsschritte mit den deutschen und polnischen Partnern abgestimmt, um ein von allen Seiten (weitgehend) akzeptiertes Produkt zu erarbeiten.

2.2 Projektbezogene Dokumente

maßgebliche
Planungsgrundlagen beiderseits
der Grenze

Auf deutscher Seite zählen die Bundesverkehrswegeplanung mit ihrem Investitionsrahmenplan, die jeweiligen Landesentwicklungsplanungen, die Entwicklungs- und Handlungskonzepte der Euroregionen zu den wichtigsten Plandokumenten. Für die polnische Seite wurden die Entwicklungsstrategien der Wojewodschaften, die Raumentwicklungspläne der Wojewodschaften sowie die Entwicklungsstrategien Verkehr der Wojewodschaften ausgewertet. Hierbei ist jedoch obige Einschränkung zu beachten, die auf die in Überarbeitung befindlichen Arbeitsstände dieser Planwerke hinweist.

Darüber hinaus sind Regierungsabkommen, die Ergebnisse der Deutsch-Polnischen Expertenkommission sowie weitere formelle und informelle raumordnerische Planungen in die Untersuchungen eingeflossen.

Im Verzeichnis der verwendeten Dokumente und Unterlagen sind alle relevanten Veröffentlichungen aufgeführt (s. Literaturverzeichnis und Dokumente).

2.3 Weitere relevante Initiativen und Projekte

Der deutsch-polnische Grenzraum ist mittlerweile in sehr vielen Projekten analysiert und bearbeitet worden. Dabei wurden jedoch grundsätzlich Teilräume betrachtet, so z. B. die Euroregionen bzw. das Augenmerk auf konkrete Verkehrsachsen gelegt. Eine „Gesamtschau“ für den ganzen Grenzraum entlang

LOSE 1 UND 2

Oder und Neiße ist bisher nicht entstanden. Diese Lücke versucht das Projekt DPERON in einem ersten Arbeitsschritt zu füllen.

„Mehrwert“ von DPERON:
Bündelung und Empfehlungen
für den GESAMTraum

Der „Mehrwert“ des Projektes DPERON liegt in der Bündelung der Ergebnisse der vielfältigen und unterschiedlichen Untersuchungen und in der Betrachtung des gesamten Grenzraumes, für den abschließend Aussagen zur Entwicklung der Infrastruktur getroffen werden

Nachfolgend werden die wichtigsten Projekte kurz beleuchtet.

2.3.1 Initiativen im deutsch-polnischen Untersuchungsraum

ODER-PARTNERSCHAFT

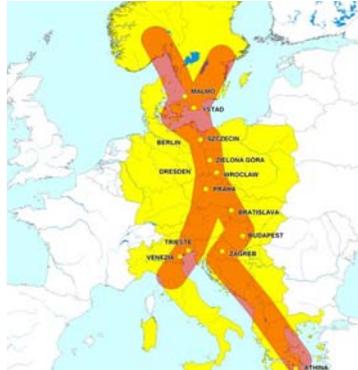


Mit der Oderpartnerschaft wird das Ziel verfolgt, die Oderregion zu einem wachsenden Wirtschaftsraum zu entwickeln. Die Kooperationspartner Berlin, Brandenburg, Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Zachodniopomorskie, Lubuskie, Wielkopolskie und Dolnośląskie haben sich Arbeitsschwerpunkte in folgenden Handlungsfeldern gesetzt:

- Innovation und Technologietransfer,
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen und
- Tourismus.

Zu den benannten Handlungsfeldern wurden jeweils eigene Foren gebildet, die sich mit der inhaltlichen Bearbeitung auseinandersetzen. Als wichtige Ziele die Verkehrsinfrastruktur betreffend, lassen sich die folgenden zusammen fassen:

- gemeinsames Lobbying für Schieneninfrastrukturprojekte gegenüber den Nationalregierungen sowie gegenüber der EU
- Optimierung der Fahrpläne und Anschlüsse des gesamten öffentlichen Verkehrs
- Schaffung von attraktiven und übersichtlichen Tarifangeboten im grenzüberschreitenden Verkehr.

LOSE 1 UND 2**CETC**

Der Central European Transport Corridor (CETC) umfasst eine Region von Schweden bis zur Adria bzw. zum Mittelmeer. Bereits im September 2001 haben sich die Partner der Regionen zusammen geschlossen, im diesen Transportkorridor gemeinsam zu entwickeln. CETC ist als gemeinsame politische Initiative zu verstehen.

Partner des Projekts sind Skåne (Schweden), die Wojewodschaften Zachodniopomoskie, Lubuskie, Dolnośląskie, Opolskie und Śląskie (Polen), Královéhradecký Kraj, Pardubický Kraj, Olomoucký Kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský Kraj (Tschechien), Bratislava und Trnava (Slowakei), Niederösterreich, Wien, Steiermark, Burgenland (Österreich), Vas, Zala, Győr-Moson-Sopron (Ungarn), Karlovac, Primorje-Gorski Kotar, Medimurje, Krapina-Zagorje, Varazdin, Grad Zagreb, Koprivnica-Krizevc (Kroatien), Notranjska, Juzna Primorska, Osrednja Slovenija, Stajerska (Slowenien) und Friaul-Venetien (Italien).

sowie Hradec Kralove (Tschechien) und Bratislava (Slowakei) - seit Juni 2006 gehört auch die ungarische Region Győr-Moson-Sopron zu den Partnern.

Im Fokus steht die Europastraße E65 als Hauptachse des CETC. Dieser Korridor beginnt in Malmö (Schweden) und endet in Chaniá (Griechenland), ein Nebenanast führt in die italienische Region Friaul/Venetien. Neben der Straßeninfrastruktur werden ebenso die Schienen- und Wasserwege sowie die Infrastruktur des Luftverkehrs in die Untersuchungen einbezogen. Der CETC übernimmt dabei die Rolle eines „vertikalen Links“ zwischen den Ost-West-Achsen Via Hanseatica, Via Baltica, dem Paneuropäischen Verkehrskorridor III und verbindet Südschweden mit dem zentralen Europa sowie dem südlichen Europa.

Neben der sozioökonomischen Analyse der einbezogenen Räume werden gemeinsame Strategien zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region entworfen. Damit ergeben sich zum Projekt DPERON unmittelbare inhaltliche und räumliche Bezüge, die sich aus der umfassenden SWOT-Analyse zusammen fassen lassen:

- Für alle drei Wojewodschaften wurden als Schwächen die z. T. schlechte bauliche Qualität der Straßen- und Schieneninfrastruktur benannt. Hinzu kommt der geringe Standard von Telekommunikationsinfrastrukturen.
- Die Erreichbarkeit der Städte Szczecin und Koszalin wird als nicht optimal eingestuft.
- Für die wichtigen Städte z. B. Szczecin und Koszalin wird das Fehlen von leistungsfähigen Ortsumgehungen festgestellt.
- Lubuskie weist eine Reihe von altindustriellen und ehemals militärisch genutzten Liegenschaften auf, für die bisher keine Nachnutzung gefunden wurde.
- In der Wojewodschaft Dolnośląskie wird das Fehlen von durchgängigen Autobahnverbindungen, von leistungsfähigen Grenzübergängen sowie einer desolaten Schieneninfrastruktur als Schwäche konstatiert. Derzeit wird je-

LOSE 1 UND 2

doch am umfassenden Ausbau von Autobahnen und Bahnstrecken gearbeitet.

- Die touristische Infrastruktur ist größtenteils - im Vergleich zu den anderen Regionen - unterentwickelt.
- Mit dem Zentrum Szczecin und der Oderwasserstraße sind sehr gute Voraussetzungen für die Entwicklung der Gesamtregion vorhanden.

Folgende prioritäre Maßnahmen wurden für die drei Wojewodschaften formuliert:

- Zachodniopomorskie
 - Modernisierung der Bahnlinien CE 59 (Poznan-Szczecin-Świnoujście) und E59, Ausbau auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h für den Personenverkehr und 120 km/h für den Güterverkehr
 - westliche Ortsumgehung für Szczecin mit der Oderbrücke in Police
 - Ausbau der Nationalstraße S3/E65
 - Verbesserung der Erreichbarkeit der Häfen von Szczecin und Świnoujście von der Seeseite
 - Modernisierung der Oder-Wasserstraße (Oder-Programm 2006)
- Lubuskie
 - Modernisierung der Bahntrasse Nr. 273 Wrocław-Szczecin
 - Modernisierung der Oderhäfen in Nowa Sol und Cigacice
 - Umsetzung des Oder-Programms 2006
 - Modernisierung der Nationalstraße S3
 - Bau einer Brücke in Miłsk über die Oder
 - Ausbau der Autobahn A2
 - Modernisierung des Flughafens Babimost
 - Errichtung eines kleinen Flughafens in Gorzów Wlkp. (Sportfliegerei, Rettungsfliegerei)
 - Modernisierung des Flughafens in Przylep (Zielona Góra)
- Dolnośląskie
 - Ausbau der Autobahn A4 zwischen Zgorzelec und Krzyżowa
 - Modernisierung der Bahnlinie E30 zwischen Legnica und Węgliniec
 - Modernisierung der Bahnlinie E59 zwischen Wrocław und Poznań
 - Ausbau der Autobahn S3/E65
 - Errichtung eines Autobahn-Bypasses bei Wrocław und Herstellung der Verbindung mit Wałbrzych und Świdnica
 - Verlängerung der Autobahn S5 zwischen Bydgoszcz-Poznań-Wrocław
 - Ausbau des Flughafens Wrocław

LOSE 1 UND 2**AB LANDBRIDGE**

Abbildung 1:
Untersuchungskorridore AB
Landbridge
[Quelle: www.ablandbridge.eu]



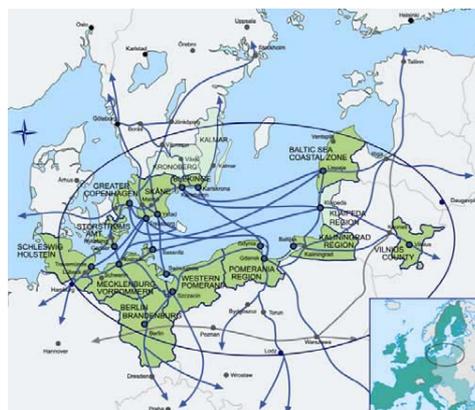
Das Projekt Adriatic-Baltic Landbridge (AB Landbridge) hat zum Ziel, drei Landkorridore (Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen) vom Baltikum bis zur Adria hinsichtlich der heutigen und künftigen Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der Entwicklung des Logistiksektors zu untersuchen. Dabei werden verschiedene Szenarien zur Raumentwicklung in unterschiedlichen Zeithorizonten 2010 und 2020 entwickelt.

Am Projekt sind Partner aus Polen, Tschechien, Österreich, Slowenien, Italien und Deutschland beteiligt. Neben Vertreter der Administrationen sind auch verschiedene Wirtschaftsunternehmen einbezogen. Das Projekt startete am 1. Juni 2006, für Ende April 2008 ist der Projektabschluss vorgesehen. Über die Projekthomepage www.ablandbridge.eu sind detaillierte Informationen abrufbar.

Der Untersuchungsraum DPERON liegt damit unmittelbar im Bereich der untersuchten Korridore 2 (grün) und 3 (blau). Inhaltliche Ergänzungen zum Projekt DPERON bestehen insbesondere in der Untersuchung der unterschiedlichen Planungssysteme entlang der Korridore sowie in der zu erstellenden SWOT-Analyse für den Gesamttraum.

BALTIC GATEWAY+

Das Projekt BALTIC GATEWAY+ hat zum Ziel, in den Regionen des südlichen Ostseeraumes eine verbesserte verkehrliche Einbindung zu schaffen, die zu effizienten Verkehrslösungen führt. Insbesondere die Wasserwege der südlichen Ostsee sollen besser in die transeuropäischen Verkehrsnetze eingebunden werden und das Konzept der „Motorways of the Sea“ („Meeresautobahnen“) als Alternative zu den landseitigen Korridoren weiter entwickelt werden.



LOSE 1 UND 2

Besondere Schwerpunkte bilden der Ausbau des Containerverkehrs und die Errichtung von Containerterminals sowie Untersuchungen zu Twinning-Projekten bestimmter Häfen.

COINCO

Das INTERREG-Projekt betrachtet den Nord-Süd-Korridor von Oslo bis zur Adria. So will diese Initiative beispielsweise auf die Aufnahme der Achse Berlin-Kopenhagen in die Prioritätenliste der transeuropäischen Netze (TEN) hinwirken. Die gesamte Achse soll mit einer hoch qualifizierten Verkehrsinfrastruktur für Straße, Schiene, Luft und Wasser entwickelt werden und nahtlose Schnittstellen zwischen den Transportmedien gewährleisten. Oslo und Berlin sollen bis zum Jahr 2025 durch eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke verbunden sein. Ein gemeinsames Ticketsystem für Bahnkunden soll entwickelt werden und mit den Angeboten anderer Anbieter bzw. anderer Transportmittel verknüpft werden.

Zur Optimierung des Güterverkehrs werden integrierte Güterverkehrszentren angestrebt, die mit optimalen Verkehrsanbindungen ausgestattet sind. Die gute verkehrlich Anbindung z. B. des Hafens von Göteborg steht ebenfalls auf der Agenda. Die Schienennetze werden in der Form mit Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet, dass der europäische Standard überall identisch und vorzufinden sein wird. Über ein intelligentes Zugmanagement sollen die Interoperabilitätsprobleme überwunden werden.

Die folgenden Projektpartner arbeiten gemeinsam an diesen Zielen:

- Kopenhagen (Lead partner)
- Bornholm
- Oslo
- Østfold
- Akershus
- Business Region Göteborg AB
- Region Skåne
- Malmö
- Lund
- Landskrona
- Helsingborg
- Region Halland
- Region Västra Götaland
- InvestitionsBank des Landes Brandenburg

JoiTraM

Im Rahmen des Projektes Joint Transport Management (JoiTraM) haben sich die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Wojewodschaft Lubuskie mit folgenden Themenkomplexen auseinander gesetzt:

LOSE 1 UND 2

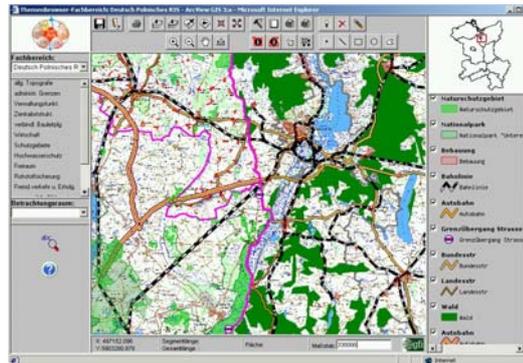
- grenzüberschreitende Verkehrsplanung
- Einzelstreckenuntersuchung SPNV
- Unterstützung der Wojewodschaft beim Aufbau einer Regieebene

Unter Federführung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) wurden folgende Ergebnisse erzielt:

- Für die Bahnverbindungen Berlin-Gorzów Wlkp., Berlin-Zielona Góra, Berlin-Sulechów, Guben-Nowa Sol und Cottbus Żagań wurden Optimierungen hinsichtlich der Fahrplanabstimmung, der Betriebsabläufe und der Umsteigebeziehungen entworfen, die zu deutlichen Fahrzeitreduzierungen und damit zur Attraktivierung dieser Verbindungen beitragen. Die Verknüpfungen mit dem übrigen ÖPNV wurden ebenfalls hinsichtlich von Optimierungsmöglichkeiten untersucht.
- Aus diesen Ansätzen wurden die Folgen für die Ertüchtigung der Infrastruktur abgeleitet und Vorschläge für die Umsetzung unterbreitet.
- Für die Entwicklung der Regieebene wurden konkrete Organisationsstrukturen und ein „Fahrplan“ zur zeitlichen Abwicklung erarbeitet.

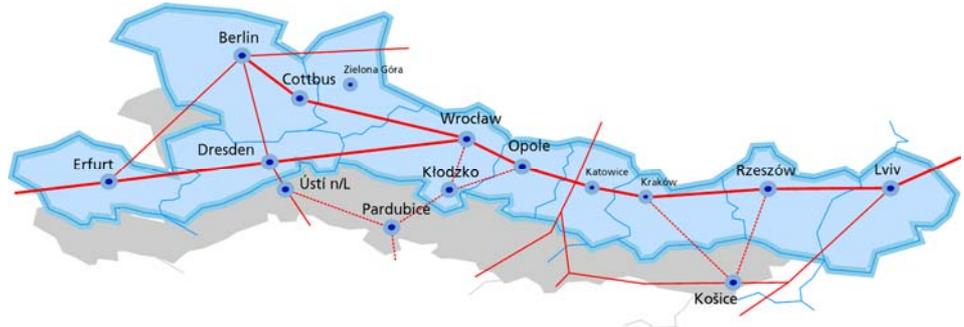
D-P-PLIS

Abbildung 2:
Ausschnitt aus dem D-P-PLIS
[Quelle: Gemeinsame
Landesplanungsabteilung]



Berlin und Brandenburg erarbeiten gemeinsam mit Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Zachodniopomorskie, Lubuskie und Dolnośląskie ein Raumplanungsinformationssystem, in dem Raumplanungsstrukturen des gesamten deutsch-polnischen Grenzraumes auf Basis moderner digitaler Soft- und Hardware in der gleichen Weise zweisprachig

dargestellt werden sollen. Das System soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und den Informationsaustausch effizient unterstützen. Es steht voraussichtlich noch in diesem Jahr zur Verfügung.

2.3.2 Tangierende INTERREG-Projekte**VIA REGIA**

LOSE 1 UND 2

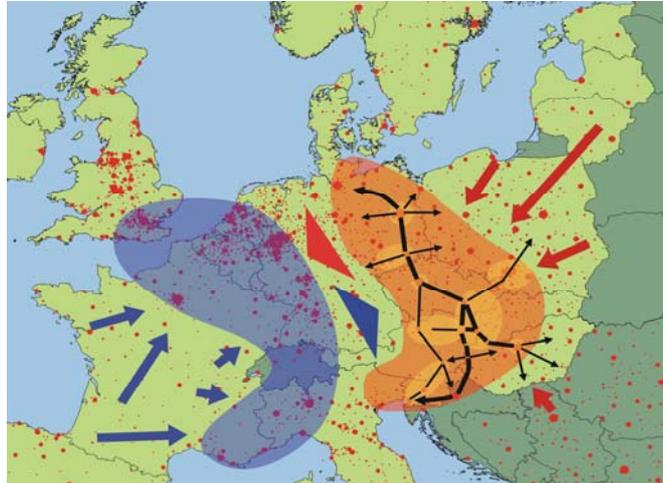
Die Via Regia verbindet als Paneuropäischer Verkehrskorridor III Städte und Metropolen wie Berlin, Dresden, Breslau, Lemberg und Kiew. Dieser Raum, in dem rund 30 Mio. Menschen leben, ist von großer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung und die weitere Integration der Europäischen Union und ihrer Nachbarn. Um die daraus resultierenden Potenziale optimal nutzen zu können, wollen die Projektpartner von ED-C III Via Regia eine Strategie zur Raumentwicklung entlang des Paneuropäischen Verkehrskorridors III entwickeln.

Folgende Ziele werden bei der Bearbeitung verfolgt:

- Stärkung der Knotenstädte und der Metropolenräume durch Verbesserung der Erreichbarkeit
- Stärkung der Verbindungen zu anderen Korridoren und benachbarten Regionen
- Stärkung der Grenzregionen als verbindende Schnittstellen

Vor dem Hintergrund der EU-Ost-Erweiterung ergeben sich neue Impulse bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung insbesondere der Regionen, die die „neue Schnittstelle“ zwischen „alten“ und „neuen“ EU-Ländern bilden. Neben der hinlänglich bekannten „blauen Banane“ ist eine weitere Region in den Fokus gerückt: Der gesamte Raum Ostdeutschland, West- und Südpolen, Tschechien sowie Österreich bilden ein „Gegengewicht“ zu Entwicklungsachse London-Paris-Mailand.

Abbildung 3:
Entwicklungsräume und
Entwicklungsrichtungen
[Quelle Projekt SIC]



Als Bestandteil des paneuropäischen Transportkorridors III wird die Via Regia mit deutschen, polnischen, tschechischen und ukrainischen Partnern entwickelt. So wird z. B. die Bahnverbindung Berlin-Silesia-Wroclaw näher untersucht. Neben der Analyse von Siedlungsstrukturen werden insbesondere auch die Verkehrsinfrastrukturen im deutsch-polnischen Grenzraum im Detail untersucht. Aufgrund der z. T. identischen Untersuchungsräume beider Projekte fanden gemeinsame Abstimmungen mit den polnischen Partnern statt. Derzeit werden verschiedene Raumentwicklungsszenarien (mit Zeithorizonten 2012 und 2025) für die Via Regia entwickelt - ein Abschluss dieser Arbeiten ist für das 3. Quartal 2007 vorgesehen.

Die durchgeführte Regionalanalyse Berlin-Brandenburg, die zu den Themenfeldern Siedlung, Verkehr, Forschung und Entwicklung, Wirtschaft und Tourismus

LOSE 1 UND 2

Stärken und Schwächen der Region herausgearbeitet hat, bildet eine wichtige Grundlage für den Deutsch-Polnischen Entwicklungsraum Oder/Neiße.

RAIL BALTICA

Abbildung 4:
Trasse der Rail Baltica
[Quelle: IPG GmbH]



Im Rahmen des Projektes Rail Baltica wurden insgesamt drei verschiedene Studien erarbeitet:

- Untersuchung der grenznahen und grenzüberschreitenden Infrastrukturplanungen im Bereich der deutsch - polnischen Grenze im Wirkungsbereich des Verkehrskorridors der RAIL BALTICA
- Güterverkehrszentren in Brandenburg und Berlin - verkehrlicher und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum
- Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und Probleme im Raum Frankfurt (Oder)/Ślubiice

Ausgehend von Berlin hat das Projekt zum Ziel, regionale Entwicklungspotenziale entlang der Eisenbahnstrecke der Rail Baltica aufzuzeigen, Vorschläge für die Gestaltung des Umfeldes und die Verknüpfung der Eisenbahntrasse mit den anderen Verkehrsträgern zur Aktivierung dieser Potenziale auszuarbeiten und den Erfahrungsaustausch zwischen den Partnern zu organisieren.

Der Schwerpunkt liegt in der Untersuchung grenzüberschreitender Infrastrukturplanungen, bei den Anforderungen an die Vernetzungen der Bahn mit den anderen Verkehrsträgern zur effektiven Gestaltung des Güterumschlages und damit der Möglichkeiten, die Infrastruktur für die regionale Entwicklung nutzbar zu machen.

2.3.3 Weitere Aktivitäten

STUDIE ZUR DARSTELLUNG DES VERKEHRSPOTENZIALS ZWISCHEN DEN WIRTSCHAFTSRÄUMEN BERLIN-BRESLAU UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER EINBETTUNG IN DEN KORRIDOR SKANDINAVIEN-/RAUM HAMBURG-SÜDWESTPOLEN/UKRAINE
[„DORNIER-STUDIE“]

Schwerpunkt der Studie ist die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des BBI auf die Achse Berlin-Wrocław. Darüber hinaus werden Abschätzungen zur touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung des Raumes nach 2012 erstellt.

VERKEHRSKONZEPT ODERLAND-SPREE

Die Regionale Planungsgemeinschaft erarbeitet derzeit ein Verkehrskonzept für die Region (nur für die deutsche Seite). Im Zuge der weiteren Projektarbeit wird eine vertiefte Abstimmung mit der regionalen Planungsgemeinschaft sinnvoll sein.

LOSE 1 UND 2**BBR-FORSCHUNGSPROJEKT ZU GRENZÜBERSCHREITENDEN KOOPERATIONEN**

Aktuell laufen auf allen nationalen und regionalen Ebenen die Vorbereitungen für die neue Strukturfondsförderperiode 2007 bis 2013. Die Operationellen Programme werden erarbeitet, die entsprechenden Evaluationen und Strategischen Umweltprüfungen durchgeführt sowie die Abstimmungen mit den Wirtschafts- und Sozialpartnern vollzogen. Dies betrifft auch die Programmplanung für das neue Ziel „Europäische territoriale Zusammenarbeit“, welches die bisherige Gemeinschaftsaufgabe INTERREG ablöst. Im Rahmen dieses Ziels konzentriert der Europäische Fond für regionale Entwicklung (EFRE) seine Unterstützung auf die grenzübergreifende, transnationale und interregionale Zusammenarbeit.

Bei der Vorbereitung eigener transnationaler Projekte stellt sich auch für Deutschland die Frage, welche Projekte von besonderem Bundesinteresse sind, welche Partner für diese Projekte gewonnen werden können und wie die Projektumsetzung erfolgen könnte.

In dem Forschungsprojekt wird deswegen untersucht, welche Projekte und Projektansätze im erweiterten deutsch-polnischen und deutsch-tschechischem Grenzraum auch aus transnationaler Sicht Erfolg versprechend sind. Diese Projektansätze sollten den Anforderungen und Bedürfnissen des Bundes, der Länder und der Regionen entsprechen und gleichzeitig eine großräumige Vernetzung zu einer mitteleuropäischen Entwicklungsregion fördern. Ausgangspunkt der Untersuchung ist die Bewertung der in der auslaufenden Förderperiode gemeinsam mit Polen und Tschechien realisierten grenzüberschreitenden INTERREG IIIA-Projekte. Aus der Analyse, Systematisierung und der Bewertung relevanter Projekte können Hinweise zur strategischen Ausrichtung transnationaler Projekte gewonnen werden. Dabei geht es in erster Linie um Projekte, die Wirkungen und Nutzen für den erweiterten Grenzraum mit sich bringen. Neben den üblichen Fördergebieten wie die Euroregionen werden deshalb auch Zentren und Regionen wie Posen, Breslau, Prag, Erfurt, Berlin oder Nürnberg in die Betrachtung miteinbezogen.

Die Projektergebnisse sollen letztlich eine klare Orientierung bei der Projektentwicklung im Rahmen von transnationalen Programmen für Mitteleuropa und gegebenenfalls den Ostseeraum unterstützen und für die Auswahl von Projekten genutzt werden, die im Bundesprogramm "Transnationale Zusammenarbeit" gefördert werden sollen.

Das Forschungsprojekt startete im Dezember 2006 und wird im November 2007 voraussichtlich abgeschlossen.

3 Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Grenzraum

3.1 Politische Rahmenbedingungen

Wirtschaftliche Beziehungen

Die deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen sind dicht und vielfältig. Als größter Markt unter den neuen EU-Mitgliedsländern und als zweitgrößter Nachbar Deutschlands nimmt Polen eine Schlüsselposition ein. Deutschland ist der wichtigste Handelspartner Polens, mit dem rund ein Drittel des Außenhandels abgewickelt wird. Umgekehrt gehört Polen zusammen mit der Tschechischen Republik zu den wichtigsten Handelspartnern Deutschlands in Mittel- und Osteuropa. 2006 stieg der Umsatz im bilateralen Handel um 26,4 % auf ca. 49,4 Mrd. Euro. Polen exportiert vor allem Maschinen und Anlagen, Fahrzeuge, Metallwaren, Lebensmittel, und Möbel. Deutsche Firmen exportieren nach Polen Maschinen und Anlagen, Fahrzeuge, chemische und Kunststoffzeugnissen.

Rund 10.000 deutsche Firmen pflegen derzeit langfristigen Geschäftsbeziehungen in Polen. Schwerpunkte sind die Automobilindustrie, Finanzdienstleistungen, Groß- und Einzelhandel, Lebensmittelverarbeitung und Stromversorgung. Gleichzeitig nimmt die Zahl polnischer Unternehmen zu, die sich in Deutschland etablieren. Seit dem Beitritt Polens zur EU am 1. Mai 2004 haben sich ca. 20.000 polnische Firmen in Deutschland registrieren lassen.

Regionale und grenznahe
Zusammenarbeit

Hervorzuheben ist die regionale und grenznahe Zusammenarbeit. Eine regelmäßig tagende Regierungskommission, an der deutsche Bundesländer und polnische Wojewodschaften beteiligt sind, koordiniert die Aktivität. Zugleich ist eine Reihe bilateraler Fachgremien tätig (u. a. zum Ausbau der Grenzübergänge und zur gemeinsamen Planung von Verkehrswegen). Die projektbezogene grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist jedoch insbesondere in den letzten Monaten durch die eingeführte Pflicht, internationale Beziehungen auf der Ebene der Wojewodschaften, Kreise, Städte und Gemeinden vom Außenministerium genehmigen zu lassen, etwas zeitaufwändiger worden. Insbesondere in den Grenzregionen hat diese politische Rahmenbedingung viele Projekte blockiert oder verhindert.

Gemeinsame Wissenschafts-
und Forschungslandschaft
initiiert

Eine wichtige Säule der deutsch-polnischen Wissenschaftsbeziehungen sind die Hochschulpartnerschaften. Verschiedene deutschsprachige Studiengänge, die 1991 wiedergegründete Europa-Universität „Viadrina“ in Frankfurt (Oder), die Angebote der „Neiße-Universität“ oder das „Internationale Hochschulinstitut Zittau“ intensivieren den gegenseitigen wissenschaftlichen und kulturellen Austausch. Daneben gibt es, auf der Grundlage des Abkommens über wissenschaftliche-technische Zusammenarbeit von 1989, eine intensive wissenschaftliche Zusammenarbeit, die vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördert wird (u. a. zwei deutsch-polnische Graduiertenkollegs) und an der in beiden Ländern eine Vielzahl von Instituten beteiligt sind.

LOSE 1 UND 2

Vielfältige Partnerschaften auf allen Ebenen des gesellschaftlichen Lebens	Zwischen Polen und Deutschland bestehen über 600 Städte- und Regionalpartnerschaften. Am geförderten Jugendaustausch nehmen jährlich etwa 150.000 Jugendliche teil. Allein in Deutschland werden jährlich um 6000 deutsch-polnische Ehen geschlossen.
Grenzüberschreitende Zusammenarbeit ...	Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördert und koordiniert die Aktivitäten im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Grundsätzlich liegt die Förderung von Kooperation bei gemeinsamen Herausforderungen in den Grenzregionen im Kompetenzbereich der Bundesländer, die dabei vom Bund unterstützt werden. Mitglieder der Kommission sind auf deutscher Seite das Auswärtige Amt und Vertreter aus weiteren Bundesministerien sowie aus jenen Bundesländern, in deren Aufgabenbereich die regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit fällt. Die polnische Seite wird durch das Innenministerium sowie durch Vertreter von Regierung und Wojewodschaften repräsentiert. Auch die EU-Kommission kann Teilnehmer zu den Sitzungen entsenden. Die vier Euroregionen (Spree-Neiße-Bober, Pro Europa Viadrina, Pomerania, Neiße) sind hier ebenfalls vertreten. Zu den Aufgaben der Regierungskommission gehört es, die Kontakte und die Zusammenarbeit zwischen regionalen, kommunalen und sonstigen Institutionen zu pflegen und weiterführende Initiativen anzuregen. Ihr Plenum tritt einmal jährlich zusammen.
... benötigt ein gemeinsames Problembewusstsein	Auch im Jahr 2007 muss noch die notwendige Schaffung eines gemeinsamen Problembewusstseins betont werden. Es darf weiterhin nicht außer Acht gelassen werden, dass sich Polen und insbesondere auch die Grenzstädte noch in einer Art „Nachholprozess“ befinden, der auch zur Folge hat, dass regionale/örtliche Interessen im Vordergrund stehen und die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Abstimmung nicht als unbedingt erforderlich angesehen wird.
Euroregionen leisten wertvolle und unverzichtbare Basisarbeit	Die Akteure, die sich im Rahmen der Arbeit der Euroregionen engagieren, leisten mit ihren ganz konkreten täglichen grenzüberschreitenden Abstimmungen die maßgebliche Basisarbeit zur Entwicklung der Grenzregionen. Über die gemeinsamen Entwicklungs- und Handlungskonzepte erfolgt die grenzüberschreitende Verständigung zur grundsätzlichen Entwicklungsstrategie der Regionen sowie über prioritäre Projekte und Maßnahmen. Beiderseits der Grenze werden diese Projekte und Maßnahmen im Konsens umgesetzt, um wichtige Effekte für die gesamte Region zu erzielen.

FAZIT

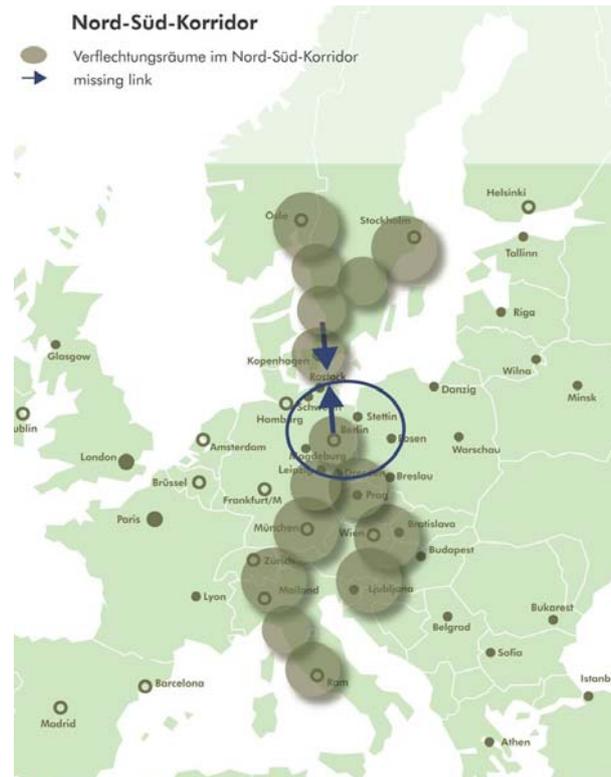
- Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit bildet die Plattform für eine kontinuierliche Kooperation.
- Im Grenzraum ist eine Vielzahl von grenzüberschreitenden Kooperationen aktiv, die z. T. stark aus der Arbeit der Euroregionen resultieren, z. T. aus anderen Initiativen entstanden sind.
- Spezifische fachliche Probleme und Anliegen bedürfen einer konkreten und unmittelbaren, d. h. direkten Abstimmung und sind auf anderen Ebenen zu klären.
- Das z. T. fehlende Problembewusstsein zur Betrachtung einer gemeinsa-

LOSE 1 UND 2**FAZIT**

men Region resultiert aus dem stattfindenden „Nachholprozess“, der regionale/örtliche Interessen in den Vordergrund stellt.

3.2 Raum- und Regionalentwicklung

Abbildung 5:
Zentraleuropäischer Nord-Süd-
Entwicklungskorridor
von Skandinavien bis zum
Mittelmeer
[Quelle: complan/Deutscher
Verband/Gemeinsame
Landesplanung Berlin-
Brandenburg]



Der deutsch-polnische Entwicklungsraum Oder/Neiße ist durch die EU-Erweiterung in das Zentrum Europas gerückt. Diese Lage bietet diesem Raum die besondere Chance, die wachsenden Verkehrs- und Warenströme zu nutzen und zu einer weiteren leistungsfähigen Schnittstelle im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr zu werden.

Gemäß Beschluss der Infrastruktur- und Raumentwicklungs-Ministerkonferenz in Magdeburg am 10. Mai 2007 wurden folgende zentrale Forderungen an die Europäische Union formuliert:

- Verlängerung des prioritären TEN-Korridors 1 über Berlin und Rostock nach Kopenhagen („missing link“)
- „großräumige Positionierung in Europa statt Teilraumegoismen“
- konkrete Zusammenarbeit bei der Vorbereitung von Projekten, politische Unterstützung, Bildung von Projektclustern

polyzentrale Raumstrukturen in
Zwischen- und Periphereräumen

Beiderseits der Grenze prägen polyzentrale Raumstrukturen die Siedlungsstruktur. Der südliche Teil des Untersuchungsraumes (südlich einer Linie Berlin-Poznań) ist insgesamt dichter besiedelt und weist eine dichtere Struktur an zentralen Orten auf. Die Hauptverkehrsachsen führen in west-östlicher Richtung durch den Untersuchungsraum, die Nord-Südachse ist vor allem in Mecklenburg-Vorpommern ausgeprägt (A20).

LOSE 1 UND 2

Abbildung 6:
Raumstruktur Europa
[Quelle: Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung]



Der größte Teil des DPERON liegt demnach im Zwischenraum mit geringer Dichte bzw. mit Verdichtungsansätzen. Der Raum zwischen Berlin und Warszawa wird als Peripherraum mit Verdichtungsansätzen bzw. mit sehr geringer Dichte eingeordnet. Nur die Metropole Berlin wird dem inneren Zentralraum zugeordnet.

Ausgangslage erfordert
Betrachtung als Gesamttraum
und Abbau von Konkurrenzen

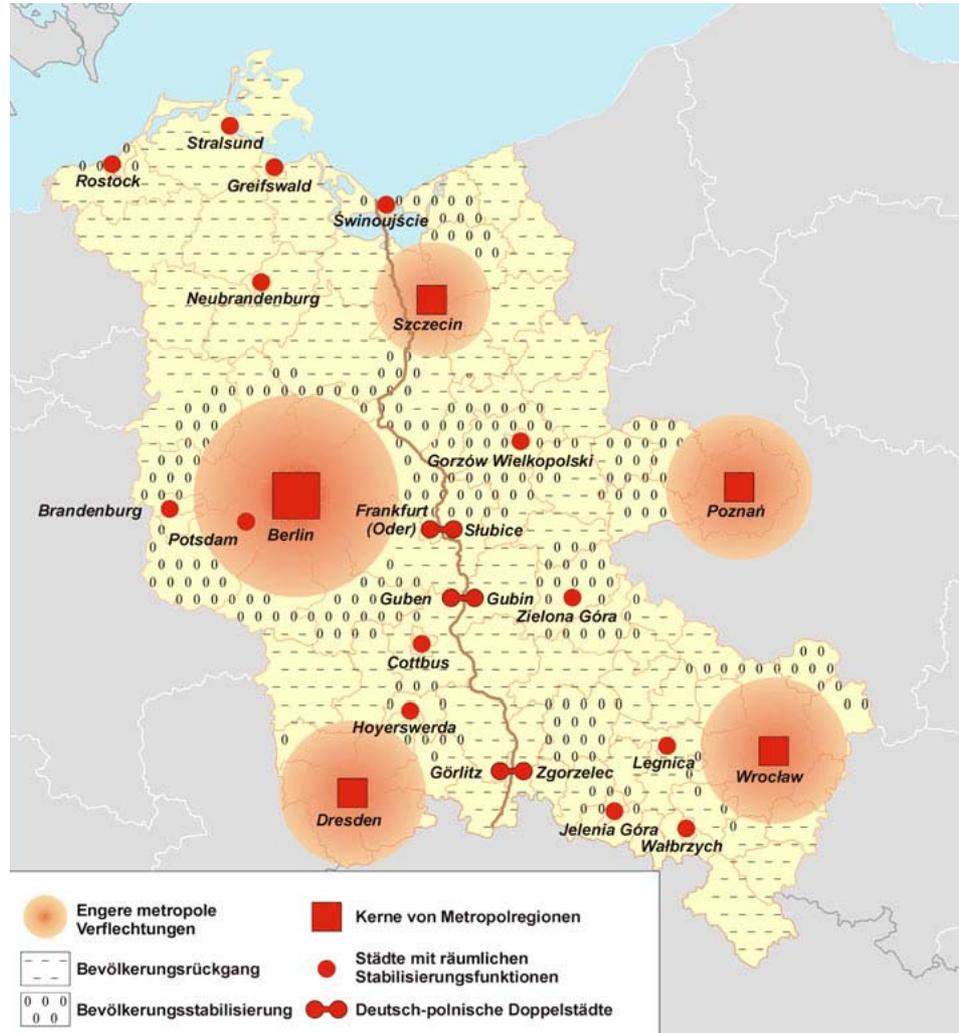
Auch vor dem Hintergrund dieser Ausgangslage hat die deutsch-polnische Regierungskommission in ihren Empfehlungen zur Entwicklung des Grenzraumes (2004, 2006) darauf eingewirkt, den Grenzraum als Ganzes zu betrachten und keine (weiteren) Konkurrenzen aufzubauen bzw. zu forcieren. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklungsgrundsätze, zeigen die nachfolgenden Entwicklungsszenarien des Hamburgischen Weltwirtschafts-Archivs die denkbaren Tendenzen für den gesamten Grenzraum bis zum Jahr 2020 auf.

Entwicklungsszenarien zur
Abschätzung künftiger
Entwicklungschancen

Wie sich dieser deutsch-polnische Raum künftig entwickeln könnte, hat das Hamburgische Weltwirtschafts-Archiv in verschiedenen Szenarien untersucht. Demnach könnte der Raum im Jahr 2020 sich in der Form entwickelt haben, dass die bereits heute bedeutendsten Zentren Berlin, Szczecin, Poznań, Dresden und Wrocław zu den Motoren der Raumentwicklung werden, aber auch eine Konzentration der Entwicklung auf eben diese Kerne bewirken.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 7:
Siedlungsstruktur des
Grenzraumes im Jahr 2020
[Quelle: HWWA-Report 262]



Konzentrationsprozesse im
„Deutsch-Polnischen-Haus“

Das oben dargestellte Entwicklungsszenario stellt einen ausgeprägten räumlichen Konzentrationsprozess dar. Vor dem Hintergrund einer schrumpfenden und alternden Bevölkerung sowie eines allgemeinen Trends zu wissensbasierten Wirtschaftsstrukturen expandiert die wirtschaftliche Aktivität vor allem in den fünf großen Städten des Untersuchungsraumes. Durch Suburbanisierungsprozesse wird insbesondere im Umland dieser Städte die Bevölkerung und die Beschäftigung zunehmen. Dieser Entwicklung stehen teilweise erhebliche Bevölkerungsrückgänge in ländlichen Regionen und mittelgroßen Städten gegenüber.

Folgende Annahmen liegen dem Entwicklungsszenario zugrunde:

- Durch die EU-Erweiterung gerät der Grenzraum in eine zentrale Lage.
- Die zentrale Lage erhöht das Entwicklungspotenzial.
- Der Grenzraum nutzt dieses Entwicklungspotenzial.

Dieses Szenario würde zu folgenden Entwicklungen führen:

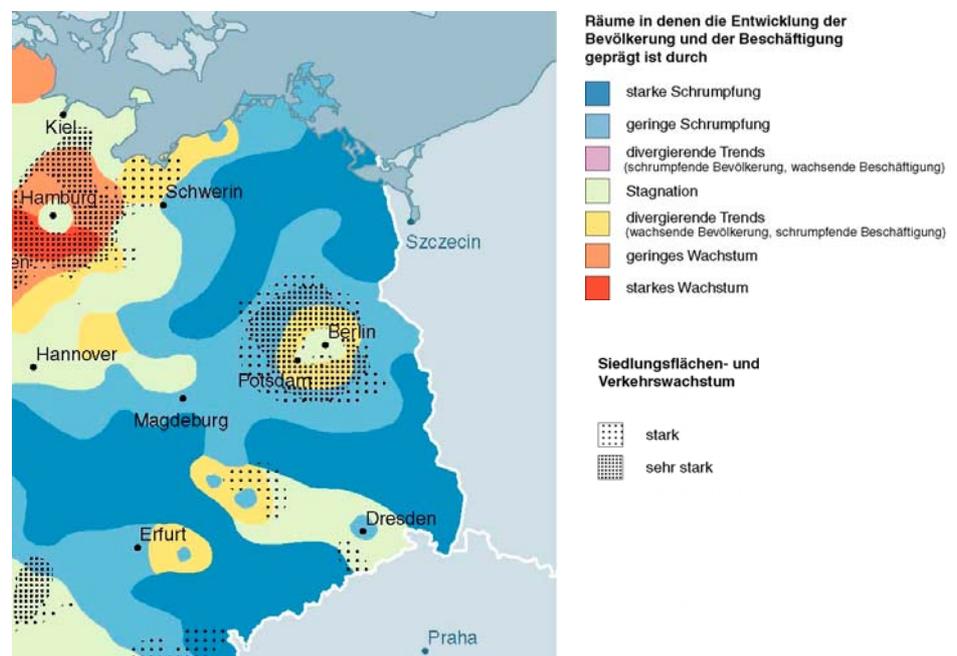
- Konvergenz: Der polnische Teil des Grenzraumes holt in der Wirtschaftsentwicklung auf, die Wirtschaftsstrukturen passen sich denen der westlichen Länder an.

LOSE 1 UND 2

- Die grenzüberschreitenden Verflechtungen nehmen zu.
- Dieser Entwicklungsprozess führt zu deutlichen räumlichen Konzentrationen und der weiteren Kristallisation von Metropolregionen.
- Der Bevölkerungsrückgang und die Altersprozesse werden insbesondere in den ländlich geprägten Gebieten anhalten.

Der aktuelle Raumordnungsbericht des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung zeigt in den Trends der Raumentwicklung für den ostdeutschen Raum ein ganz ähnliches Bild, indem vor allem im Berliner Raum sowie um Dresden herum - trotz Rückgang von Bevölkerung und Beschäftigung - ein Zuwachs an Siedlungsflächen und Verkehr erfolgen wird.

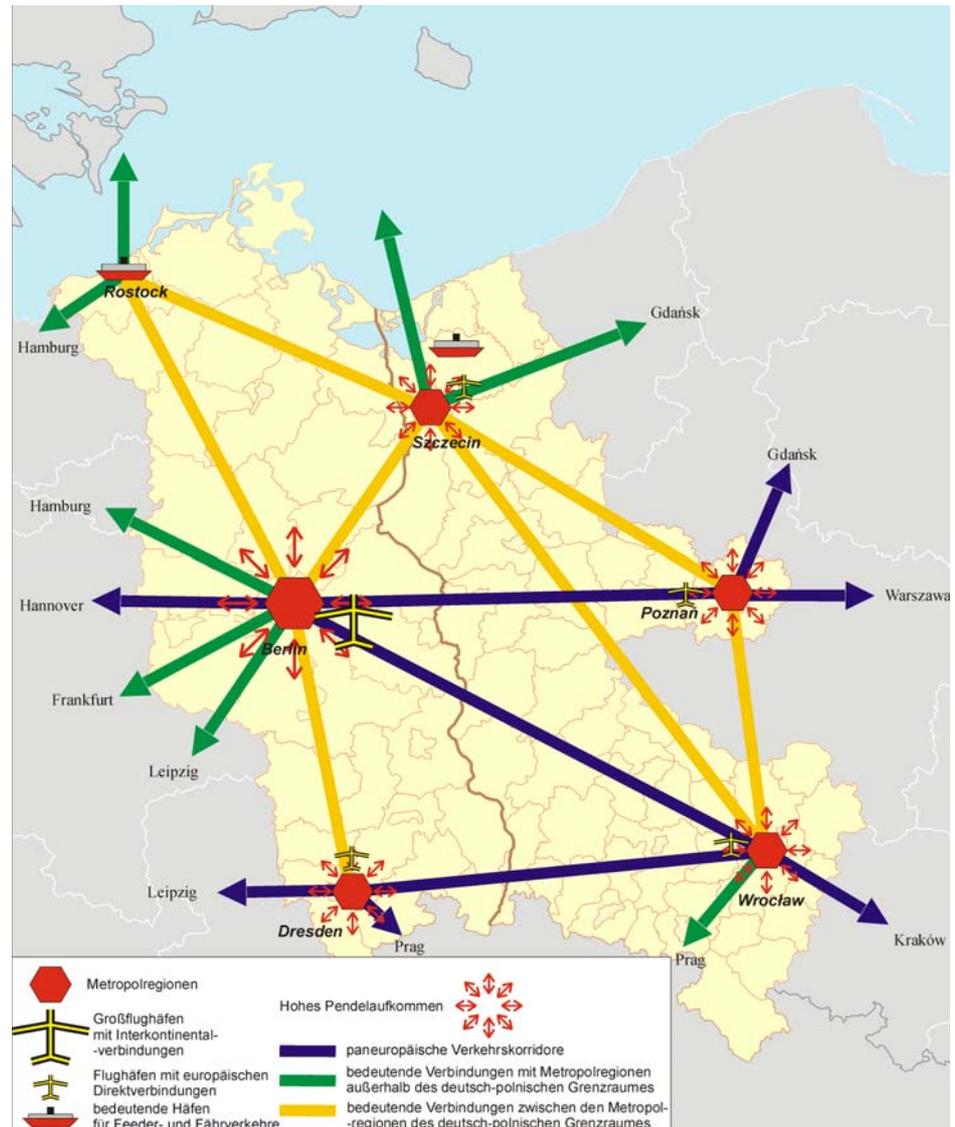
Abbildung 8:
Trend der Raumentwicklung
[Quelle: BBR,
Raumordnungsbericht 2005]



Daraus lassen sich Prognosen für die Entwicklung der Hauptverkehrsströme ableiten:

LOSE 1 UND 2

Abbildung 9:
Hauptverkehrsströme
im Jahr 2020
[Quelle: Hamburgisches Welt-
Wirtschafts-Archiv]



Insbesondere die Relationen Berlin-Szczecin, Szczecin-Wrocław, Szczecin-Poznań und von Berlin sowie Szczecin Richtung Rostock werden an Bedeutung gewinnen.

FAZIT

- Die Siedlungsstrukturen sowie die Bevölkerungsdichte sind - im Vergleich zum europäischen Gesamttraum - vergleichsweise gering. Daraus resultierend wird der Gesamttraum als Zwischenraum bzw. Peripherraum eingeordnet.
- Mit der EU-Erweiterung ist dieser Raum jedoch in das Zentrum Europas gerückt und kann damit wichtige Funktionen als Schnittstelle im Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr wahrnehmen.
- Die Szenarien der Raumentwicklung prognostizieren eine starke räumliche Konzentration auf die fünf „Hauptzentren“ der Region (Berlin, Szczecin, Wrocław, Poznań und Dresden).
- Darüber hinaus werden in der Region Städte mit Stabilisierungsfunktionen vorhanden sein, die vorrangig für die sie umgebenden ländlichen Räume

LOSE 1 UND 2

FAZIT

stabilisierend wirken werden. Dazu gehören auf der deutschen Seite im Untersuchungsraum Greifswald, Stralsund, Neubrandenburg, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Cottbus, Bautzen, Görlitz, Hoyerswerda. Für die polnische Seite müssten diese Funktionen die Städte Koszalin, Stargard Szczecinski, Gorzów Wlkp., Zary, Glogow, Jenenia Góra und Wałbrzych übernehmen.

- In den strategischen Planungen beiderseits der Grenze wird das Gewicht des Grenzraumes erkannt, dieses Gewicht hat jedoch - im Verhältnis zu den Erfordernissen - zu geringe unmittelbaren Folgen für eben diese Planungen. Hier wird vorrangig auf die grenzüberschreitenden Kooperation verwiesen.

3.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

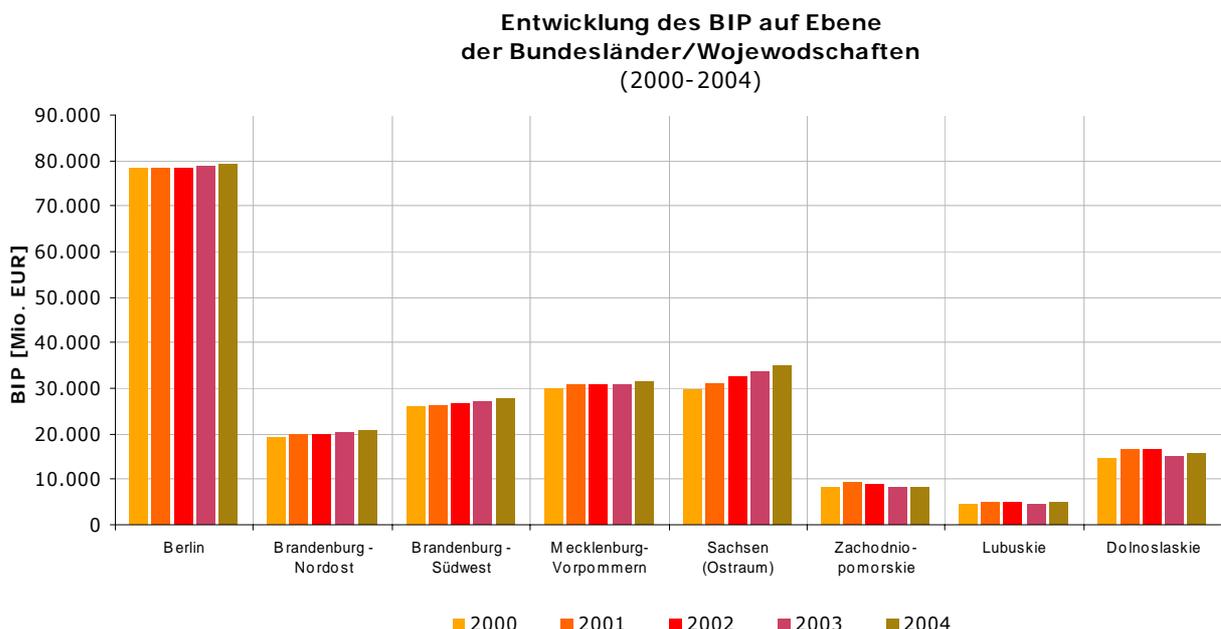
positive Wirtschaftsentwicklung
- Nachholbedarf in der
Grenzregion

Derzeit haben die Teilregionen - trotz der positiven Wirtschaftsentwicklung beiderseits der Grenze - mit vergleichsweise großen wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen. Die Strukturschwäche auf deutscher Seite und die unzureichende finanzielle Ausstattung der Kommunen auf polnischer Seite behindern langfristig die wirtschaftliche Entwicklung. Grundsätzlich kann sich der Raum aufgrund seiner Potenziale zu einer grenzübergreifenden europäischen Wirtschaftsregion, einer „Brückenregion“ entwickeln.

BIP als wichtiger
Wirtschaftsindikator

Das BIP (Bruttoinlandsprodukt) ist ein Indikator für die Produktionstätigkeit eines Landes oder einer Region. Es entspricht dem Gesamtwert der produzierten Waren und Dienstleistungen abzüglich des Werts der Waren und Dienstleistungen, die bei ihrer Produktion als Vorleistungen verwendet werden.

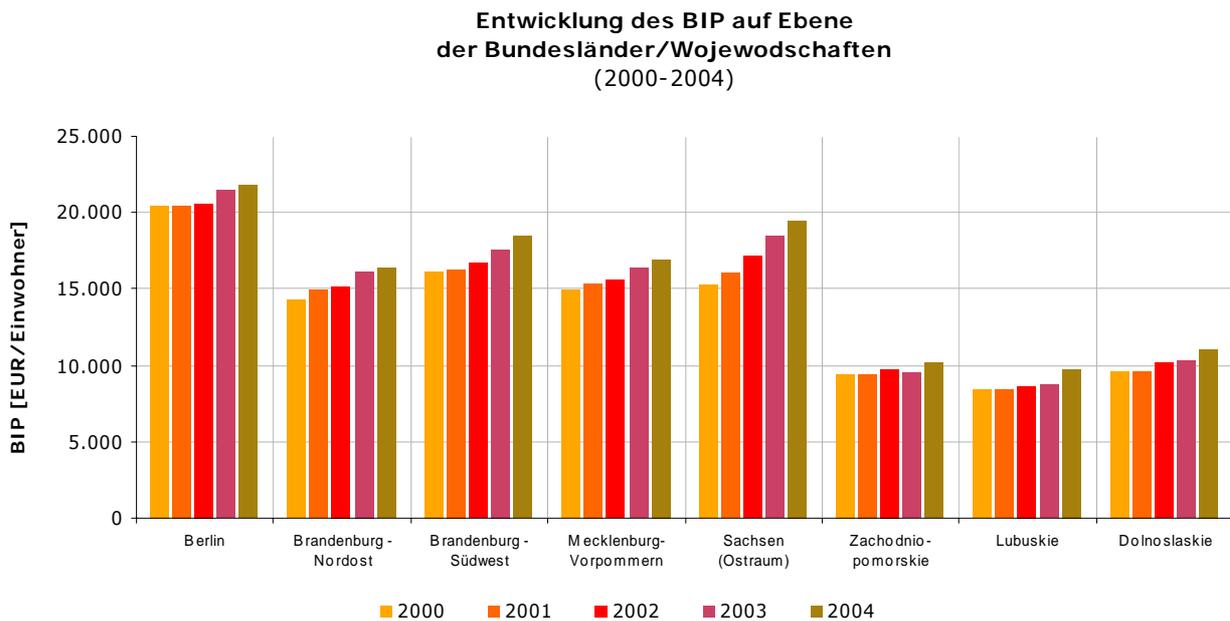
Abbildung 10: Entwicklung des BIP (Bundesländer/Wojewodschaften), 2000 bis 2004 [Quelle: Eurostat]



LOSE 1 UND 2

Berlin hat - aufgrund seiner großen Einwohnerzahl - in den letzten Jahren das höchste BIP erwirtschaftet. Die Wojewodschaft Dolnośląskie kann auf eine ähnliche Größenordnung des BIP vom Nordosten Brandenburgs zurück blicken. Insgesamt sind die beiden Wojewodschaften Zachodniopomorskie und Lubuskie jedoch mit einem deutlich geringeren BIP ausgestattet - ein Hinweis auf die vorhandene Wirtschaftskraft der Regionen. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Einwohnerzahlen ist die Betrachtung des Pro-Kopf-BIP sinnvoll.

Abbildung 11: Entwicklung des BIP pro Einwohner (Bundesländer/Wojewodschaften), 2000 bis 2004 [Quelle: Eurostat]



Berlin (noch) als „Zugferd“ der Region - Aufschwung in Sachsen - Nachholbedarf in Zachodniopomorskie, Dolnośląskie und Lubuskie

Alle Regionen des Betrachtungsraumes konnten in den letzten Jahren ein steigendes Bruttoinlandsprodukt erwirtschaften - jedoch auf relativ unterschiedlichem Niveau. Während der deutsche Teil des Untersuchungsraumes ein BIP in Höhe von 16.300 bis 21.700 EUR pro Einwohner aufweist, findet sich im polnischen Teil ein BIP von rd. 9.700 bis 11.100 EUR je Einwohner. Die Wojewodschaft Dolnośląskie kann dabei auf das höchste BIP verweisen. Die Entwicklung in den vergangenen Jahren zeigte jedoch einen deutlichen Anstieg des BIP in Lubuskie und Dolnośląskie, während der Anstieg in Berlin sowie in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sehr viel geringer ausfiel. Den größten Sprung hat Sachsen (Ostraum) zu verzeichnen, hier konnte eine Steigerung von fast 1/3 erfolgen. Zachodniopomorskie hat - ähnlich wie Berlin - nur einen Anstieg um rd. 7,5 % zu verzeichnen. Die wirtschaftliche Entwicklung Berlins und Zachodniopomorskies stagniert im Vergleich zur Entwicklung in den anderen Regionen - alle anderen Länder weisen Entwicklungen mit einer höheren Dynamik auf.

Voraussetzung hierfür ist die Entwicklung des deutsch-polnischen Grenzraumes zu einer europäischen Region verstärkter wirtschaftlicher Integration mit einer eigenen Identität. Die Vision eines „deutsch-polnischen Hauses“ (Fünfeck zwischen den Städten Berlin - Stettin - Posen - Breslau - Dresden) kann identitätsstiftendes Moment werden, um z. B. die gemeinsame Position bei der Europäischen Kommission zu stärken. Die Akteure im Grenzraum müssen sich - trotz

LOSE 1 UND 2

vorhandener und auch bleibender Differenzen - gemeinsam für ihre Interessen einsetzen.

Neuausrichtung der
Wirtschaftsentwicklungsstrategie
in Brandenburg - Vorbild für
andere

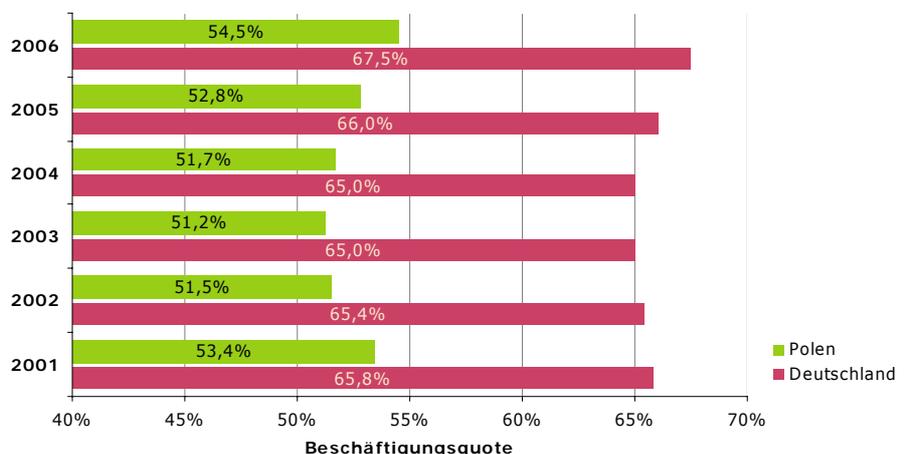
Für die künftige wirtschaftliche Entwicklung werden derzeit auf der deutschen Seite die Weichen neu gestellt. Das Land Brandenburg hat mit seiner Strategie „Stärken stärken“ eine Abkehr von der flächenhaften Förderung aller wirtschaftspotenziale eingeleitet und konzentriert sich nunmehr auf die „Regionalen Wachstumskerne“ sowie ausgewählte Wirtschaftsbranchen. Mit den Regionalen Wachstumskernen sind die wichtigen Städte identifiziert, die aufgrund ihrer Wirtschaftsstruktur auch künftig wichtige Entwicklungsimpulse generieren können und damit für die Region der Wachstumsmotor sind. Zu den Wachstumskernen im Grenzraum zählen Schwedt/Oder, Eberswalde, Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Cottbus, Fürstenwalde/Spree, Schönefeld, Wildau, Königs Wusterhausen, Spremberg, Großräschen, Senftenberg, Schwarzeide, Lauchhammer und Finsterwalde. Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen haben bisher noch keine derartige Umsteuerung in ihre Wirtschaftsentswicklungs politik vorgenommen.

positive Entwicklungsaussichten
für Brandenburg und Sachsen -
verhaltene Chancen für
Mecklenburg-Vorpommern

Dem Land Brandenburg werden mittlerweile sehr gute Entwicklungschancen hinsichtlich des Wirtschaftsstandortes eingeräumt. Die Entwicklung in den letzten drei Jahren war positiv - insbesondere auch im Vergleich mit den anderen vier neuen Bundesländern.

Abbildung 12:
Entwicklung der
Beschäftigungsquoten in
Deutschland und Polen, 2001
bis 2006 [Quelle: Eurostat]

**Entwicklung der Beschäftigungsquoten in Deutschland und Polen
(2001 bis 2006)**



leichter Anstieg der
Beschäftigungsquoten in Polen
und Deutschland - aber
unterschiedliche Ausgangsbasis

Ein Indikator für die wirtschaftliche Entwicklung der Region ist die Entwicklung der Beschäftigungsquote¹, hier anhand der letzten sechs Jahre dargestellt. Sowohl in Deutschland, als auch in Polen war ein Rückgang der Beschäftigungsquoten in den Jahren 2003 und 2004 zu verzeichnen, in den letzten beiden Jahren erfolgte - aufschwungbedingt - ein leichter Anstieg der Quoten. In Deutschland ist jedoch parallel die Tendenz zur geringfügigen Beschäftigung zu erkennen. Lag in Polen die Beschäftigungsquote im letzten Jahr bei knapp 55 %, wurde für Deutschland eine Quote von knapp 68 % ermittelt, d. h. ein

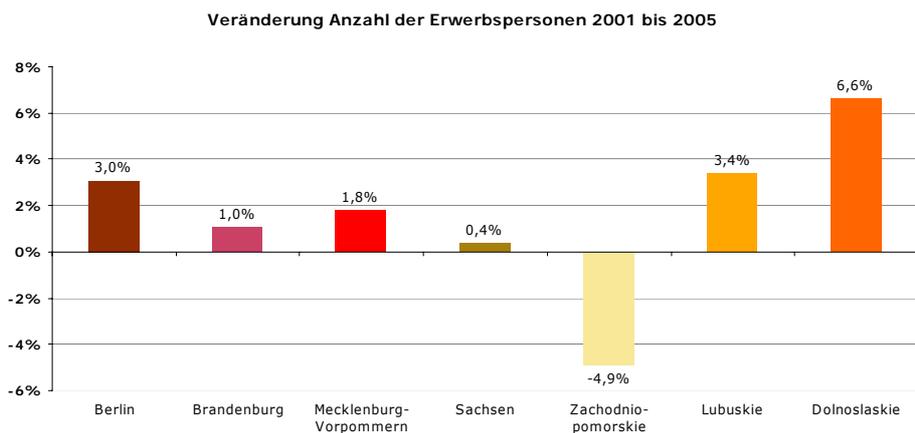
¹ Verhältnis der Erwerbstätigen zur Einwohnerzahl in der Altersgruppe der 15 bis 64-Jährigen

LOSE 1 UND 2

größerer Teil des Erwerbspersonenpotenzials ist auch tatsächlich erwerbstätig. Für die polnische Seite ist davon auszugehen, dass der Aufholprozess - durch das enorme Wirtschaftswachstum in den letzten Jahren - auch in den nächsten Jahren anhalten wird und zu einem Anstieg der Beschäftigungsquote führen wird. Zum Vergleich: die Erwerbstätigenquote in der EU27² betrug 2006 64,4 %.

In den Teilregionen des Untersuchungsraumes hat sich die Zahl der Erwerbstätigen jedoch sehr unterschiedlich entwickelt. Im Zeitraum von 2001 bis 2005 haben sowohl Berlin als auch Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen Zuwächse im Erwerbspersonenbestand zu verzeichnen. Berlin konnte auf deutscher Seite mit 3 % Zuwachs auf die größte Zunahme verweisen. Auf polnischer Seite haben die beiden südlichen Wojewodschaften mit 3,4 % (Lubuskie) bzw. 6,6 % (Dolnośląskie) z. T. deutlich höhere Zuwächse an Erwerbspersonen im gleichen Zeitraum zu verzeichnen - hier zeigt sich deutlich, dass vor allem im südlichen Bereich des Untersuchungsraumes wirtschaftliche Impulse mit Folgen für den Arbeitsmarkt entstehen. In der folgenden Graphik sind die Entwicklungen der Erwerbspersonenzahlen dargestellt.

Abbildung 13:
Veränderung der Anzahl der
Erwerbspersonen
von 2001 bis 2005
[Quelle: Eurostat]



Prognosen zur wirtschaftlichen
Entwicklung des Grenzraumes
sind derzeit nicht zu finden

Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Grenzraumregion sind nur wenige zu finden. So findet sich in der Raumordnungsprognose des BBR zumindest für den deutschen Teilraum folgende Aussage: „Einschätzungen zur Beschäftigungsentwicklung der ostdeutschen Regionen sind im Vergleich zu den westdeutschen um ein Vielfaches schwieriger. Begründet liegt dies zum einen in den methodischen Problemen einer Trendfortschreibung und zum anderen in den spezifischen Problemen der neuen Länder.“ Für Ostdeutschland geht die BBR-Raumordnungsprognose von einem Rückgang der Anzahl der Beschäftigten aus. Für eine stabile Entwicklung würde ein deutlich höheres Wirtschaftswachstum benötigt, als in den letzten Jahren vorhanden.

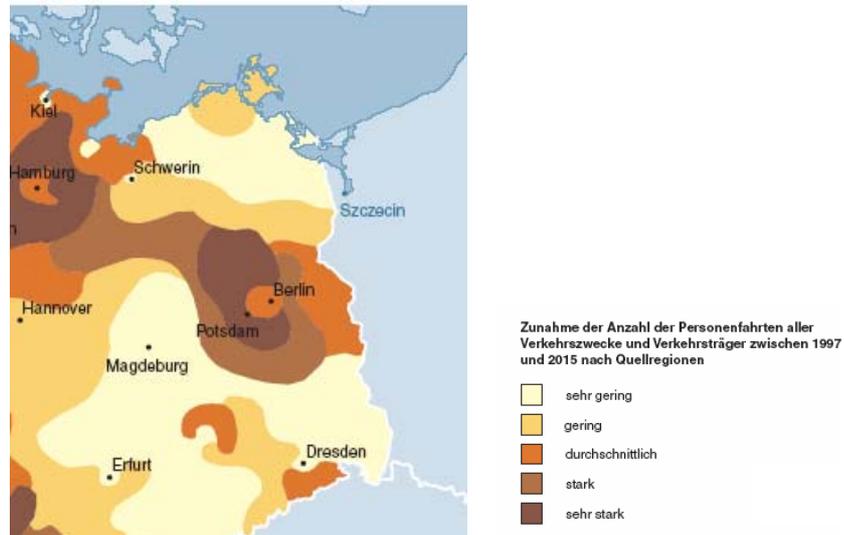
Wirtschaftliche Entwicklung
induziert Verkehr

Eine Folge der wirtschaftlichen Entwicklung wird die Veränderung der Anzahl der Personenfahrten in der Region sein. Für die deutsche Seite findet sich in der BBR-Raumordnungsprognose in Anlehnung an die Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplanes folgende Karte:

² 27 Mitgliedstaaten

LOSE 1 UND 2

Abbildung 14:
Trend der Verkehrsentwicklung
[Quelle: BBR
Raumordnungsbericht 2005]



wichtige Zentren mit Verkehrszuwächsen

In Abhängigkeit von der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der Regionen wird sich auch die künftige Verkehrsentwicklung darstellen. Insbesondere auf der Relation Berlin-Hamburg können deutliche Zunahmen der Personenfahrten bis 2015 prognostiziert werden. Auf den Relationen Berlin-Stettin bzw. Berlin-Dresden sind nur teilweise bzw. in Teilbereichen Zuwächse vorhergesagt. Die von der Metropole Berlin ausgehenden Entwicklungsimpulse werden zu einem durchschnittlichen Anstieg der Personenfahrten in Richtung Polen führen.

Für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs werden deutliche Steigerungen in Richtung Polen prognostiziert. Der Bundesverkehrswegeplan geht von einem Anstieg um den Faktor drei des Transportaufkommens im grenzüberschreitenden Straßengüterfernverkehr (Basis 1997) aus.

Anstieg der Verkehrsnachfrage prognostiziert

Die Verkehrsnachfrage nach 2012 wird ansteigen. Die Dornier-Studie geht für die Strecke Berlin-Wroclaw-Katowice davon aus, dass die Inbetriebnahme des BBI, der Beitritt Polens zum Schengener Abkommen, der Wegfall von Arbeitsbeschränkungen sowie die Euro-Einführung die großen wirtschaftlichen Potenziale im Raum von Wroclaw verstärkt erschließen werden. So können auch EU-weite „Großereignisse“ wie die Fußball-Weltmeisterschaft 2012 in Polen - wenn auch eher impulsartig - positive Effekte für die Entwicklung des Gesamttraumes generieren.

Sonderwirtschaftszonen mit besonderen Investitionsanreizen

Seit 1994 gibt es in Polen Sonderwirtschaftszonen (Gesetz über Sonderwirtschaftszonen vom 20. Oktober 1994). Hier werden Investoren, die in diesen Zonen tätig werden, Anreize geboten. Dazu gehört u. a. die teilweise oder völlige Befreiung von der Körperschaftsteuer sowie die Anrechnung eines Teils der Investitionsaufwendungen als abzugsfähige Betriebsausgaben. Zur Zeit existieren in Polen 14 Sonderwirtschaftszonen.

Auf der polnischen Seite existiert eine Reihe von Sonderwirtschaftszonen, die sich jeweils aus einer Reihe von Teilflächen zusammensetzen:

- Lubuskie
 - Kostrzyn-Słubice
- Dolnośląskie

LOSE 1 UND 2

- Legnica
- Kamienna Góra
- Wałbrych
- Zachodniopomorskie
 - Pommern (verschiedene Standorte)

Regionale Entwicklung braucht eine bedarfsgerechte und den wirtschaftlichen Potenzialen entsprechende verkehrliche Erreichbarkeit

Verschiedene Studien zur wirtschaftlichen Entwicklung haben gezeigt, dass der Erschließung von Teilräumen im gesamten Grenzraum eine wichtige Rolle bei der regionalen Entwicklung zukommt. Nur bei einer bedarfsgerechten und den wirtschaftlichen Potenzialen der Region entsprechenden Erreichbarkeit der relevanten Zentren untereinander und einer guten Anbindung an die großräumige Verkehrsinfrastruktur sind wirtschaftliche Impulse zu erwarten. Dies gilt insbesondere für die regionalen, grenzüberschreitenden Verbindungen. Brücken haben dabei Symbolcharakter und können dazu beitragen, die Menschen im Grenzraum einander näher zu bringen. Ein aktuelles Beispiel hierfür ist der Mitte Juli 2007 erfolgte erste Spatenstich für die Wiedererrichtung einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Neiße zwischen dem brandenburgischen Zeltz und dem polnischen Siedlec.

FAZIT

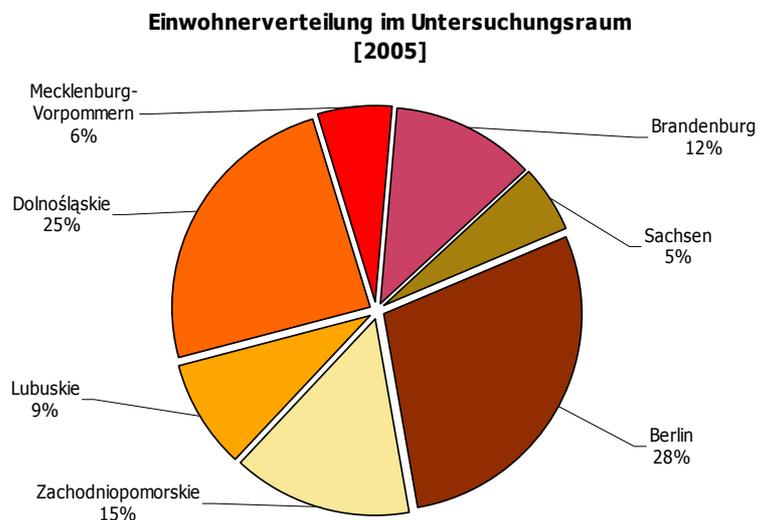
- Das Wirtschafts- und Wohlstandsgefälle von West nach Ost (von Deutschland nach Polen) ist in den letzten Jahren geblieben, obwohl die Regionen beiderseits der Grenze einen Anstieg des BIP verzeichnen konnten.
- Für die weitere Entwicklung ist davon auszugehen, dass die Entwicklungsschere in Polen weiter auseinander gehen wird - bisher attraktive Regionen werden weiter von der positiven Entwicklung profitieren (der Südraum), die nördlichen Regionen werden weiter zurück fallen.
- Als Entwicklungschance für die Gesamtregion ist ihre Lage „inmitten der EU“ als Brücke zwischen den „alten“ und den „neuen“ Mitgliedstaaten zu definieren. Diese Chance birgt jedoch auch das Risiko, zur „Transitregion“ zu werden, die von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung nicht oder nur teilweise profitiert und von der Entwicklung der angrenzenden prosperierenden Räume „abgehängt“ wird.
- Die deutschen Landkreise - mit Ausnahme der Metropolen und Oberzentren - des Untersuchungsraumes gehören größtenteils zu den wirtschaftlich schwächeren - im Bundesvergleich. Sowohl Bevölkerungsentwicklung, als auch die Entwicklung von Arbeitslosenzahlen, Beschäftigung und Wirtschaftskraft weisen Rückstände im Vergleich zum bundesrepublikanischen Durchschnitt auf. Gleiches lässt sich auf die polnischen Wojewodschaften übertragen.
- Insbesondere die Metropole Berlin hat derzeit noch nicht die Wirtschaftskraft entwickelt, die große Impulse in der Region entstehen lässt.
- Besonders die Anbindung der Regionen und ihrer relevanten Zentren an die überregionalen Verkehrswege wird für die weitere Entwicklung von Bedeutung sein.

LOSE 1 UND 2**3.4 Bevölkerung und Bevölkerungsprognose**

Im Untersuchungsbereich lebten am 31. Dezember 2005 12,04 Mio. Einwohner. Mit knapp 3,5 Mio. Einwohnern nimmt Berlin den größten Teil der Einwohnerschaft (28 %) ein, gefolgt von der Wojewodschaft Dolnośląskie (25 %). Die Metropole Berlin bestimmt als Siedlungsschwerpunkt die Gesamtstruktur. Der nördliche Raum mit Mecklenburg-Vorpommern, Zachodniopomorskie, Brandenburg und Lubuskie weist die geringsten Einwohnerdichten auf (zwischen 66 Einwohnern pro km² in Mecklenburg-Vorpommern und 87 Einwohnern pro km² in Brandenburg). Der südliche Raum mit Sachsen und Dolnośląskie ist hingegen deutlich dichter besiedelt (beide jeweils 142 Einwohner pro km²).

In der folgenden Graphik ist die Verteilung der Einwohner auf den Untersuchungsraum dargestellt:

Abbildung 15:
Einwohnerverteilung (2005) im
Untersuchungsraum
[Quelle: eigene Darstellung]



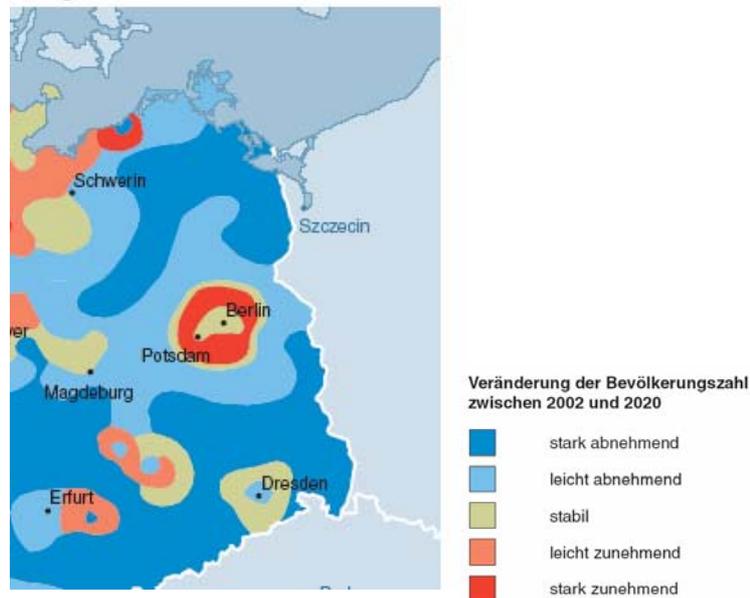
Deutliche Bevölkerungsschwerpunkte bilden Berlin und die Wojewodschaft Dolnośląskie.

Bevölkerungsrückgang um 7 %
(entspricht einem Minus von
840.000 Menschen) bis zum
Jahr 2020

Für alle Teilräume liegen Bevölkerungsprognosen vor, die jedoch z. T. auf ein unterschiedliches Basisjahr zurückgreifen. In der Gesamtregion wird die Bevölkerung um 7 % schrumpfen, d. h. im Jahr 2020 werden noch rd. 11,2 Mio. Menschen in dieser Region leben (das entspricht einem absoluten Minus von 840.000 Menschen). Neben arbeitsmarktbedingten Abwanderungen ist vor allem die natürliche Bevölkerungsentwicklung für diesen Einwohnerverlust verantwortlich. Insbesondere auf der deutschen Seite haben in den Jahren seit 1990 starke Wanderungsbewegungen Richtung Westen (alte Bundesländer) stattgefunden, die sich jedoch mittlerweile deutlich verringert haben.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 16:
Trend der Bevölkerungsentwicklung bis 2020
[Quelle: BBR, Raumordnungsbericht 2005]



Deutlich erkennbar ist die positive Bevölkerungsentwicklung um die Metropole Berlin herum, auch um Dresden könne stabile Bevölkerungsentwicklungen vorausgesagt werden. Der gesamte Raum zwischen Ostsee im Norden und der tschechischen Grenze im Süden wird jedoch vornehmlich leichte bis starke Bevölkerungsverluste zu verzeichnen haben.

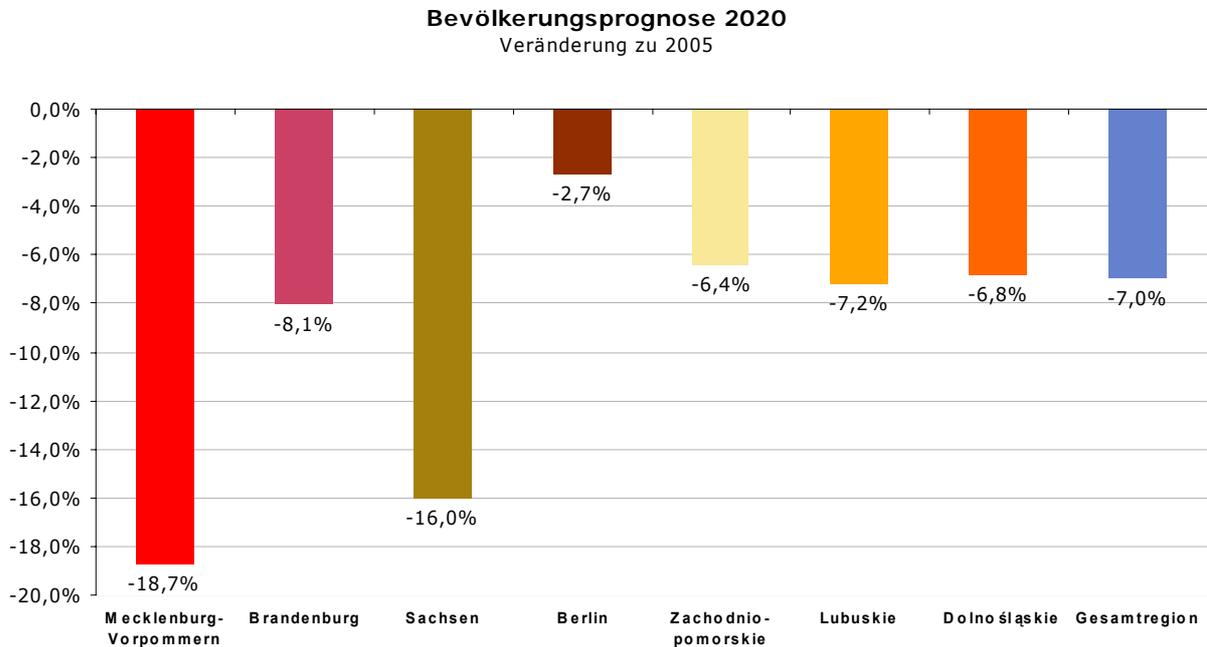
starke Verluste auf deutscher Seite - moderate Verluste auf polnischer Seite

Am stärksten werden die betrachteten Landkreise Mecklenburg-Vorpommerns vom Bevölkerungsverlust betroffen sein, hier wird nahezu jeder fünfte Einwohner im Vergleich zu 2005 fehlen. Auch die sächsischen Regionen im Untersuchungsbereich werden weiter deutliche Bevölkerungsverluste hinnehmen müssen. Diese Regionen können nur bedingt von der relativ stabilen Entwicklung im Freistaat Sachsen profitieren. Auch in den betrachteten Regionen des Landes Brandenburg werden überdurchschnittliche (im Vergleich zur Gesamtregion) Bevölkerungsverluste zu erwarten sein. Die Metropole Berlin wird mit einem Minus von knapp 3 % die geringsten Einwohnerverluste in der Region zu verzeichnen haben.

Insgesamt werden die Bevölkerungsverluste auf der polnischen Seite deutlich geringer ausfallen, als auf der deutschen Seite - eine Folge des noch nicht eingesetzten demographischen Effekts aufgrund der „Überalterung“. Hier ist jedoch davon auszugehen, dass diese Entwicklung „zeitversetzt“ - wenn ggf. auch in abgeschwächter Form - eintreten wird.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 17: Bevölkerungsprognose nach Ländern/Wojewodschaften und für die Gesamtregion 2020, Veränderung zu 2005 [Quelle: eigene Darstellung]



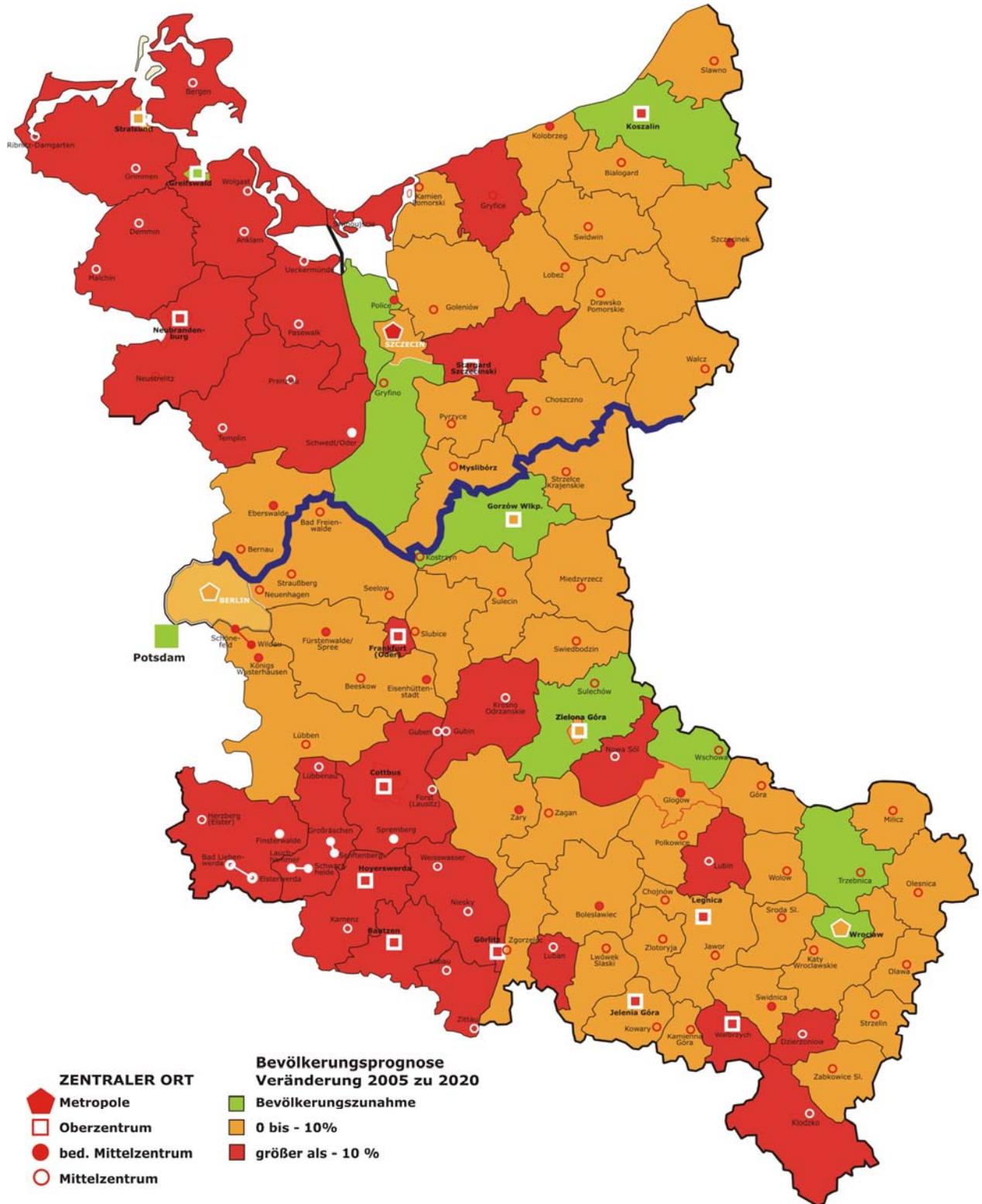
Parallel zur Verringerung der Einwohnerzahlen wird die Überalterung der Gesellschaft weiter voran schreiten - auf der deutschen Seite stärker ausgeprägt, als auf der polnischen. Für nahezu den gesamten deutschen Teil des Untersuchungsraumes wird bis zum Jahr 2020 ein starker bis sehr starker Anstieg der Hochbetagten (älter als 75 Jahre) prognostiziert. Der demographische Wandel wird massive Veränderungen in der inneren Zusammensetzung der regionalen Bevölkerung nach sich ziehen.

Regionen unterschiedlich vom Bevölkerungsrückgang betroffen

Der Bevölkerungsrückgang wird sich ganz unterschiedlich in der Region vollziehen. Neben wachsenden Regionen (z. B. powiat koszaliński, Zachodniopomorskie, mit einem Bevölkerungswachstum von 21 %) werden in einzelnen Regionen deutliche Bevölkerungsverluste auftreten (z. B. powiat nowosolski, Lubuskie, mit einem Bevölkerungsverlust von rd. 34 %). Die Zentren werden alle Bevölkerungsverluste (zwischen 10 und 15 %) zu verzeichnen haben, wobei die Verluste auf der deutschen Seite - vor allem in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen - z. T. deutlich höher ausfallen (zwischen 15 und 20 %). In der folgenden Karte sind die prognostizierten Bevölkerungsverluste auf Kreis-/powiat-Ebene dargestellt:

LOSE 1 UND 2

Abbildung 18: Bevölkerungsprognose, Darstellung der Veränderung von 2005 bis 2020 [Quelle: Statistische Ämter der Länder/Wojewodschaften]



Bevölkerungszuwächse sind im deutschen Teil des Untersuchungsraumes innerhalb der nächsten 13 Jahre nicht zu erwarten. Im polnischen Teil können insbesondere die powiaty in unmittelbarer Nachbarschaft zu den großen Städten wie

LOSE 1 UND 2

Szczecin, Koszalin, Gorzów Wlkp., Zielona Góra und Wrocław profitieren. Hier zeigt sich der Nachholbedarf der in den deutschen Teilen des Untersuchungsraumes weitgehend abgeschlossenen Suburbanisierung. Moderate Bevölkerungsabnahmen sind in den unmittelbar an die Metropole Berlin angrenzenden Landkreisen zu erwarten. Je größer die Entfernung zur Metropole, desto größer werden die Bevölkerungsverluste. Auch auf polnischer Seite sind einige powiaty von Bevölkerungsverlusten größer als -10 % betroffen. Hier zeigt sich die zum heutigen Zeitpunkt bereits vorhandene relative Überalterung.

FAZIT

- Beiderseits der Grenze werden in den kommenden Jahren Bevölkerungsverluste zu verzeichnen sein. In der Region werden im Jahr 2020 rd. 7 % weniger Menschen leben, als Ende 2005. Diese Entwicklung hat ihre Ursache in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung - aber auch in anhaltenden Abwanderungsbewegungen.
- Die Altersstruktur in der Region wird sich bis zum Jahr 2020 deutlich in Richtung „Überalterung“ verschieben. Dieser Prozess wird im deutschen Teil der Region deutlicher spürbar sein, als im polnischen Teil, da hier die Altersstruktur heute vergleichsweise jünger ist.
- Mit dem demographischen Wandel wird ein zunehmender Auszubildenden- und Fachkräftemangel einhergehen, der wiederum Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtregion haben wird.
- Die Gesamtregion wird gemeinsam an der Nutzung der Chancen arbeiten, die mit dem demographischen Wandel einhergehen. So können z. B. die Profilierung als Tourismusregion (attraktive Landschaften mit hohem Erholungspotenzial) oder die Entwicklung zur hochmodernen e-Region (sehr gute Ausstattung mit neuen Medien und intensive Nutzung) neue Perspektiven bieten.

3.5 Siedlungsstrukturen und relevante Verkehrskorridore

polyzentrische
Siedlungsstrukturen

Der gesamte deutsch-polnische Grenzraum ist durch sehr differenzierte Siedlungsstrukturen geprägt. Grundsätzlich lässt sich der nördlicher Teil als eher ländlich geprägter Raum mit geringen Siedlungsdichten und dem Siedlungsschwerpunkt Szczecin einordnen. Weiter Richtung Süden kann entlang einer Achse mit den Siedlungsschwerpunkten Berlin-Poznań ein Raum mit Verdichtungsansätzen und den Siedlungskernen Berlin und Gorzów Wlkp. definiert werden. Deutlich dichtere Siedlungsstrukturen weisen die südlichen Abgrenzungen des Untersuchungsraumes in Richtung Tschechien auf. Dort findet sich eine Reihe von Siedlungskernen: Wrocław, Jelenia Góra und Wałbrych. Auch die umgebenden Siedlungsräume sind hier deutlich stärker verdichtet, als im nördlichen Raum zu finden.

Los 1 - Pomerania - ländlicher
Entwicklungsraum mit
Metropole Stettin

Im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes (Los 1 - Pomerania) dominiert die Stadt Stettin mit insgesamt 416.000 Einwohnern als großer Siedlungsraum. Stettin ist damit die größte Agglomeration in diesem Teilraum. Mit dem süd-östlich gelegenen Stargard Szczeciński sind die beiden größten Siedlungen auf polnischer Seite zu finden. Auf deutscher Seite finden sich deutlich kleinere

LOSE 1 UND 2

Oberzentren: Neubrandenburg, Stralsund und Greifswald. Die Einwohnerdichte ist auf beiden Seiten der Grenze relativ gering (zwischen 40 und 80 Einwohner pro km²) und damit vorwiegend ländlich geprägt.

fast 2/3 der Einwohner leben in den Städten der Region

Rd. 63 % der Einwohner leben in den Städten der Region, 27 % der Einwohner finden sich in den ländlich geprägten Teilen der Region.

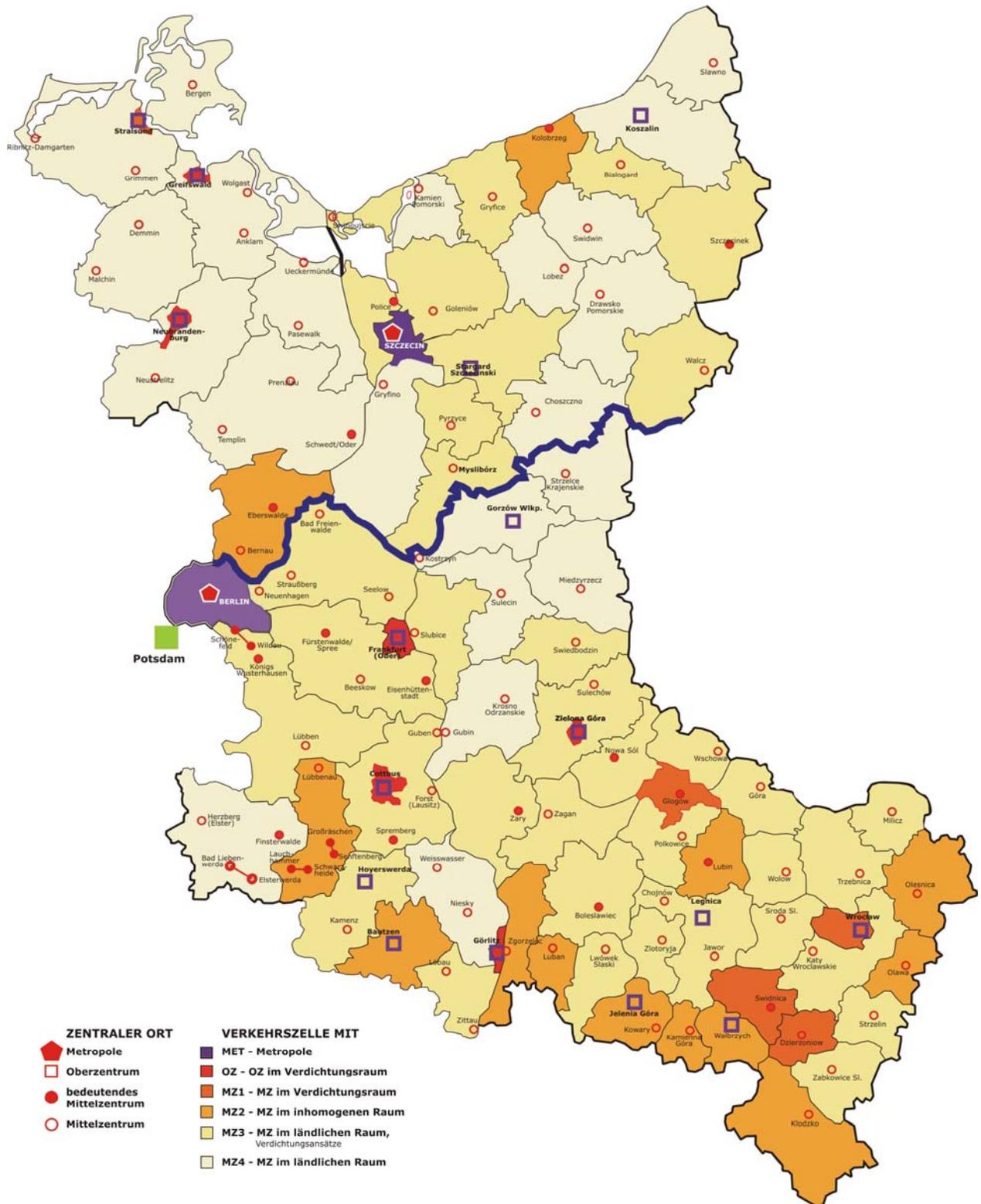
Los 2 - Süden - stärker verdichtete Siedlungsstrukturen
- Metropole Berlin als dominanter Siedlungsschwerpunkt

Der südliche Teil des Untersuchungsraumes (Los 2) weist - mit Ausnahme der nordöstlichen Teile von Lubuskie - grundsätzlich höhere Einwohnerdichte auf, als der nördliche Teil. Insbesondere die Metropole Berlin prägt die Siedlungsstruktur dieses Raumes. Mit den Oberzentren Frankfurt (Oder), Cottbus, Hoyerswerda, Bautzen und Görlitz auf der deutschen Seite, der Metropole Wrocław und den Oberzentren Gorzów Wlkp., Zielona Góra, Legnica, Jelenia Góra und Wałbrzych auf polnischer Seite verfügt dieser südliche Teil des Untersuchungsraumes über eine deutlich dichtere Zentrenstruktur, als der nördliche Bereich.

In der folgenden Karte sind die jeweiligen Zentren hervor gehoben und die Landkreise bzw. powiaty entsprechend ihrer Einwohnerdichte eingefärbt.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 19: Einwohnerdichten im Untersuchungsraum, Zentrenstruktur [Quelle: eigene Darstellung]



Für die Darstellung wurden folgende Kriterien - in Anlehnung an die Grundtypisierung des BBR - herangezogen:

LOSE 1 UND 2Tabelle 1:
Kriterien für die Zentrenstruktur

BESCHREIBUNG	KATEGORIE	EINWOHNER IM ZENTRALEN ORT	EINWOHNERDICHTHE IM UMLAND
Metropole	MET	▪ mehr als 300.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km ²
Oberzentrum im Verdichtungsraum	OZ	▪ mehr als 100.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im Verdichtungsraum	MZ1	▪ 75.000 bis 50.000 Einwohner	▪ mehr als 200 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im inhomogenen Raum, Randzone Verdichtungsraum	MZ2	▪ 30.000 bis 50.000 Einwohner	▪ 100 bis 200 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im ländlichen Raum, Verdichtungsansätze	MZ3	▪ 20.000 bis 30.000 Einwohner	▪ 50 bis 100 Einwohner/km ²
Mittelzentrum im ländlichen Raum	MZ4	▪ weniger als 20.000 Einwohner	▪ weniger als 50 Einwohner/km ²

Ergänzung um Wirtschaftsindikator Beschäftigungsquote vorgesehen

Perspektivisch wird die Ergänzung um die Beschäftigungsquote ergänzt - hier liegen jedoch für die polnische Seite auf powiat-Ebene noch keine Daten vor. Diese Ergänzung wird im Zuge der weiteren Projektbearbeitung erfolgen.

Metropolen, Oberzentren und bedeutende Mittelzentren mit guten Verkehrsanbindungen an regionale und transnationale Verkehrsnetze bilden die Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung

Für die weitere Entwicklung der Siedlungs- und Zentrenstrukturen werden die vorhandenen Wachstumspole, d. h. die Metropolen und Zentren in den Verdichtungsräumen maßgebliche Impulse zur wirtschaftlichen Entwicklung liefern. Im Umland dieser großen bis mittleren Agglomerationen sind Zentren mit guter großräumiger Verkehrsanbindung weitere wichtige Anker im Raum für die wirtschaftliche Entwicklung des Gesamttraumes. Die Anbindung an die regionalen, vor allem aber an die transnationalen Verkehrsnetze wird ausschlaggebend für die Entwicklung der Regionen im Wettbewerb um knappe Investitionen und Arbeitsplätze bleiben.

ERMITTLUNG VON RAUMKATEGORIEN AUF LANDKREISEBENE BZW. POWIAT-EBENE

Im Hinblick auf die verkehrlichen Untersuchungen werden die o. g. Raumstrukturen um jeweils charakteristische Verkehrsinfrastrukturmerkmale ergänzt.

Tabelle 2: Kategorisierung der Verkehrszellen

VERKEHRZELLE MIT	KATEGORIE	BESCHREIBUNG RAUMSTRUKTUR	BESCHREIBUNG VERKEHRSSTRUKTUR
Metropole	MET	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr hohe EW-Dichte ▪ sehr hohe Arbeitsmarkt- und Versorgungszentralität ▪ intensive Verflechtungen mit Verdichtungsraum 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr hohes Verkehrsaufkommen ▪ deutliche Kapazitätsengpässe ▪ starke Überlastung Verkehrsinfrastruktur ▪ sehr hoher ÖV-Anteil
Oberzentrum im Verdichtungsraum	OZ	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe EW-Dichte ▪ arbeits- und versorgungsräumliche Beziehungen in den Verdichtungsraum und in die Randzone 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohes Verkehrsaufkommen ▪ Kapazitätsengpässe ▪ Überlastung der Infrastruktur ▪ hoher ÖV-Anteil

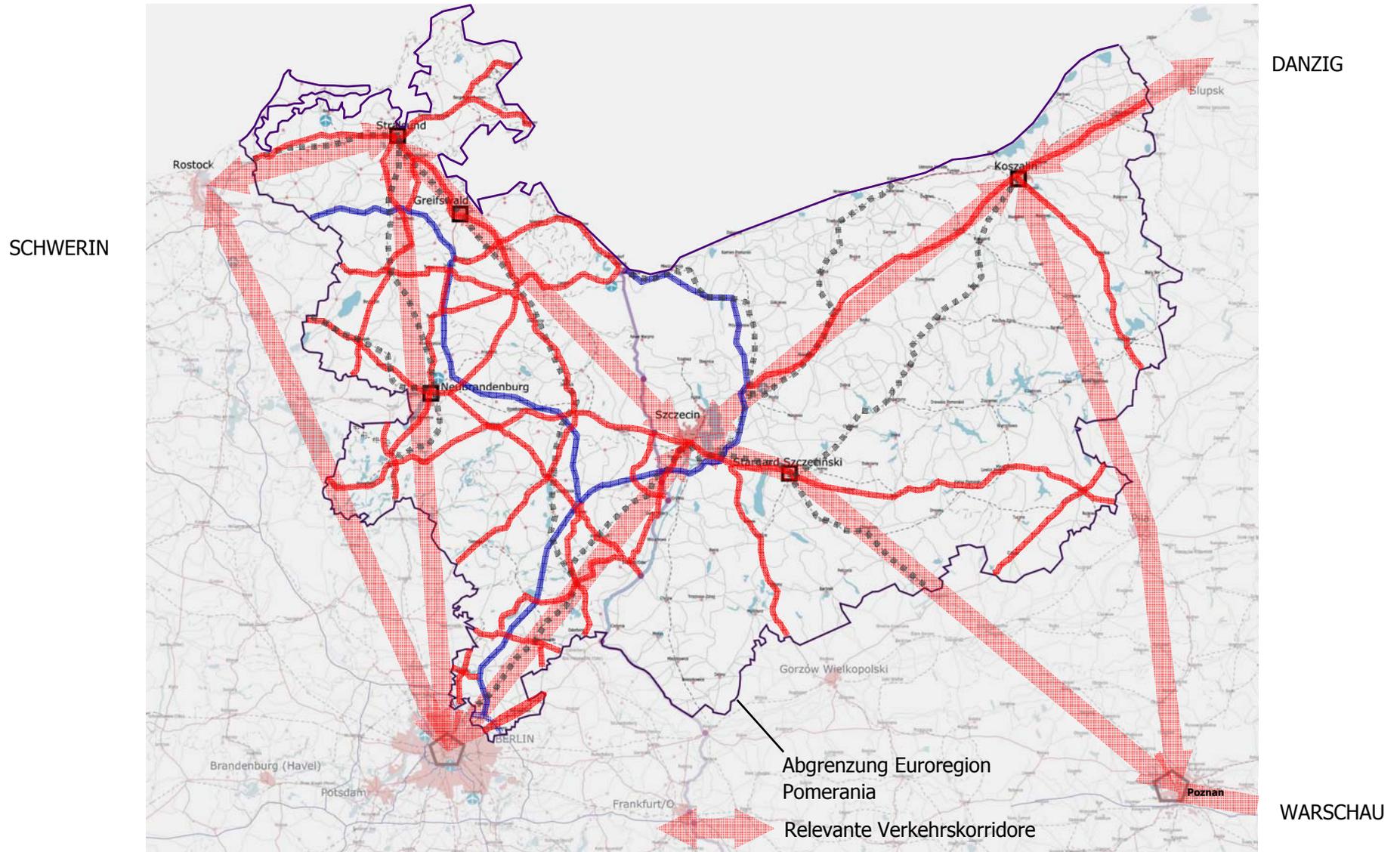
LOSE 1 UND 2

VERKEHRZELLE MIT	KATEGORIE	BESCHREIBUNG RAUMSTRUKTUR	BESCHREIBUNG VERKEHRSSTRUKTUR
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schwerpunkt Gewerbe, DL, Kultur ▪ Mangel an Erholung, Natur 	
Mittelzentrum im Verdichtungsraum/Randzone des Verdichtungsraumes	MZ1	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittlere Einwohnerdichte ▪ Wohnen dominiert ▪ weniger DL und Gewerbe ▪ ausreichende Infrastrukturausstattung ▪ mittlere Arbeitsplatzattraktivität ▪ Problem der Zersiedlung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohes Verkehrsaufkommen ▪ z. T. Engpässe ▪ mittlerer bis hoher ÖV-Anteil
Mittelzentrum im inhomogenen Raum (verdichtet/mit Verdichtungsansätzen und ländlich geprägt)	MZ2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittlere bis geringe Einwohnerdichte ▪ Bindeglied zwischen ländlichen und verdichtetem Raum ▪ hohe Bedeutung des Zellschwerpunktes mit deutlichen Verflechtungsbeziehungen (Arbeit, Versorgung) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohes bis mittleres Verkehrsaufkommen ▪ mittlerer ÖV-Anteil
Mittelzentrum im ländlichen Raum ländlicher Raum mit Verdichtungsansätzen	MZ3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Einwohnerdichte ▪ Gebiete mit deutlicher Umstrukturierung, im Prozess befindlich ▪ geringe Beschäftigung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittleres bis geringes Verkehrsaufkommen ▪ mittlerer bis geringer ÖV-Anteil
Mittelzentrum im ländlichen Raum	MZ4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr geringe Einwohnerdichte ▪ Mangel an attraktiven Arbeitsplätzen ▪ Problem der (Unter)Auslastung der Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringes Verkehrsaufkommen ▪ geringer ÖV-Anteil

Nach den genannten Kriterien ergeben sich für die beiden Teile des gesamten Untersuchungsraumes (Lose 1 und 2) die folgenden relevanten Verkehrskorridore, innerhalb derer die Projekte der Verkehrsinfrastruktur im Detail untersucht werden. Für das Los 1 (Euroregion Pomerania), sind die relevanten Korridore in Abbildung 20 dargestellt. Die relevanten Korridore des Loses 2 (Südraum) finden sich in

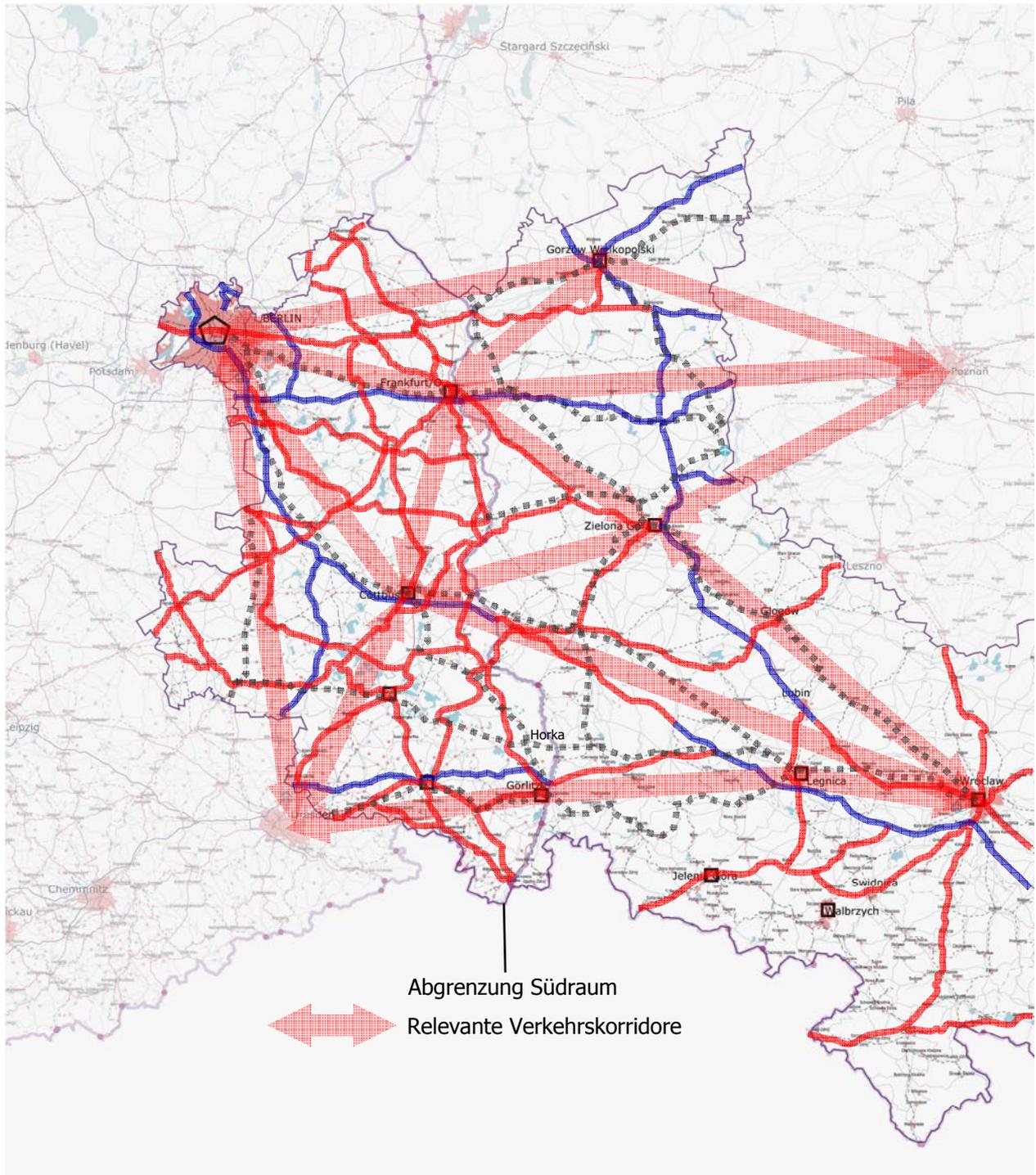
LOSE 1 UND 2

Abbildung 20: Euroregion Pomerania (Los 1) mit relevanten Verkehrskorridoren [Quelle: eigene Darstellung]



LOSE 1 UND 2

Abbildung 21: Südraum (Los 2) mit relevanten Verkehrskorridoren [Quelle: eigene Darstellung]



LOSE 1 UND 2**FAZIT**

- Der deutsch-polnische Entwicklungsraum (DPERON) ist durch die Metropolenräume Berlin, Szczecin und Wrocław maßgeblich geprägt.
- Als überregional bedeutsame Standorte, die außerhalb des betrachteten Raumes liegen, sind Dresden und Poznań zu nennen.
- Insbesondere in der Euroregion Pomerania sind z. T. relativ dünn besiedelte Kreise, z. T. Kreise mit Verdichtungsansätzen zu finden.
- Der Raum südlich einer Achse Berlin-Poznań weist eine dichtere Besiedlung und eine dichtere Struktur von zentralen Orten auf. Dort finden sich auch mehr und dichter besiedelte Oberzentren, als im nördlichen Teil des Untersuchungsraumes.
- Die wichtigsten Agglomerationen - neben den benannten Metropolen - sind in der Euroregion Pomerania (Los 1)
 - Stralsund
 - Greifswald
 - Neubrandenburg
 - Stargard Szczecinski und
 - Koszalin
- Im Südraum (Los 2) bestimmen folgende zentrale Orte die Siedlungs- und Raumstrukturen
 - Frankfurt (Oder)
 - Cottbus
 - Hoyerswerda
 - Görlitz
 - Bautzen
 - Zielona Góra
 - Legnica
 - Jelenia Góra und
 - Wałbrzych
- Der Südraum wird von den beiden paneuropäischen Verkehrskorridoren II und III durchquert. Die Euroregion Pomerania liegt nördlich des Korridors I. Der Gesamttraum ist durch eine günstige wirtschaftsgeographische Lage gekennzeichnet. Gleichwohl sind einerseits die Entfernungen zu den gut ausgebauten Verkehrsnetzen sehr groß, andererseits die fehlenden Zugänge zu eben diesen Netzen, so dass die positiven Effekte aus dieser wirtschaftsgeographischen Lage nur z. T. zum Tragen kommen.

3.6 Tourismus

infrastruktureller Nachholbedarf
auf polnischer Seite

Auf der deutschen Seite wurde in den letzten Jahren insbesondere das Rad- und Wanderwegenetz (z. B. Oder-Neiße-Radweg) ausgebaut. Für die Kommunen bedeutet dies insbesondere einen zunehmenden Instandhaltungsbedarf für Gemeindestraßen und Radwege. Im polnischen Teil besteht ein deutlich weitmaschigeres Wegenetz, das z. T. Netzlücken, z. T. Verbesserungsbedarf am Ausbauzustand des Radwegenetzes aufweist. Eine grenzüberschreitende Vernetzung der Radwege existiert bisher nur in Ansätzen. Auf Wanderwege treffen diese Aussagen nur in begrenztem Maß zu, da Wanderwege i. d. R. einen geringeren Herstellungs- und Unterhaltungsaufwand erfordern. Die (einheitliche)

LOSE 1 UND 2

Beschilderung dieser Freizeitwege wird jedoch eine Aufgabe für die Zukunft bleiben.

„Forum Tourismus“ der Oder-Partnerschaft hat wesentliche Zukunftsaufgaben benannt

Die Oder-Partnerschaft hat sich im Rahmen des „Forums Tourismus“ detailliert mit der Entwicklung des Tourismus beiderseits der Grenze auseinander gesetzt. Für die touristische Entwicklung der Gesamtregion wurden hier folgende wichtige Projekte formuliert:

- Erarbeitung eines gemeinsamen **touristischen Leitbildes**. Gemeinsame Beauftragung, Ideenwettbewerb o. ä., Träger, Finanzierung etc. zu klären. Bereits formulierte Vorhaben in der neuen Tourismuskonzeption (2006 - 2010) des Landes Brandenburg sind aufzunehmen (Barrierefreiheit, Harmonisierung des Leit- und Beschilderungssystems etc.)
- Aufbau einer **Marketing-Kooperation** für die Oderregion und Entwicklung eines gemeinsamen Internet- Auftritts. Partner sind TMB und die entsprechenden Marketing- Einheiten der anderen Teilnehmer.
- Erreichung des **gleichen Standards** für die touristische Infrastruktur. Ausbau und Vernetzung des Radwegesystems:
 - Oder-Neiße-Radweg und Europäischer Fernradwanderweg (R1) mit polnischem Projekt „Grüne Oder“ vernetzen
 - Ausbau und Vernetzung der Wasserwege: Oder bis Wrocław Warthe Poznan bis Küstrin
 - Einrichtung von Landeplätzen für unterschiedliche Typen von Wassertouristen (Kanus, Motorboote etc.) auf beiden Seiten der Oder bzw. an der Warthe
 - Ausstattung der Landeplätze mit Serviceeinrichtungen (Strom, Toiletten, Trinkwasser, Entsorgung etc.) in angepasstem Standard.
- Aufbau eines **Kooperationsnetzwerkes** zur Umsetzung der o. g. Projekte, potentielle Partner noch zu definieren
- Identifizierung der Bevölkerung mit der Oderregion Erarbeitung eines **Binnenmarketing** durch das Marketingnetzwerk. Besondere Aufgabe z. B. der TMB und des LTV in Zusammenarbeit mit den entsprechenden polnischen Partnern. Zusammenwirken von Bildungsträgern zur Identitätsstiftung, wie z. B. bisher schon durch deutsch-polnische Berufsausbildung für das Gaststätten- und Hotelfach, Bad Freienwalde.

Grenzüberschreitender Gartenkulturpfad „um Bad Muskau herum“ geplant

In der Region um Bad Muskau ist die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Gartenkulturpfades geplant. Dieser Pfad wird rund um Bad Muskau herum insgesamt 150 Parks und Gärten miteinander verknüpfen. Unter Federführung des Fördervereins Fürst-Pückler-Region haben sich mittlerweile 20 polnische und 30 deutsche Kommunen zusammen geschlossen, um diesen Kulturpfad zu entwickeln. Weitere Kommunen haben bereits Interesse signalisiert. Mit Hilfe von Masterplänen, die die Pflege der Parks beschreiben, werden die vernetzten touristischen Attraktionen gestaltet. Über die Marketing-Gesellschaft Oberlausitz-Niederschlesien erfolgt die grenzüberschreitende Vermarktung des Kulturpfades.

Auch die Geoparks, die z. T. grenzüberschreitend entwickelt werden, haben einen besonderen Bezug zum Grenzraum. Im Barnimer Raum ist der Geopark „Eiszeitland am Oderrand“ als Tourismusmagnet etabliert, im Süden ist der Geopark „Muskauer Faltenbogen“ seit Anfang Juli für die Besucher fertig gestellt. Die Auszeichnung „Nationaler Geopark“ wird durch die GeoUnion-Alfred-

LOSE 1 UND 2

Wegener-Stiftung zur Förderung der Geowissenschaften begutachtet und zertifiziert, sowie vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und von der UNESCO gefördert und unterstützt. Anlass zur Einführung war die Aktion 2002 – Jahr der Geowissenschaften.

FAZIT

- Die touristische Infrastruktur ist auf der deutschen Seite wesentlich weiter entwickelt, als auf der polnischen.
- Auf polnischer Seite besteht Nachholbedarf im Ausbau von Rad- und Wanderwegen (zu Wasser und zu Land) sowie in der begleitenden touristischen Infrastruktur (Übernachtungsmöglichkeiten, Verpflegung etc.)
- Wichtige Ansätze zur Entwicklung einer gemeinsamen Tourismusregion wurden im Rahmen der Oder-Partnerschaft bereits entwickelt. Insbesondere das angedachte touristische Leitbild wird wesentliche Entwicklungsimpulse befördern können. Dabei erscheint wichtig, dieses Leitbild mit konkreten Maßnahmen und Prioritäten zu untersetzen, damit es steuernd und koordinierend wirken kann.
- Im Rahmen der Entwicklungs- und Handlungskonzepte, die die Euroregionen für die kommende Förderperiode erarbeitet haben, finden sich ebenfalls viele unterschiedliche Ansätze zur gemeinsamen Entwicklung der Tourismusregion. Der Tourismus ist, aufgrund seiner Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, in diesen Konzepten als eigenständiges Handlungsfeld behandelt und entwickelt.

4 Verkehrsinfrastrukturen - vorhanden und geplant

4.1 Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN) und paneuropäische Verkehrskorridore

TRANSEUROPÄISCHES VERKEHRSNETZ

Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) spielt eine entscheidende Rolle bei der Gewährleistung des freien Personen- und Warenverkehrs in der Europäischen Union. Es umfasst alle Verkehrsträger und wickelt etwa die Hälfte des gesamten Güter- und Personenverkehrs ab. Eines der Hauptziele beim Aufbau eines multimodalen Netzes besteht darin, dafür Sorge zu tragen, dass für jede Etappe einer Strecke der geeignete Verkehrsträger gewählt werden kann.

Bis 2020 wird das TEN-V ein Straßennetz von 89.500 km und ein Schienennetz von 94.000 km, davon ungefähr 20.000 km Hochgeschwindigkeitstrassen für Geschwindigkeiten von 200 km/h und mehr, umfassen. Das Binnenwasserstraßennetz wird 11.250 km umspannen. Dazu gehören 210 Binnenhäfen sowie 294 Seehäfen und 366 Flughäfen.

Um diesen Zeitplan umsetzen zu können, wurden insgesamt 30 vorrangige Projekte definiert. Im unmittelbaren Untersuchungsraum befinden sich keine dieser vorrangigen Projekte³. Östlich des Raumes ist der Ausbau der Bahnstrecke Danzig - Warschau - Brunn - Bratislava - Wien als vorrangiges Projekt eingeordnet. Ebenso gehört die Straßenverbindung Danzig - Brunn - Bratislava - Wien zu diesen vorrangigen Projekten.

PANEUROPÄISCHE VERKEHRSKORRIDORE

Die Paneuropäischen Verkehrskorridore wurden auf den Europäischen Verkehrsministerkonferenzen auf Kreta (1994) und in Helsinki (1997) als Ergänzung zum Transeuropäischen Verkehrsnetz von den Verkehrsministern festgelegt.

Der Untersuchungsraum verfügt über Entwicklungspotenziale, die durch die beiden paneuropäischen Verkehrskorridore II (Straßen- und Schienenverbindung Berlin - Warsaw - Minsk - Moscow - Nizhny Novgorod) sowie III (Straßen- und Schienenverbindung Berlin - Dresden - Wroclaw - L'viv - Kiev) mobilisiert werden können.

In der folgenden Karte sind die für den Untersuchungsraum relevanten Verkehrskorridore sowie wichtige Verkehrsinfrastrukturen dargestellt.

³ mit Ausnahme der Verlängerung der Trasse der Rail Baltica von Warschau Richtung Berlin, als vorrangig ist hierbei der Abschnitt vor Warschau über Kaunas, Riga, Tallinn bis nach Helsinki eingeordnet

LOSE 1 UND 2

Abbildung 22:
Verkehrskorridore und
Verkehrsinfrastrukturen im
Untersuchungsraum
[Quelle: Bundesamt für
Bauwesen und Raumordnung,
2002]



VERKEHRSKORRIDOR II

Abbildung 23:
Paneuropäischer
Verkehrskorridor II
[Quelle: European Commission]



Die Straßenverbindung wird über die A12 von Berlin nach Frankfurt (Oder), Grenzübergang Swiecko, weiter über die A2 Richtung Poznan, Lodz und Warschau zur polnisch/russischen Grenze realisiert.

Bahnseitig erfolgt die Verbindung von Berlin ebenfalls über Frankfurt (Oder), Grenzübergang bei Kunowice, weiter über Poznan, Lowicz Richtung Warschau zur polnischen Grenze geführt. In Deutschland gehören zu diesem Korridor insgesamt 85 km Bahnstrecke und 100 km Straße, auf polnischer Seite gehören 690 km Bahnstrecke und 868 km Straßen zu diesem Korridor. Über diese Ver-

LOSE 1 UND 2

kehrswegen wird die EU mit dem wichtigsten industriellen Zentrum Russlands verbunden.

VERKEHRSKORRIDOR III

Abbildung 24:
Paneuropäischer
Verkehrskorridor III
[Quelle: European Commission]



Über Straßenverbindung A12 und A15 führt der Korridor von Berlin über Cottbus Richtung Grenzübergang Forst. Östlich von Legnica stößt der südliche Teil der Korridors, von Dresden und Görlitz/Zgorzelec kom-

mend, hinzu. Über Wrocław, Opole, Katowice führt die Straßenverbindung Richtung Krakow und weiter Richtung Osten in die Ukraine.

Die bahnseitige Verbindung verläuft auf polnischer Seite nahezu parallel zur Straßenverbindung und schafft den „Link“ zwischen den deutschen, polnischen und ukrainischen Wirtschaftsräumen. Auf der deutschen Seite gehört die Bahnlinie von Berlin über Horka Richtung Wegliniec zum Korridor. In Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn AG und der PKP S. A. ist die Bahnlinie des Korridors II (Berlin-Poznań) künftig vorrangig für den Personenverkehr zu entwickeln, die Bahnlinie über Horka dient der Abwicklung des Güterverkehrs.

In den folgenden Ausführungen werden die Verkehrsinfrastrukturen innerhalb dieser Korridore sowie die Verbindung von relevanten Zentren zu diesen Korridoren im Vordergrund stehen.

4.2 Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

Die Harmonisierung der Kontrollen und Sanktionen zur Durchsetzung der Sozialvorschriften (Arbeitszeiten, Ruhezeiten etc.) im Straßengüterverkehr ist bereits weit fortgeschritten und wird bis zum Jahr 2010 weitgehend abgeschlossen sein.

Die Liberalisierung des Schienenverkehrs kommt nur langsam voran. Die Öffnung des Schienennetzes für den Güterverkehr wird erst 2007 erfolgen. Für den Personenverkehr ist eine Öffnung für 2010 vorgesehen.

Die Maßnahmen zur Förderung des Hochsee- und Binnenschiffsverkehrs sind gut im Plan. Die EU nahm die Hochgeschwindigkeitsseewege in die Liste der prioritären Projekte der Transeuropäischen Netze (TEN-T) auf, der Ausbau der Seehäfen schreitet voran, die Vereinfachung der Zollformalitäten ist in Arbeit. Das Europäische Parlament lehnte einen Vorschlag der Kommission zur Liberalisierung der Hafendienste ab. In der Förderung des Seeverkehrs wird jedoch auch ein Beitrag zur Beschleunigung des gesamten Verkehrswachstums gesehen.

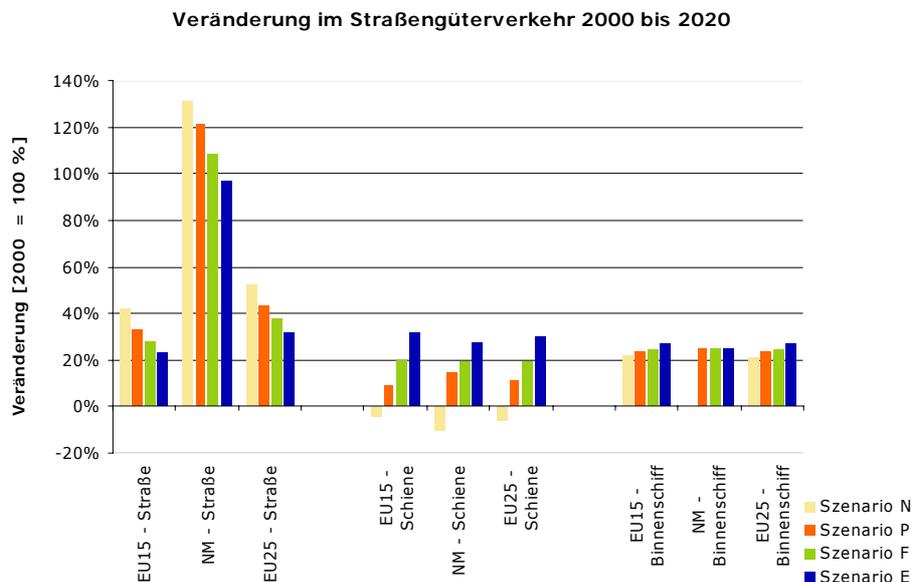
LOSE 1 UND 2

Die Maßnahmen auf EU-Ebene zur Förderung der Transeuropäischen Netze sind umgesetzt. Von 21 geplanten Infrastrukturprojekten in EU-15 sind bisher jedoch nur drei verwirklicht, vier weitere sind bereits weit fortgeschritten. Für die Verzögerungen sind in erster Linie die Mitgliedsstaaten verantwortlich, die nicht in der Lage waren, die für die Investitionen erforderlichen Gelder im nötigen Umfang bereitzustellen, obwohl die EU die TEN-Vorhaben in erheblichem Umfang fördert.

Um dem Ziel der europäischen Verkehrsentwicklungspolitik - die Stärkung des modal splits zugunsten der Bahn- zum Durchbruch zu verhelfen, arbeitet die EU derzeit an Rahmenbedingungen zur Liberalisierung des Eisenbahnmarktes, zur Einführung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS - European Rail Transport System), zur Festlegung von Standards für die Interoperabilität (TSI - technische Spezifikationen zur Interoperabilität) und zur Einrichtung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA). Da die Umsetzung dieser Rahmenbedingungen z. T. jedoch hohe finanzielle Aufwände bedeutet, wird sich diese Umsetzungsphase über eine Reihe von Jahren erstrecken.

In verschiedenen Szenarien⁴ wird die Veränderung des Straßengüterverkehrs bis zum Jahr 2020 für die „alten“ EU15-Staate, die Neuen Mitgliedstaaten sowie die EU25 ermittelt:

Abbildung 25: Veränderung im Straßengüterverkehr 2000 bis 2020 [Quelle: Umweltbundesamt 2006]



⁴ Szenario N: seit Verabschiedung des Weißbuches wurden keine Maßnahmen umgesetzt, Trends der 90er Jahre setzen sich fort
 Szenario P: umfasst bereits umgesetzte Maßnahmen und Maßnahmen, deren Umsetzung in die Wege geleitet wurde
 Szenario F: setzt voraus, dass alle im Weißbuch avisierten Maßnahmen vollständig umgesetzt werden
 Szenario E: Szenario P, zusätzlich werden Maßnahmen umgesetzt, die als besonders wirksam gelten.

LOSE 1 UND 2

Wachstum im Straßengüterverkehr - nur sehr geringes Wachstum im Schienenverkehr

In allen vier Szenarien wird deutlich, dass die Veränderung im Straßengüterverkehr insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten erfolgen wird - hier werden Steigerungen von 120 bis 130 % erwartet. In den „alten Mitgliedstaaten“ (EU15) werden ebenfalls Steigerungen prognostiziert, jedoch in wesentlich geringem Ausmaß (zwischen 20 und 40 %). Für den Schienenverkehr werden sehr viel geringere Zuwächse angenommen, als für den Straßenverkehr - dies gilt für alle Szenarien und für alle Staaten. Diese Prognosen gehen demnach davon aus, dass das Verkehrswachstum vor allem auf der Straße stattfinden wird.

schrumpfende Bevölkerung - zunehmende Verkehrsleistung

Der Rückgang der Bevölkerung wird von einer Vielzahl an strukturellen und gesellschaftlichen Entwicklungen überlagert. Diese Prozesse können in der Summe dazu führen, dass der Verkehr in einzelnen Regionen trotz Bevölkerungsrückgang weiter zunimmt. Ursachen sind z. B. die verkehrserzeugende Zersiedlung im Umland von Kommunen, die selbst durch den Kfz-Verkehr gefördert wird, und die „Ausdünnung“ von öffentlichen Einrichtungen, die längere Wege bewirkt. Überlagert werden solche Prozesse insbesondere in den ländlich geprägten Regionen durch die Rücknahme von ÖPNV-Angeboten. In vielen ländlichen Regionen stellt der Schülerverkehr das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar. Bei sinkenden Schülerzahlen in schrumpfenden Räumen ist das bereits jetzt oft minimale Angebot des ÖPNV in Gefahr. Mit neuen Angebotsformen (z. B. Rufbusse, Bürgerbusse) wird derzeit modellhaft untersucht, inwiefern der ÖPNV in ländlichen Regionen auch künftig nachfragegerecht aufrecht erhalten werden kann.

ÖPNV in ländlichen Regionen vom Schülerverkehr abhängig

4.3 Zusammenfassung grundsätzlicher Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Oder-Partnerschaft formuliert wesentliche Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur

Im Rahmen der Arbeit der Oder-Partnerschaft wurden die wesentlichen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zusammen gefasst. Das Forum Verkehr und Logistik hat die folgenden Punkte formuliert, die für den Deutsch-Polnischen Entwicklungsraum handlungsleitend sein werden:

- Eine **gute Qualität der Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger** sowie ein gutes Verkehrsangebot sind Voraussetzung für den Ausbau der wirtschaftlichen Kooperation in der Oderregion und eine wachsende Identifikation der Bevölkerung mit der „Oder-Region“.
- Momentan kann die Region ihre **günstige, zentrale Lage in Mitteleuropa** aufgrund von **infrastrukturellen und organisatorischen Schwächen** nur teilweise nutzen. Über Jahrzehnte entstandene **infrastrukturelle Defizite** konnten noch nicht vollständig behoben werden.
- Aufgrund des Wettbewerbs der Regionen müssen in der Oder-Region in kurzer Zeit Verbesserungen erzielt werden. Verbesserungen sind nicht nur durch **verstärkte Investitionstätigkeit** zu erzielen. Vielfach sind schon durch verbesserte **Kommunikation, Koordination** und **institutionelle Zusammenarbeit** kurzfristig und kostengünstig Verbesserungen des Verkehrsangebotes durch Nutzung der vorhandenen Ressourcen möglich. Hierfür ist eine **enge und Ergebnis orientierte Zusammenarbeit** der politischen Akteure, der für den Verkehr zuständigen Verwaltungen und der Verkehrsunternehmen wichtig.

LOSE 1 UND 2

- Wachsende internationale Güterströme, eine intensiviertere wirtschaftliche Integration der Region und verbesserte Infrastruktur können positiv zur Entwicklung des Logistik-Standorts Oder-Region beitragen.

Für die unterschiedlichen Verkehrsträger sind konkrete Handlungsansätze formuliert:

- **SCHIENE**

- Notwendig für die Entwicklung der Oder-Region ist die **Verbesserung der Erreichbarkeit** bzw. die **Verkürzung von Fahrzeiten** insbesondere zwischen den deutschen und polnischen städtischen Zentren. Ein ausgebauter und interregional abgestimmter Nahverkehr mit **transparenter Tarifstruktur** stellt die Anbindung der ländlichen Gebiete an die städtischen Zentren sicher.
- Anzustreben sind:
 - die **Optimierung von Fahrplänen** (kurzfristig: Direktanschlüsse in den Grenzbahnhöfen und Schaffung neuer Tagesrandverbindungen; mittelfristig: grenzüberschreitende Taktverkehre und mehr Zugdurchläufe ohne Lok-Wechsel auch im deutsch-polnischen Regionalverkehr)
 - eine **verbesserte Kommunikation des kompletten Fahrplan- und Tarifangebotes** (einschließlich des regionalen Busnetzes) in der Oder-Region
 - der stufenweise **Abbau von infrastrukturellen und technischen Engpässen** (Langsamfahrstellen, z. B. auf Brückenbauten, eingleisige Streckenabschnitte)
 - die allgemeine **Verbesserung des Oberbaus** und der **Sicherungstechnik** des Bahnnetzes zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten zwischen den regionalen Zentren (120 km/h für Nebenstrecken und 160 km/h für Hauptstrecken). Die Beseitigung der überlangen Grenzaufenthalte von Güterzügen durch Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen (modernes deutsch-polnisches Rahmenabkommen für den Eisenbahnverkehr) und durch eine verstärkte gemeinsame Ausbildung von deutschen und polnischen Bahnmitarbeitern.
 - mittel- und langfristig die **Schaffung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes „Oder-Region“**

- **STRASSE**

- Verbesserungen im Straßenverkehr sind bereits durch den **Ausbau des Hauptstraßennetzes** erreicht. Auf polnischer Seite fehlen in der Oderregion noch die Fertigstellung der Autobahnen zwischen der deutschen Grenze und Posen sowie Liegnitz (in Richtung Breslau).
- Investitionsstau ist festzustellen hinsichtlich der **Anbindung des ländlichen Raums** an die Zentren. Schlechte Infrastrukturanbindung des ländlichen Raums verschlechtert die Ausbildungs- und Beschäftigungschancen der Bevölkerung und trägt zu negativer Bevölkerungsentwicklung bei.
- Verbesserungen wurden erzielt im grenzüberschreitenden Verkehr. Zügige **Grenzabfertigung** begünstigt derzeit den Güterverkehr auf der Straße im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern.

- **BINNENSCHIFFFAHRT**

- Trotz des dichten Netzes an Wasserstraßen können derzeit die vorhandenen Potenziale nicht genutzt werden. Die Reaktivierung traditioneller Verbindungen, insbesondere die **Nutzung des Hafens Szczecin** als

LOSE 1 UND 2

Seehafen für die Region, insbesondere des Großraums Berlin ist nur langfristig zu erreichen.

- Voraussetzungen für die Überwindung dieses Zustands sind u. a. die **Eignung über den Ausbau der Wasserstraßen** in der Region, Investitionen in die **Hafeninfrastrukturen** sowie ein verbessertes **Marketing/Verbesserung** der Angebote der Häfen. Notwendig für die Entwicklung des kombinierten Verkehrs ist die **Anbindung der Häfen an Straße und Schiene**. Exemplarisch genannt sei die Autobahnanbindung des Hafens Szczecin und die Eisenbahnanbindung des Hafens Schwedt.
- **FLUGVERKEHR**
 - Schon jetzt nutzen viele Passagiere aus der Region die Berliner Flughäfen. Der **Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg International** wird ein wichtiger Standortfaktor für die Region.
- **LOGISTIK**
 - Investitionen in die Infrastruktur und **verbesserte Kooperation** zwischen den Institutionen verbessern zugleich das Umfeld für die Entwicklung der Region als Logistikstandort.
 - **Spezialisierung** polnischer und deutscher **Logistikunternehmen** trägt zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Branche auf beiden Seiten der Oder bei.

4.4 Straße

4.4.1 Los 1

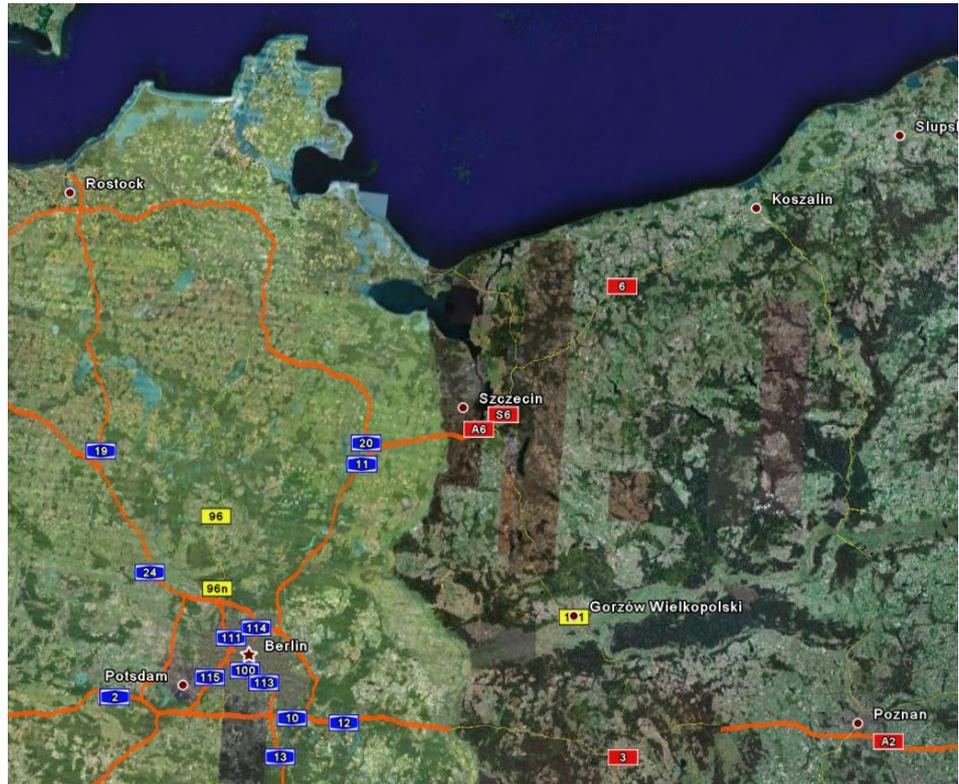
VORHANDEN

dichtes Straßennetz auf deutscher Seite - nur wenige leistungsfähige und hochrangige Straßenverbindungen auf polnischer Seite

Die Euroregion Pomerania ist durch die wichtigen Verkehrsachsen der Autobahnen A20 (Rostock, Stralsund, Greifswald, Neubrandenburg, Anbindung an die A11) Richtung Hamburg und Berlin sowie der A11/A6 (Berlin, Anbindung A20, Szczecin) erschlossen. Ein relativ dichtes Netz von Bundesstraßen verbindet auf der deutschen Seite die wichtigen Mittelzentren mit den Oberzentren Stralsund, Greifswald und Neubrandenburg sowie Rostock). Auf der polnischen Seite übernehmen diese Funktion die Nationalstraßen, die Szczecin mit Koszalin (S6), Świnoujście (S3), Gorzów Wlkp. (S6, E65) und Pila (S10) verbinden.

LOSE 1 UND 2

Abbildung 26:
Autobahnnetz im Nordraum
[Quelle: Google earth]



Das Straßennetz mit übergeordneter Verbindungsfunktion (Bundes-/Wojewodschaftsstraßen) ist auf deutscher Seite deutlich dichter ausgeprägt, als auf polnischer. Insbesondere fehlt auf der polnischen Seite eine leistungsfähige Autobahnverbindung von Szczecin Richtung Poznań und Warszawa. Die Autobahnverbindung von Szczecin Richtung Berlin (über die A11) ist zwar vorhanden, jedoch ist der Abschnitt vom Kreuz Uckermark (Abzweig A20) bis zum Grenzübergang größtenteils in einem sehr schlechten baulichen Zustand, der nur verhältnismäßig geringe Fahrgeschwindigkeiten zulässt.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

Für die Querung der Grenze stehen derzeit insgesamt zehn Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 3:
Vorhandene Grenzübergänge -
Straße

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Ahlbeck-Świnoujście (B111)	▪ nur Personenverkehr, Busse
Garz-Świnoujście (B110, im Bau)	▪ nur Personenverkehr, Busse
Blankensee-Buk (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ kleiner Grenzverkehr
Linken-Lubieszyn (B104)	▪ Personen- und Güterverkehr
Schwennenz-Bobolin (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ kleiner Grenzverkehr
Pomellen-Kolbaskowo (BAB11/A6)	▪ Personen- und Güterverkehr
Rossow-Rosowek (Landesstraße/kommunale Straße)	▪ Personen- und Güterverkehr (bis 3,5 t)

LOSE 1 UND 2

Mescherin-Gryfino (B113)	▪ Personen- und Güterverkehr
Schwedt-Krajnik Dolny (B166)	▪ Personen- und Güterverkehr
Hohenwutzen-Osinów Dolny	▪ Personen- und Güterverkehr (keine Busse, Erweiterung für Güterverkehr bis 3,5 t vorgesehen)

GEPLANT

Für die vorliegende Studie sind insbesondere die Infrastrukturplanungen von Bedeutung, die entlang der relevanten Verkehrsbeziehungen erfolgen werden und diejenigen, die im grenznahen bzw. grenzüberschreitenden Bereich vorgesehen sind, von Bedeutung. Diese Planungen, die den Verkehrsweg Straße betreffen, sind nachfolgend tabellarisch zusammen gestellt. Darüber hinaus sind die weiteren Projekte der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum aufgeführt, um einen umfassenden Überblick über diese Projekte darzustellen.

Für die gelb unterlegten Projekte sollten nach Ansicht der Gutachter die Vertiefungen in den Steckbriefen erfolgen.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN NACHFOLGENDEN TABELLEN

Die Nummerierung erfolgt fortlaufend über alle Lose und über alle Verkehrsträger. Die genutzten Quellen sind mit Abkürzungen dargestellt, die im Anhang erläutert sind. Der **Status** der einzelnen Projekte ist wie folgt eingeordnet:

- in Umsetzung: die Projekte werden derzeit realisiert
- in der Investitionsplanung verankert: die Projekte sind in den nationalen bzw. Bundesland-/Wojewodschaftsbezogenen Planungen fest verankert und werden innerhalb der nächsten Jahre realisiert. Die Unterteilung in die Realisierung bis 2013 und nach 2013 ist insofern relevant, als dass hier der Bezug zu den EU-Förderperioden hergestellt wird. Da nicht in jedem Fall hierzu Informationen verfügbar sind, wurde davon ausgegangen, dass Projekte mit einer hohen Priorität im Landesmaßstab bis 2013 realisiert werden, andere Projekte entsprechend später.
- Projekte im Ideenstadium sind noch nicht fest in den Investitionsplänen verankert.

Der **Raumbezug** weist darauf hin, ob Projekte nur auf einer Seite der Grenze Relevanz aufweisen, oder ob sie konkreten Bezug zur Grenze haben. Der Grenzbezug beinhaltet hierbei deutsch-polnische Verkehrsverbindungen ohne Abfertigungsanlagen nach Beitritt Polens zum Schengener Abkommen.

Mit der **Priorität** im Landesmaßstab wird die Einordnung auf der jeweiligen Landesebene wieder gegeben. Für Projekte auf kommunaler Ebene, die i. d. R. die Errichtung von Grenzübergängen beinhalten, lässt sich diese Landespriorität ebenfalls einschätzen.

Im Rahmen der weiteren Projektarbeit erfolgt für das Los 1 die Vertiefung verschiedener Projekte im Verkehrskonzept. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird eine ggf. abweichende Priorisierung der Projekte erfolgen.

LOSE 1 UND 2

Für die Projekte des Loses 2 (Südraum) erfolgt die vertiefende Betrachtung von ausgewählten Projekten im Rahmen der Steckbriefe. Eine qualitative Bewertung der ausgewählten Projekte erfolgt ebenfalls.

RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE DES BEDARFSPLANES BUNDESFERNSTRAßEN

Tabelle 4: Los 1 - Deutsche Seite - Bedarfsplan Bundesfernstraßen

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umsetzung ⁵	in Invest.pl. ⁶		Idee ⁷	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
1	BAB	A10: Umbau AD Schwanebeck	BVWP		X			X			X		
2	BAB	A10: AD Schwanebeck-AS Hellersdorf	BVWP		X			X			X		
3	BAB	A10: AD Oranienburg-AD Pankow	BVWP		X			X			X		
4	BAB	A10: Weißensee-AD Schwanebeck	BVWP		X			X			X		
5	B	B109: OU Templin	BVWP										
6	B	B109: OU Schönerlinde	BVWP				X						
7	B	B104: BAB-Zubringer Neubrandenburg	BVWP		X			X			X		
8	B	B186n: OU Trampe	BVWP				X	X					X
9	B	B186n: OU Tiefensee	BVWP		X		X	X		X			X
10	B	B104: OU Strasburg	BVWP		X			X				X	
11	B	B104: OU Löcknitz	BVWP		X			X				X	
12	B	B109: OU Belling	BVWP		X			X				X	
13	B	B109: OU Jatznick	BVWP		X			X				X	
14	B	B197: OU Friedland	BVWP		X			X				X	
15	B	B110: OU Demmin	BVWP		X			X				X	
16	B	B158: OU Seefeld	BVWP										
17	B	B158: OU Werneuchen	BVWP										
18	B	B158: OU Ahrensfelde (BE/BB)	BVWP/ IRP-B		X			X			X		
19	B	B2: OU Schwedt/Vierraden	BVWP		X			X		X	X		
20	B	B167: OU Finowfurt/Eberswalde	BVWP/ IRP-B		X			X			X		
21	B	B167: OU Hohenfinow/Falkenberg	BVWP										

⁵ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt⁶ in der Investitionsplanung verankert⁷ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2**RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE DER GENERALDIREKTION FÜR NATIONALSTRABEN UND AUTOBAHNEN**

Tabelle 5: Los 1 - Polnische Seite - Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
				in Umsetzung ⁸	in Invest.pl. ⁹		Idee ¹⁰	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
22	BAB	A-6: Abschnitt Klucz – Kijewo	GDDKiA	X					X		X		
23	BAB	A-6: Neubau Rzęznica –Goleniów	GDDKiA	X					X		X		
24	BAB	S3: Neubau Szczecin - Lubawka	GDDKiA			X			X				
25	BAB	S3: Neubau Szczecin - Świnoujście	GDDKiA		X				X		X		
26	BAB	S6 : Neubau Szczecin - Gdańsk	GDDKiA			X			X				
27	BAB	S7: Abschnitt Gdańsk – Rabka	GDDKiA		X				X			X	
28	BAB	S10 : Neubau Szczecin - Bydgoszcz	GDDKiA		X				X			X	
29	BAB	S3 : OU Myślibórz	GDDKiA		X				X			X	
30	BAB	S3 : OU Międzyzdroje	GDDKiA	X					X		X		
31	BAB	S10 : OU Kobylanka, Morzyczyn, Zieleniewo	GDDKiA	X					X		X		
32	BAB	S3 : OU Sławno	GDDKiA		X				X			X	
33	BAB	S6 : OU Szczecin	GDDKiA		X				X			X	
34	BAB	S6 : OU Nowogard	GDDKiA		X				X			X	
35	BAB	S10 : OU Stargard Szczeciński	GDDKiA		X				X			X	
35	L	W 113: Neubau OU Goleniów	GDDKiA		X						X		
37	L	W 173: Neubau OU Połczyn Zdrój	GDDKiA		X						X		
38	L	W 102: Neubau OU Trzebiatów	GDDKiA		X						X		
39	L	W 162: Neubau OU Gościno	GDDKiA		X						X		

RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS PLÄNEN DER LÄNDER

Tabelle 6: Los 1 - Deutsche Seite - Pläne der Länder

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
				in Umsetzung ¹¹	in Invest.pl. ¹²		Idee ¹³	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
40	B	B96: Ausbau Neubrandenburg-Neustrelitz	BVWP/MVBL		X				X			X	

⁸ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt⁹ in der Investitionsplanung verankert¹⁰ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet¹¹ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt¹² in der Investitionsplanung verankert¹³ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
				in Umsetzung ¹¹	in Invest.pl. ¹²		Idee ¹³	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
41	B	B96: OU Neubrandenburg	BVWP/MVBL		X			X			X		
42	B	B96n: Bergen-A20 (Rügen)	BVWP/MVBL		X			X			X		
43	B	B96n: Strelasund-Querung	BVWP/MVBL	X				X			X		
44	B	B105: OU Stralsund	BVWP/MVBL			X		X		X			X
45	B	B109: OU Anklam Nord	BVWP/MVBL	X				X			X		
46	B	B104: OU Neubrandenburg (N/W)	BVWP/MVBL		X			X			X		
47	B	B104: OU Neubrandenburg (N/O)	BVWP/MVBL		X			X			X		
49	B	B104: OU Pasewalk	BVWP/MVBL		X			X					X
49	B	B109/L26: OU Levenhagen	BVWP/MVBL	X				X		(X)	X		
50	B	B194: OU Loitz	BVWP/MVBL		X			X		X		X	
51	B	B110: OU Dargun	BVWP/MVBL	X				X		X		X	
52	B	B111: OU Wolgast + Peenebrücke	BVWP/MVBL			X		X			X		X
53	B	B110: Ortsumgehung Zirchow	MVBL		X			X				X	
54	B	B196: OU Bergen	MVBL		X			X				X	
55	L	L28: Ortskernentlastung Ueckermünde	MVBL			X		X		(X)			X

RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS DER PRIORITÄTENLISTE ZUR WIEDERHERSTELLUNG ZERSTÖRTER GRENZBRÜCKEN

Tabelle 7: Los 1 - Deutsche Seite - Prioritätenliste zur Wiederherstellung zerstörter Grenzbrücken

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
				in Umsetzung ¹⁴	in Invest.pl. ¹⁵		Idee ¹⁶	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
		keine											

¹⁴ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt¹⁵ in der Investitionsplanung verankert¹⁶ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2**RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS SONSTIGEN PLANUNGEN UND VORSTELLUNG DER REGIONEN UND KOMMUNEN**

Tabelle 8: Los 1 - Deutsche Seite - Sonstige Planungen und Vorstellungen der Regionen und Kommunen

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße	QUELLE	STATUS					RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ¹⁷	in Invest.pl. ¹⁸		Idee ¹⁹	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering	
				bis 2013	nach 2013								
56	B	B96: Ausbau Saßnitz bis Bergen	EHK-P ²⁰				X	X			X		
57	B	Police (im Zuge der neuen Westumgehung Szczecin)	EHK-P			X		X	X	X	X		

RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS SONSTIGEN PLANUNGEN UND VORSTELLUNG DER REGIONEN UND KOMMUNEN

Tabelle 9: Los 1 - Polnische Seite - Sonstige Planungen und Vorstellungen der Regionen und Kommunen

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße	QUELLE	STATUS					RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ²¹	in Invest.pl. ²²		Idee ²³	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering	
				bis 2013	nach 2013								
58	L	Neubau des Tunnels: Uznam - Wolin					X						

4.4.2 Los 2**VORHANDEN**

Der südliche Raum des Untersuchungsgebietes ist in erster Linie durch das Autobahnnetz aus A10 (Berliner Ring), A12 (Berlin-Frankfurt (Oder)), A13 (Berlin-Cottbus und Dresden) erschlossen. Auf sächsischem Gebiet verbindet die A4 den Raum Dresden mit dem Grenzraum Görlitz. Auf polnischer Seite ist das Autobahnnetz nicht durchgehend vorhanden. Insbesondere die A12 von Frankfurt (Oder) Richtung Poznań sowie die Verbindungen von Cottbus und Dresden Richtung Wrocław sind nur z. T. als leistungsfähige Autobahnen vorhanden.

¹⁷ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt

¹⁸ in der Investitionsplanung verankert

¹⁹ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

²⁰ sofern nicht bereits im BVWP enthalten bzw. vom MVBL benannt

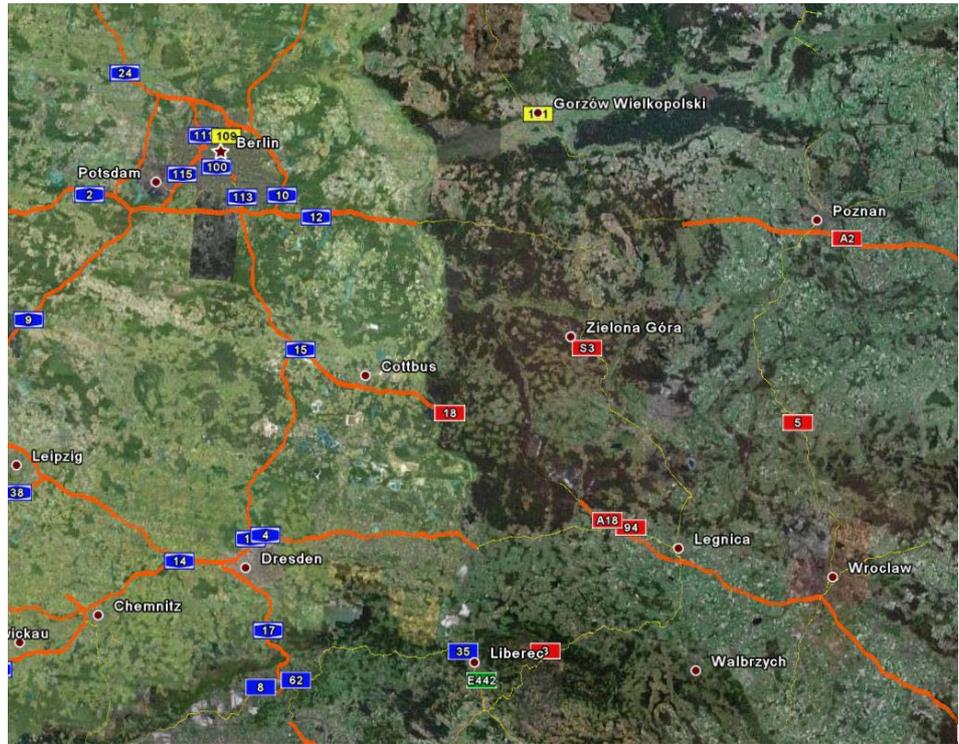
²¹ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt

²² in der Investitionsplanung verankert

²³ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

Abbildung 27:
Autobahnnetz im Südraum
[Quelle: Google earth]



Die Anbindung von Gorków Wlkp. als wichtigem Zentrum der Region erfolgt nur über Wojewodschaftsstraßen, eine Autobahnbindung ist hier nicht vorhanden, jedoch über den Ausbau der S3/E65 im Sinne eines autobahngleichwertigen Ausbaus vorgesehen.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

Für die Querung der Grenze stehen derzeit insgesamt zehn Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 10:
Vorhandene Grenzübergänge -
Straße

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Küstrin-Kietz-Kostrzyn (B1)	▪ Personen- und Güterverkehr
Frankfurt (Oder)-Świecko (BAB12/A2)	▪ Personen- und Güterverkehr
Frankfurt (Oder)-Ślubice (B5)	▪ Personenverkehr (keine Reisebusse)
Guben-Gubin (B97)	▪ Personen- und Güterverkehr
Guben-Gubin	▪ Personenverkehr
Forst-Olszyna (BAB15/S12)	▪ Personen- und Güterverkehr
Forst-Zasieki	▪ Personenverkehr
Bad Muskau-Leknica (B115)	▪ Personenverkehr
Podrosche-Przewoz (S127)	▪ Personenverkehr
Görlitz-Zgorzelec (BAB4)	▪ Personen- und Güterverkehr
Görlitz Stadt-Zgorzelec (S125)	▪ Personenverkehr
Hagenwerder-Radomierzycze (B99)	▪ Personenverkehr

LOSE 1 UND 2

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Zittau/Chopinstraße-Sieniawka (S146)	▪ Personen- und Güterverkehr (< 7,5 t)
Zittau/Friedensstraße-Porajow (S132a)	▪ Personenverkehr

GEPLANT

Für die vorliegende Studie sind insbesondere die Infrastrukturplanungen von Bedeutung, die entlang der relevanten Verkehrsbeziehungen erfolgen werden und diejenigen, die im grenznahen bzw. grenzüberschreitenden Bereich vorgesehen sind, von Bedeutung. Diese Planungen, die den Verkehrsweg Straße betreffen, sind nachfolgend tabellarisch zusammen gestellt. Darüber hinaus sind die weiteren Projekte der Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum aufgeführt, um einen umfassenden Überblick über diese Projekte darzustellen.

Für die gelb unterlegten Projekte sollten nach Ansicht der Gutachter die Vertiefungen in den Steckbriefen erfolgen.

RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE DES BEDARFSPLANES BUNDESFERNSTRAßEN

Tabelle 11: Los 2 - Deutsche Seite - Bedarfsplan Bundesfernstraßen

NR	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umsetzung ²⁴	in Invest.pl. ²⁵		I-dee ²⁶	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
58	BAB	A113: Lgr. BE/BB-AK Schönefeld	BVWP	X	X			X			X		
60	BAB	A12: AD Spreeau-AS Frankfurt (Oder)/West	BVWP				X	X		X			X
61	BAB	A13: AK Schönefeld-AD Spree-wald	BVWP				X	X				X	
62	BAB	A10: AD Pankow-Weißensee (Lgr. B/BB)	BVWP		X			X			X		
63	BAB	A100: Vorleistung Bahnhof Ost-kreuz	BVWP		X			X			X		
64	BAB	A113: Adlershof - Lgr. B/BB	BVWP		X			X			X		
65	B	B109 OU Schönerlinde	BVWP		X			X			X		
66	B	B1: OU Kietz/Küstrin	BVWP	X	X			X		X	X		
67	B	B5: A10 - Lgr. BB/BE	BVWP		X			X			X		
68	B	B87: OU Müllrose	BVWP	X				X		(X)	X		
69	B	B87: OU Luckau	BVWP		X			X			X		
70	B	B96: Lgr. BE/BB-AS Rangsdorf (A10)	BVWP		X			X			X		

²⁴ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt²⁵ in der Investitionsplanung verankert²⁶ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

NR	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
				in Umsetzung ²⁴	in Invest.pl. ²⁵		I-dee ²⁶	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
71	B	B96a: Schönefeld-Mahlow	BVWP		X			X			X		
72	B	B97: OU Cottbus (B97a-A15)	BVWP		X			X			X		
73	B	B97n: Netzergänzung SO Cottbus	BVWP		X			X			X		
74	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 3. BA	BVWP/IRP-B		X			X		(X)	X		
75	B	B112: OU Guben, 1. und 2. BA	BVWP		X			X		(X)	X		
76	B	B112: OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu	BVWP/IRP-B		X			X		(X)	X		
77	B	B112: OU Frankfurt (Oder), 2. BA	BVWP	X				X		(X)	X		
78	B	B167/B158: OU Bad Freienwalde (O)	BVWP		X			X			X		
79	B	B169: OU Drebkau	BVWP		X			X			X		
80	B	B169: OU Senftenberg	BVWP		X			X			X		
81	B	B1: OU Herzfelde	BVWP/IRP-B		X			X			X		
82	B	B2n: OU Parstein	BVWP²⁷					X		(X)			X
83	B	B2n: OU Neuendorf	BVWP					X	X			X	
84	B	B2n: B2-Neukünkendorf	BVWP					X	X			X	
85	B	B87: OU Duben	BVWP					X	X			X	
86	B	B87: OU Biebersdorf	BVWP					X	X			X	
87	B	B87: OU Mittweide	BVWP					X	X			X	
88	B	B87: OU Trebatsch/Sabrodt	BVWP					X	X			X	
89	B	B87: OU Ranzig	BVWP					X	X			X	
90	B	B87: OU Markendorf	BVWP					X	X			X	
91	B	B87: OU Leibchel	BVWP					X	X			X	
92	B	B87: OU Löhsten	BVWP					X	X			X	
93	B	B87: OU Kolochau	BVWP					X	X			X	
94	B	B87: OU Schlieben	BVWP					X	X			X	
95	B	B87: OU Hohenbucke	BVWP					X	X			X	
96	B	B87: OU Neuaundorf	BVWP					X	X			X	
97	B	B87: OU Herzberg	BVWP/IRP-B		X			X			X		
98	B	B96n: OU Ruhland	BVWP					X	X			X	
99	B	B96n: OU Schwarzbach	BVWP					X	X			X	
100	B	B96n: OU Hosena	BVWP					X	X			X	
101	B	B97: OU Spremberg/Schw. Pumpe	BVWP/IRP-B		X			X			X		

²⁷ durchgestrichene Projekte: gem. Pressemitteilung MIR „Straßenplanungen überprüft“ vom 4. Juli 2007 sind diese Straßen nicht mehr im Blauen Netz enthalten, d. h. ein Bau von Ortsumgehungen etc. erfolgt nicht.

LOSE 1 UND 2

NR	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umsetzung ²⁴	in Invest.pl. ²⁵		I-dee ²⁶	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
102	B	B97/169: OU Cottbus, 2. BA	BVWP/IRP-B		X			X			X		
103	B	B112: OU Neuzelle	BVWP/IRP-B		X			X		(X)	X		
104	B	B112: OU Forst	BVWP										
105	B	B158n: S-OU Freienwalde	BVWP										
106	B	B167: OU Kunersdorf	BVWP										
107	B	B167: OU Gottesgabe	BVWP										
108	B	B167: OU Neuhardenberg	BVWP										
109	B	B167: OU Platkow/Gusow	BVWP										
110	B	B167: OU Dolgeln/Libbenichen	BVWP										
111	B	B168n: Pfaffendorf	BVWP										
112	B	B168n: Groß Rietz	BVWP										
113	B	B169: OU Neupetershain-Nord	BVWP										
114	B	B169: OU Lindchen	BVWP										
115	B	B169: OU Allmosen	BVWP										
116	B	B169: OU Schwarzheide/Ost	BVWP										
117	B	B179: OU Königs Wusterhausen	BVWP/IRP-B		X			X			X		
118	B	B183: OU Marxdorf	BVWP										
119	B	B183: OU Lausitz	BVWP										
120	B	B2n: OU Oderberg/Neuenhagen	BVWP										
121	B	B87: OU Herzberg	BVWP										
122	B	B87: OU Wüstermarke	BVWP										
123	B	B87: OU Langengrassau	BVWP										
124	B	B87: OU Lübben	BVWP/IRP-B		X			X			X		
125	B	B101: OU Elsterwerda	BVWP										
126	B	B112: OU Eisenhüttenstadt	BVWP/IRP-B		X			X		(X)	X		
127	B	B115: OU Döbern	BVWP										
128	B	B166: OU Schwedt (mit Grenzberg.)	BVWP										
129	B	B167n: Bad Freienwalde	BVWP	X									
130	B	B168: OU Peitz	BVWP										
131	B	B169: OU Plessa	BVWP/IRP-B		X			X			X		
132	B	B169: OU Elsterwerda	BVWP/IRP-B		X			X			X		
133	B	B169: OU Gröditz (Lgr. SN/B101)	BVWP										
134	B	B183: OU Bad Liebenwerda	BVWP/IRP-B		X			X			X		

LOSE 1 UND 2

NR	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umsetzung ²⁴	in Invest.pl. ²⁵		I-dee ²⁶	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
135	B	B246/B112: BGr D/PL mit GÜ Eisenh.	BVWP		X			X		X			
136	B	B96: OU Finsterwalde	BVWP				X	X				X	
137	B	B156: OU Spremberg	BVWP				X					X	
138	B	B168: OU Lieberose	BVWP				X					X	
139	B	B168n: OU Prötzel	BVWP				X					X	
140	B	B168n: OU Predikow	BVWP				X					X	
141	B	B168n: Netzergänzung L35-B1	BVWP				X					X	
142	B	B168n: OU Schönfelde	BVWP				X					X	
143	B	B168n: OU Beerfelde	BVWP				X					X	
144	B	B168n: OU Trebus	BVWP				X					X	
145	B	B158n/B167: Bad Freienw./Wriez-PL	BVWP				X					X	
146	B	B186n: OU Heckelberg	BVWP				X	X				X	
147	B	B96: OU Hoyerswerda	BVWP, FEV		X			X		X			
148	B	B6/B96: Westtangente Bautzen	BVWP, FEV		X			X		X			
149	B	B97 OU Spremberg/Schw. Pumpe	BVWP, FEV	X				X		X			
150	B	B97: Verlegung Bernsdorf - Lauta	FEV			X						X	
151	B	B98: OU Bischofswerda	BVWP		X			X		X			
152	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	BVWP, FEV			X		X				X	
153	B	B115: OU Krauschwitz, 1. BA	BVWP, FEV			X		X				X	
154	B	B115: OU Rietschen	FEV			X		X				X	
155	B	B156: OU Niedergurig	BVWP, FEV			X		X				X	
156	B	B156: Rückverlegung zwischen Lieske und Boxberg	BVWP, FEV			X		X				X	
157	B	B156a: Hoyerswerda - Weißwasser	FEV			X		X				X	
158	B	B178: Abschnitt A4 - Nostitz	BVWP		X			X		X		X	
159	B	B178: Abschnitt Nostitz - Löbau	BVWP		X			X		X			
160	B	B178: Abschnitt Löbau-Obercunnersdorf	BVWP		X			X		(X)	X		
161	B	B178: Abschnitt Obercunnersdorf-Niederoderwitz	BVWP		X			X		X	X		
162	B	B178: Abschnitt Niederoderwitz-Oberseifersdorf	BVWP		X			X		X	X		
163	B	B178: Abschnitt B99-Bundesgrenze	BVWP	X				X		X	X		

LOSE 1 UND 2**RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE DER GENERALDIREKTION FÜR NATIONALSTRABEN UND AUTOBAHNEN**

Tabelle 12: Los 2 - Polnische Seite - Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umsetzung ²⁸	in Invest.pl. ²⁹		Idee ³⁰	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
164	BAB	A-18: Abschnitt Olszyna – Golnice, 2. Fahrbahn	GDDKiA		X				X				
165	BAB	A-2: Abschnitt Świecko - Nowy Tomyśl	GDDKiA		X				X				
166	BAB	Ausbau zwischen Cottbus-Zielona Góra-Poznań, inkl Brückenbauwerk											
167	BAB	A4: Autobahnbauphase I Zgorzelec-Wykroty	GDDKiA	X					X	X	X		
168	BAB	A4: Autobahnbauphase II Wykroty-Krzyżowa	GDDKiA	X					X		X		
169	BAB	A8: Bau der Umgehungsautobahn von Wrocław			X				X		X		
170	B	S3: Abschnitt Wojewodschaft Zachodniopomorskie- Gorzów Wlkp.	GDDKiA		X				X		X		
171	B	S3: Abschnitt Gorzów Wlkp. - Międzyrzecz;	GDDKiA		X				X		X		
172	B	S3: Abschnitt Międzyrzecz - Sulechów	GDDKiA		X				X		X		
173	B	S3: Abschnitt Sulechów – Nowe Miasteczko 2. Fahrbahn	GDDKiA		X				X		X		
174	B	S3: Abschnitt Nowe Miasteczko – Wojewodschaft Niederschlesien	GDDKiA		X				X		X		
175	B	S3: OU Gorzów Wlkp.; 2. Fahrbahn	GDDKiA		X				X		X		
176	B	S3: OU Międzyrzecz; 2. Fahrbahn	GDDKiA		X				X		X		
177	B	S3: OU Gorzów Wlkp.; 1. Fahrbahn	GDDKiA	X					X		X		
178	B	S3: OU Nowa Sól; 1. Fahrbahn	GDDKiA	X					X		X		
179	B	N 31: OU Kostrzyn	GDDKiA		X				X	X		X	
180	B	N 29/31: OU Słubice	GDDKiA		X				X	(X)		X	
181	B	N 12: OU Wschowa	GDDKiA		X				X			X	
182	B	N 12: OU Szproptawa- 2 BA	GDDKiA		X				X			X	
183	B	N 12: OU Łęknica	GDDKiA		X				X			X	
184	B	N 32: OU Kargowa	GDDKiA		X				X			X	
185	B	N 27: OU Nowogród Bobrzański	GDDKiA		X				X			X	
186	B	Neubau N 27: Abschnitt Świdnica - Nowogród Bobrzański	GDDKiA		X				X			X	
187	B	Neubau N 27: Abschnitt Nowogród Bobrzański - Żary	GDDKiA		X				X			X	

²⁸ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt²⁹ in der Investitionsplanung verankert³⁰ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umset- zung ²⁸	in Invest.pl. ²⁹		Idee ³⁰	D	P	Gren- ze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
188	B	Neubau N 12: Abschnitt Żary - Żagań	GDDKiA		X				X		X		
189	B	N 22: OU Gorzów Wlkp.	GDDKiA			X			X				
190	B	S 22: Gorzów Wlkp.- Elbląg					X		X				
191	B	S 8: Abschnitt Wrocław-Syców	GDDKiA		X				X		X		
192	B	S 8: Abschnitt Wrocław Psie Pole - Umgehung von Oleśnica;	GDDKiA		X				X		X		
193	B	S 8: Abschnitt Umgehung von Oleśnica - Syców	GDDKiA		X				X		X		
194	B	Neubau S 3: von der Wojewodschaft Lubuskie Legnica - Jawor - Bolków - Kamienna Góra - Lubawka	GDDKiA		X				X		X		
195	B	Neubau S 5: Abschnitt Rawicz - Trzebnica - Wrocław	GDDKiA		X				X		X		
196	B	N 94: Fahrbahnsanierung Abschnitt Krzywa-Wrocław	GDDKiA		X				X		X		
197	B	N 94: Abschnitt Krzywa-chojnow	GDDKiA		X				X		X		
198	B	N 94: Abschnitt Chojnow - Legnica	GDDKiA		X				X		X		
199	B	N 94: Legnica - Prochowice	GDDKiA		X				X		X		
200	B	N 94: Mazurowice - Wilczków, Umbau Brücke Bahnüberführung	GDDKiA		X				X		X		
201	B	N 94: Wilczków - Środa Śląska	GDDKiA		X				X		X		
202	B	N 94: Środa Śląska - Wrocław	GDDKiA		X				X		X		
203	B	N 8: Ausbau Abschnitt Radzików-Bielany Wrocławskie	GDDKiA		X				X		X		
204	B	N 5: Ausbau Abschnitt Trzebnica - Wrocław	GDDKiA		X				X		X		
205	B	S 3: OU Jawor	GDDKiA		X				X		X		
206	B	N 3/N 5: OU Bolków	GDDKiA		X				X		X		
207	B	N 3: OU Lubin	GDDKiA		X				X		X		

LOSE 1 UND 2**RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS PLÄNEN DER LÄNDER**

Tabelle 13: Los 2 - Deutsche Seite - Pläne der Länder

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Um- set- zung ³¹	in Invest.pl. ³²		I- dee ³³	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
208	B	B87: Beeskow - Lübben - A13	MIR ²		X			X			X		
209	B	B97: A15 - Spremberg	MIR ³⁴		X			X			X		
210	B	B97: Spremberg - Bernsdorf	MIR ²		X			X			X		
211	B	B167: Ausbau (2-streifig) Bad Freienwalde-Seelow	MIR		X			X		(X)	X		
212	B	B168n: A12 Fürstenwalde Ost - Beeskow	MIR		X			X			X		
213	L	S94/S102: Bernsdorf-Kamenz-Burkau	FEV	X		X		X				X	
214	L	S95/S100: Süd- und Nordwestumgehung Kamenz	FEV		X			X				X	
215	L	S95: OU Pulsnitz	FEV		X			X			X		
216	L	S95: OU Radeberg	FEV	X				X			X		
217	L	S101: OU Crostwitz	FEV			X		X				X	
218	L	S 106/S111: Umfahrung Bautzen	FEV			X		X				X	
219	L	S107: OU Quatitz	FEV					X					
220	L	S111a: Südwestumgehung Görlitz	FEV					X		X			
221	L	S121: Uhyst - Klitten	FEV					X					
222	L	S121: Niesky - Rothenburg	FEV					X					
223	L	S122: OU Kleinradmeritz	FEV					X					
224	L	S126: OU Weißwasser	FEV					X					
225	L	S127: Zufahrt GÜG Bad Muskau	FEV					X		X			
226	L	S127: Weißkeißel - Skerbersdorf	FEV					X					
227	L	S127: Zufahrt GÜG Deschka	FEV		X			X		X			
228	L	S128: Verbindung zur B99 in Hagenwerder	FEV					X		X			
229	L	S129: Verlegung Wendisch-Paulsdorf	FEV					X					
230	L	S131: Boxberg – Schw. Pumpe (Spreestr., 2.BA)	FEV					X					
231	L	S131: OU Boxberg	FEV					X					
232	L	S133: Oibersdorf - Eckartsberg	FEV					X					
233	L	S135: Spitzkunnersdorf - Neugersdorf	FEV					X					

³¹ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt³² in der Investitionsplanung verankert³³ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet³⁴ Pressemitteilung MIR „Straßenplanungen überprüft“ vom 4. Juli 2007

LOSE 1 UND 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
				in Um- set- zung ³¹	in Invest.pl. ³²		I- dee ³³	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
234	L	S139: OU Mittelherwigsdorf	FEV			X		X					
235	L	S142: Neugersdorf – B178neu	FEV		X			X					
236	L	S152: OU Oppach	FEV					X					
237	L	S158: OU Geißmannsdorf	FEV					X					
238	L	S177: OU Großermannsdorf	FEV	X				X					
239	L	S177: OU Radeberg	FEV	X				X					

RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS PLÄNEN DER LÄNDER

Tabelle 14: Los 2 - polnische Seite - Pläne der Länder

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
				in Um- set- zung ³⁵	in Invest.pl. ³⁶		Idee ³⁷	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
240	L	W 137: OU Ośno Lubuskie	ZDW ZG		X				X				
241	L	W 158/160: OU Drezdenko – 1 BA	ZDW ZG		X				X				
242	L	W 278: OU Sława – 2 BA	ZDW ZG		X				X				
243	L	W 279: OU Drzonków	ZDW ZG		X				X				
244	L	W 288: OU Bogaczów	ZDW ZG		X				X				
245	L	W 289/287: OU Lubsko	ZDW ZG		X				X				
246	L	W 303: OU Lubienicko i Jezioro	ZDW ZG		X				X				
247	L	W 303/304: OU Babimost	ZDW ZG		X				X				
248	L	W 304: OU Nowe Kramsko	ZDW ZG		X				X				
249	L	W 315: OU Nowa Sól – 1 BA	ZDW ZG		X				X				
250	L	W 137: OU Kunowice	ZDW ZG			X			X			X	
251	L	W 297: OU Kożuchów	ZDW ZG			X			X			X	
252	L	W 289: OU Nowogród Bobrzański	ZDW ZG			X			X			X	
253	L	W 278/315: OU Konotop	ZDW ZG			X			X			X	
253	L	W 296: OU Iłowa	ZDW ZG			X			X			X	
254	L	W282/315 Ausbau als N 32N (Zielona Góra – Wolsztyn)	ZDW ZG			X			X			X	
255	L	W 134: D/PL Straßenverbindung	ZDW ZG		X							X	
256	L	Neubau Wojewodschaftsstraße Bielany - Łany - Długoleka (16 Lose)	IP DS (Ziff. 1-16)		X				X			X	
257	L	Entlastungsstraße - Zubringer zu A4	RBWP										

³⁵ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt³⁶ in der Investitionsplanung verankert³⁷ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umset- zung ³⁵	in Invest.pl. ³⁶ bis 2013 nach 2013		Idee ³⁷	D	P	Gren- ze	hoch	mittel	gering
		und A18 bestehend aus Abschnitt W296 sowie W351, 352, 354											
258	L	W 381: OU Nowa Ruda – 2 BA	IP DS (Ziff.17)		X				X		X		
259	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3 BA	IP DS (Ziff.18)		X				X		X		
260	L	W 381: OU Nowa Ruda – 3 BA	IP DS (Ziff.18)		X				X		X		
261	L	W 384: OU Dzierżoniów	IP DS (Ziff.25)		X				X		X		
262	L	W 367/366: OU Mysłakowice und Miłków	IP DS (Ziff.27)		X				X		X		
263	L	Bau der Grenzbrücke Piensk-Deschka	IP DS (Ziff.33)		X					X	X		
264	L	Bau der Oderbrücke zwischen Brzeg Dolny und Głoska	IP DS (Ziff.40)		X				X		X		
265	L	W 340 : OU Gryfów Śląski	IP DS (Ziff.50)		X				X		X		
266	L	W 340 : OU Dobroszyce	IP DS (Ziff.51)		X				X		X		
267	L	W 345 : OU Budziszów Wielki	IP DS (Ziff.52)		X				X		X		
268	L	W 374 : OU Strzegom	IP DS (Ziff.53)		X				X		X		
269	L	W 376 : OU Szczawno Zdrój	IP DS (Ziff.54)		X				X		X		
270	L	OU Ząbkowice Śląskie	IP DS (Ziff.55)		X				X		X		
271	L	OU Zawidów	IP DS (Ziff.56)		X				X		X		
272	L	OU Świdnica	IP DS (Ziff.57)		X				X		X		
273	L	Bau einer 4-spurigen Anschlussverbindung vom AS Pietrzykowice zur N35	IP DS (Ziff.72)		X				X		X		
274	L	W 134: „kleine“ OU Rzepin	ZDW ZG		X				X		X		

LOSE 1 UND 2**RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS DER PRIORITÄTENLISTE ZUR WIEDERHERSTELLUNG ZERSTÖRTER GRENZBRÜCKEN**

Tabelle 15: Los 2 - Deutsche und polnische Seite - Prioritätenliste zur Wiederherstellung zerstörter Grenzbrücken

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umsetzung ³⁸	in Invest.pl. ³⁹		Idee ⁴⁰	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
275	G	Guben-Gubin (Theaterinsel; Fußgänger)	P-L		X			X	X	X	X		
276	G	Grenzübergang Coschen-Zytowan (Fußgänger, Radfahrer, Warenverkehr 7,5 Tonnen)	P-L		X			X	X	X	X		
277	G	Güstebieser Loose-Gozdowice (Fährverbindung)	P-L	X				X	X	X	X		
278	G	Zelz-Siedlec (Rad- und Fußgängerverbindung)	P-L		X			X	X	X	X		
279	G	Forst-Zasieki (Rad- und Fußgängerverbindung)	P-L		X			X	X	X	X		
280	G	Ratzdorf-Kosarzyn, Brücke für Fußgänger und Radfahrer (nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen)	P-L		X			X	X	X	X		
281	G	Neurüdnitz-Stara Rudnica, Brücke für Fußgänger und Radfahrer, alternativ Fährverbindung	P-L		X			X	X	X	X		
282	G	Lebus-Górzycza-Nowy Lubusz, Fährverbindung, Dreiecksverbindung (nach vollständigem Beitritt der Republik Polen zum Schengener Abkommen)	P-L		X			X	X	X	X		
283	G	Nowy Lubusz-Lebus	P-L		X			X	X	X	X		

³⁸ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt³⁹ in der Investitionsplanung verankert⁴⁰ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2**RELEVANTE VERKEHRSPROJEKTE AUS SONSTIGEN PLANUNGEN UND VORSTELLUNG DER REGIONEN UND KOMMUNEN**

Tabelle 16: Los 2 - Deutsche Seite - Sonstige Planungen und Vorstellungen der Regionen und Kommunen

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umset- zung ⁴¹	in Invest.pl. ⁴²		Idee ⁴³	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
284	B	B112/B87: Südtangente Frankfurt (Oder)			X			X		(X)	X		
285	L	Ausbau der K 6702 Steinsdorf-Coschen (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	RPG										
286	L	Ausbau der K 6701 Wellmitz-Breslack (Vorbereitung für neuen GÜG Zytowan)	RPG										
287	L	Anbindung KV-Terminal ETTC Frankfurt (Oder) an B112/Oder-Lausitz-Trasse	RPG										
288	F/R	Oder-Neiße-Radweg	Homepage Viadrina										
289	G	Grenzübergang Krauschwitz-Leknica	KGÜ					X	X	X	X		
290	G	Grenzübergang Lodenau - Sobolice	KGÜ					X		X	X		
291	G	Grenzübergang Deschka - Piensk	KGÜ					X		X	X		
292	G	Grenzübergang Görlitz - Kozlice	KGÜ					X		X	X		
293	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	KGÜ					X		X	X		
294	G	Grenzübergang Ostritz - Krzewina	KGÜ					X			X		
295	G	Grenzübergang Zittau-Nord (B178) – Sieniawka	KGÜ					X			X		
296	G	Grenzübergang Pechern – Przewoz Potok	KGÜ		X			X		X			
297	G	Grenzübergang Klein-Priebus/Bucze	KGÜ		X			X		X			
298	G	Grenzübergang Bad Muskau – Leknica („Engl. Brücke“)	KGÜ		X			X		X			
299	G	Grenzübergang Rothenburg/Toporow	KGÜ		X			X		X			
300	G	Grenzübergang Görlitz - Zgorzelec	KGÜ		X			X		X			
301	G	Grenzübergang Ostritz-Marienthal – Posada („Klosterbrücke“)	KGÜ		X			X		X			
302	G	Grenzübergang Hirschfelde-Rosenthal – Turosow	KGÜ		X			X		X			
303	G	Grenzübergang Hirschfelde – Turosow („Aschebrücke“)	KGÜ		X			X		X			
304	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Reißmühle“)	KGÜ		X			X		X			

⁴¹ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt⁴² in der Investitionsplanung verankert⁴³ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG BAB - Autobahn B - Bundes-/Nationalstraße L - Landes-/Wojewodschaftsstraße K - Kommunale Straße		QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
				in Umsetzung ⁴¹	in Invest.pl. ⁴²		Idee ⁴³	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
					bis 2013	nach 2013							
305	G	Grenzübergang Zittau – Porajow („Lusatiaweg“)	KGÜ		X			X		X			
306	G	Dreiländerpunkt Trójstyk-Bod Trojzemi-Zittau-Bogatynia	KGÜ		X			X	X	X	X		

4.5 Schiene

4.5.1 Los 1

VORHANDEN

Die Bahnstrecke Rostock-Stralsund-Rügen durchquert die Euroregion Pomerania im Norden. Darüber hinaus führt von Stralsund die Trasse über Greifswald, Pasewalk und Angermünde Richtung Berlin. Die Verbindung von Berlin nach Szczecin führt ebenfalls über Angermünde. Alle benannten Strecken sind dem IC-/EC-Netz zugehörig, ein ICE-Streckennetz existiert in diesem Teil nicht.

Auf polnischer Seite ist die Intercity-Strecke von Szczecin Richtung Poznań die einzige Strecke mit überregionaler Bedeutung. Darüber hinaus verbinden untergeordnete Strecken Szczecin mit Koszalin sowie Świnoujście.

Die Bahnverbindung von Berlin nach Szczecin ist derzeit noch wenig attraktiv, da insbesondere in dem Bereich zwischen Angermünde und Szczecin zahlreiche Langsamfahrstellen vorhanden sind, die ein komfortables Reisen sehr verzögern. Eine durchgängige Verbindung von Szczecin Richtung Stralsund existiert nicht.

VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE

Für die Querung der Grenze steht nur ein Grenzübergang zur Verfügung.

Tabelle 17:
Vorhandener Grenzübergang -
Schiene

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Tantow-Szczecin Gumience	▪ Personen- und Güterverkehr
Pasewalk-Grambow-	▪ Personen- und Güterverkehr (klären!)

LOSE 1 UND 2**GEPLANT**

Folgenden Schieneninfrastrukturprojekte sind in den kommenden Jahren geplant:

Tabelle 18: Zusammenstellung der relevanten Verkehrsprojekte - Schiene - Los 1

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ⁴⁴	in Invest.pl. ⁴⁵		Idee ⁴⁶	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
				bis 2013	nach 2013							
307	Ausbaustrecke Berlin-Rostock	BVWP		X			X				X	
308	Ausbaustrecke Berlin-Pasewalk-Stralsund	BVWP			X		X				X	
309	Ausbau Bahnstrecke Saßnitz-Bergen-Stralsund	EHK-P		X			X				X	
310	Ausbaubaustrecke Rostock-Stralsund (Bestandteil VDE1)	BVWP	X				X				X	
311	ÖPNV-Verbindung Seebad Ahlbeck-Swinoujscie			X			X	X	X	X		
312	Ausbau Bahnstrecke Berlin-Angermünde-Grenze D/PL	BVWP/IRP-S		X			X		X	X		
313	Ausbau E 59 Szczecin - Wrocław	PKP PLK		X				X			X	
314	Ausbau E 28 Goleniów – Kołobrzeg	PKP PLK		X				X			X	
315	Ausbau E 65 Szczecin Świnoujscie	PKP PLK		X				X			X	
316	Ausbau Linie Nr. 175 Wałcz – Ulikowo	PKP PLK		X				X			X	
317	Ausbau Linie Nr. 401 Szczecin – Goleniów	PKP PLK		X				X			X	
318	Ausbau E 59 Szczecin - Poznań	PKP PLK										

Für weitere Strecken ist kein Ausbau im Netz geplant, Netzerweiterungen sind ebenfalls nicht vorgesehen.

4.5.2 Los 2**VORHANDEN**

Im Südraum sind vor allem die Bahnverbindungen von Berlin über Frankfurt (Oder) Richtung Rzepin, von Berlin über Cottbus Richtung Zary sowie von Cottbus Richtung Görlitz von Bedeutung. Die Verbindung von Berlin Richtung Dresden berührt den Untersuchungsraum im Westen. Auf polnischer Seite sind die Intercityverbindungen von Poznań nach Wrocław, von Rzepin Richtung Poznań und von Zary Richtung Wrocław von Bedeutung. Darüber hinaus existiert auf polnischer Seite ein feiner verzweigtes Netz von untergeordneter Bedeutung, das jedoch aufgrund des baulichen Zustandes und der damit verbundenen z. T.

⁴⁴ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt

⁴⁵ in der Investitionsplanung verankert

⁴⁶ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

sehr geringen Fahrgeschwindigkeiten für die Entwicklung des Gesamttraumes keine Relevanz hat.

Um die Anbindung von Berlin Richtung Wrocław zu optimieren stehen gemäß der Untersuchungen aus dem Projekt „Rail Baltica“ nur die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung:

- Rzepin-Poznań-Leszno
- oder alternativ Görlitz/Horka - Legnica.

Der Berliner Europabericht 2006-2007 formuliert sehr pointiert die derzeitige Problemlage im deutsch-polnischen Eisenbahnverkehr:

Aus dem Berliner Europabericht
2006-2007

fehlendes
Eisenbahnrahmenabkommen
Deutschland-Polen

Im grenzüberschreitenden Bahnverkehr nach Polen erschweren eine Reihe rechtlicher, administrativer und organisatorischer Hemmnisse den Bahnverkehr und schwächen die Wettbewerbsposition der Schiene. Es müssen daher die rechtlichen Voraussetzungen verbessert werden, damit die langen **Abfertigungszeiten der Güterzüge an den Grenzbahnhöfen** reduziert werden, der Einsatz von Lokomotiven, Triebwagen und Personal in den Grenzabschnitten erleichtert und die Wettbewerbsfähigkeit von Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr gesteigert wird. So ist z.B. der **Zugang privater deutscher Eisenbahnverkehrsunternehmen zu den polnischen Grenzbahnhöfen immer noch nicht geregelt**, da es kein zeitgemäßes Eisenbahnrahmenabkommen Deutschland - Polen gibt.

wichtige Rahmenbedingung:
Anschlussoptimierung vor
Streckenausbau

Auf der Verbindung **Berlin-Szczecin** konnten, durch das Ende 2004 verbesserte Bahnangebot, bereits **Fahrgastzuwächse** generiert werden. Dazu haben auch tarifliche Verbesserungen beigetragen. So wird das Länderticket Brandenburg-Berlin nunmehr auch in Szczecin verkauft und dessen Gültigkeit auf den Berliner Nahverkehr seit August 2005 ausgedehnt. Zudem kann mit diesem und anderen VBB-Zeitkarten seit Dezember 2005 der Szczeciner Nahverkehr benutzt werden. Allerdings haben sich Ende 2005 durch **mangelhafte Fahrplanabstimmung** im Grenzbahnhof Küstrin die Fahrtzeiten auf der Ostbahn von Berlin nach Gorzów (Hauptstadt der Wojewodschaft Lubuskie) verschlechtert. Zudem sind die Direktanschlüsse des Regionalexpress-Zuges Berlin-Szczecin nach Danzig und Kolberg weggefallen. Das Land Berlin vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass zur Verkürzung von Reisezeiten zunächst **Anschlussoptimierungen vor Streckenausbaumaßnahmen** Priorität genießen müssen.

Ausbau der Strecke Berlin-
Frankfurt (Oder) weit
fortgeschritten

Am 30. April 2003 wurde in Görlitz das „Abkommen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ ratifiziert. Dort wurde festgelegt, dass die Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) bis zur Grenze auf eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut wird. Die Strecke Dresden-Görlitz wird für Geschwindigkeiten von 120 bis 160 km/h ertüchtigt. Darüber hinaus wird derzeit ein Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen vorbereitet, der den Neubau sowie die Instandhaltung der Eisenbahngrenzbrücken über Oder und Neiße regeln wird. Mit der Unterzeichnung des Vertrages wird noch im laufenden Jahr gerechnet. Ziel wird sein, die Verantwortlichkeiten für den Bau bzw. die Instandhaltung jeweils einem Land zuzuordnen.

LOSE 1 UND 2**VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE**

Für die Querung der Grenze stehen sechs Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 19:
Vorhandene Grenzübergänge -
Schiene

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Küstrin-Kietz-Kostrzyn	▪ Personen- und Güterverkehr
Frankfurt (Oder)-Kunowice	▪ Personen- und Güterverkehr
Guben-Gubin	▪ Güterverkehr
Forst-Lausitz	▪ Personen- und Güterverkehr
Horka-Wegliniec	▪ Güterverkehr
Görlitz-Zgorzelec	▪ Personen- und Güterverkehr

LOSE 1 UND 2

Bahnübergang Horka-Węliniec ist nur für den Güterverkehr zugelassen, alle anderen Grenzübergänge sind sowohl für den Güter-, als auch für den Personenverkehr zugelassen. Die Verbindungen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) sowie die Verbindung Dresden-Görlitz sind zweigleisig ausgebaut, alle anderen Linien weisen lediglich ein Gleis auf. Elektrifiziert ist nur die Strecke zwischen Berlin und Frankfurt (Oder).

GEPLANT

Tabelle 20: Zusammenstellung der relevanten Verkehrsprojekte - Schiene - Los 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ⁴⁷	in Invest.pl. ⁴⁸		Idee ⁴⁹	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
				bis 2013	nach 2013							
319	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) auf 160 km/h, Bahnbrücke Frankfurt (Oder)	BVWP/IRP-S	X	X			X		X	X		
320	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Dresden (Ausbau für 200 km/h)	BVWP/IRP-S	X	X			X			X		
321	Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Görlitz (Elektrifizierung Cottbus-Görlitz, 2-gleisiger Ausbau Lübbenau-Cottbus, $v_{max} = 160$ km/h)	BVWP/IRP-S	X	X			X		(X)	X		
322	Nordkreuz - Karow	BVWP		X			X			X		
323	ABS Hoyerswerda – Horka - Bundesgrenze	BPBSW		X			X		X	X		
324	Südkreuz - Ludwigsfelde (Anhalter Bahn)	BVWP		X			X			X		
325	Staaken - Berlin Ostbfh	BVWP		X			X			X		
326	Bahnhof Ostkreuz	BVWP		X			X			X		
327	Nordkreuz - Birkenwerder, 2. Baustufe	BVWP		X			X			X		
328	Südkreuz - Blankenfelde (Dresdener Bahn)	BVWP		X			X			X		
329	Ausbau NE26 Berlin-Küstrin auf 120 km/h	JoiTram										
330	Schieneanbindung BBI	BVWP		X			X			X		
331	Ausbau E 59 Szczecin-Wrocław	PKP PLK								X		
332	Ausbau E 20 Abschnitt Kunowice-Rzepin	PKP PLK		X				X		X		
333	Ausbau Linie Nr. 203 Tczew – Kostrzyn – Abschnitt Krzyż – Kostrzyn	RBWP		X				X			X	
334	Ausbau Linie Nr. 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	RBWP		X				X			X	
335	Ausbau Linie Nr. 358 Abschnitt Czerwieńsk – Zbąszynek	RBWP		X				X			X	
336	Ausbau Linie Nr. 274 Jelenia Góra - Luban - Mikułowa- Zgorzelec - Görlitz	RBWP				X		X		X		
337	Ausbau Linie Nr. 278 , Teil E30 Węliniec-jędrzychowice-Zgorzelec-Görlitz	RBWP		X				X			X	
338	Ausbau Linie Nr. 290 Zbąszynek – Gorzów Wlkp.	RBPW				X		X			X	

⁴⁷ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt⁴⁸ in der Investitionsplanung verankert⁴⁹ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS					RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ⁴⁷	in Invest.pl. ⁴⁸		Idee ⁴⁹	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering	
				bis 2013	nach 2013								
339	Ausbau Linie Nr. 295 Wegliniec - Bielawa - Horka	RBPW				X		X			X		
340	Ausbau Linie Nr. 324 Ręczyn -Hagenwerder - Görlitz	RBPW				X		X			X		
341	Ausbau Infrastruktur Bahnhof Bielawa zachodnia und Grenzübergang auf der Linie 295	RBPW											
342	Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder) (OE 36), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	RPG											
343	Eberswalde-Frankfurt (Oder) (OE 60), Ausbau auf 80 bis 100 km/h	RPG											
344	DB: Neuanschaffung „rollendes Material“, Mehrstromsystem	DB AG											
345	Fahrplanverbund VBB-PKP: „Von Tür zu Tür“	JoiTraM											
346	Tarifverbund VBB-PKP	JoiTraM											
347	Nahverkehr: Straßenbahn Görlitz-Zgorzelec					X	X	X	X		X		
348	Organisation: Gemeinsamer Nahverkehrsverbund					X	X	X	X		X		
349	Interoperabilität: Bahnverkehr						X	X	X	X			

4.6 Wasser

4.6.1 Los 1

VORHANDEN

Als wichtige Binnenschiffahrtswege sind im Raum der Pomerania die Oder sowie die Oder-Havel-Wasserstraße und die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße zu nennen. Über die beiden letztgenannten Wasserstraßen sind Berlin und Szczecin miteinander verbunden.

Stralsund und Greifswald verfügen über Seehäfen mit überregionaler bzw. regionaler Bedeutung. Der Hafen Saßnitz hat neben der Fährfunktion auch Güterumschlagsfunktion. Darüber hinaus verfügen Świnoujście und Szczecin über bedeutende Seehäfen.

Entlang der Binnenwasserstraßen sind Schwedt/Oder und Eberswalde mit bedeutenden Hafenanlagen zu nennen.

Folgende wasserseitige Grenzübergänge sind im Nordraum vorhanden:

LOSE 1 UND 2**VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE**

Für die Querung der Grenze stehen fünf Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 21:
Vorhandene Grenzübergänge -
Wasser

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Altwarper-Nowe Warpno (Neuwarper See)	▪ Personenverkehr
Mescherin-Gryfino (Oder)	▪ Personen- und Güterverkehr
Gartz-Widuchowa (Oder)	▪ Personen- und Güterverkehr
Hohensaaten-Osinów Dolny	▪ Personen- und Güterverkehr
Güstebieser Loose-Gozdowice	▪ Personen- und Güterverkehr

GEPLANT

Tabelle 22: Zusammenstellung der relevanten Verkehrsprojekte - Wasser - Los 1

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ⁵⁰	in Invest.pl. ⁵¹		Idee ⁵²	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
				bis 2013	nach 2013							
350	Havel-Oder-Wasserstraße: Ausbau für 2,20 m abgeladene GMS, Schiffshebewerk Niederfinow	BVWP IRP-W	X	X			X		(X)	X		
351	Hohensaatener-Friedrichsthaler Wasserstraße: Ausbau für 3,50 m abgeladene Kúmos	IRP-W BVWP	X	X			X		(X)	X		

4.6.2 Los 2**VORHANDEN**

Im Südraum ist neben Oder und Warthe die Spree-Oder-Wasserstraße von Bedeutung. Im weiteren Untersuchungsraum, d. h. im sächsischen sowie im polnischen Teil des Untersuchungsraumes finden sich keine Binnenwasserstraßen von Bedeutung.

Die Binnenhäfen von Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde/Spree und Berlin sind die wichtigen wasserseitige Umschlagseinrichtungen im Südteil des Untersuchungsraumes.

⁵⁰ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt

⁵¹ in der Investitionsplanung verankert

⁵² Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2**VORHANDENE GRENZÜBERGÄNGE**

Für die Querung der Grenze stehen zwei Grenzübergänge zur Verfügung.

Tabelle 23:
Vorhandene Grenzübergänge -
Wasser

BEZEICHNUNG	ZUGELASSENE VERKEHRSARTEN
Frankfurt (Oder) Hafen-Słubice	▪ Personen- und Güterverkehr
Eisenhüttenstadt-Milow	▪ Personen- und Güterverkehr

GEPLANT

Tabelle 24: Zusammenstellung der relevanten Verkehrsprojekte - Wasser - Los 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS			RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND			
			in Umsetzung ⁵³	in Invest.pl. ⁵⁴		Idee ⁵⁵	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
				bis 2013	nach 2013							
352	Ausbau Binnenhafen Eisenhüttenstadt (Oder-Spree-Kanal)	STEK		X			X		(X)		X	
353	Spree-Oder-Wasserstraße: Ausbau Schleuse Kersdorf	RPG		X			X				X	
354	Spree-Oder-Wasserstraße: Ersatzneubau Schleuse Fürstenwalde/Spree	RPG		X			X				X	
355	Anpassung Befahrbarkeit Teltow-Kanal an Spree-Oder-Wasserstraße (2,20 m Abladetiefe, 115 m Schleusenlänge)	RPG		X			X				X	

4.7 Luft**4.7.1 Los 1****VORHANDEN**

Die Flugplätze Gütin (Rügen), Neubrandenburg und Heringsdorf werden im Linienflugverkehr angeflogen. Darüber hinaus gibt es in Barth, Klein Keddingshagen (Stralsund), Schmodlow (Greifswald), Anklam, Pasewalk, Eberswalde-Finow und Dedelow Verkehrslandeplätze mit untergeordneter Bedeutung. Auf polnischer Seite gehört der internationale Flughafen Szczecin-Goleniów zur wichtigsten Einrichtung der Luftverkehrsinfrastruktur.

⁵³ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt

⁵⁴ in der Investitionsplanung verankert

⁵⁵ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2**GEPLANT**

Tabelle 25: Zusammenstellung der relevanten Verkehrsprojekte - Luft - Los 1

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ⁵⁶	in Invest.pl. ⁵⁷		Idee ⁵⁸	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
				bis 2013	nach 2013							
356	Verlängerung Start- und Landebahn Flugplatz Rügen (Güttin)	MVBL		X			X				X	
357	Ausbau Verkehrslandeplatz Eberswalde-Finow	MIR										
358	Neubau des Flugplatzes Zagrze Pomorskie			X			X	X	X			
359	Neubau des Flugplatzes Niedźwiady			X			X	X	X			
360	Ausbau des Flugplatzes Goleniów			X			X	X	X			

4.7.2 Los 2**VORHANDEN**

Mit dem Ausbau des Airports Berlin-Brandenburg International (BBI) wird die Region über einen großen Flughafen mit internationaler Bedeutung verfügen (derzeit wird diese Funktion von den drei Berliner Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof übernommen). Ab 2011 wird der BBI seinen Betrieb aufnehmen, die beiden städtischen Flughäfen werden dann sukzessive außer Betrieb genommen.

Auf polnischer Seite sind insbesondere die Flughäfen Wrocław und Zielona Góra von Bedeutung.

GEPLANT

Tabelle 26: Zusammenstellung der relevanten Verkehrsprojekte - Luft - Los 2

NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ⁵⁹	in Invest.pl. ⁶⁰		Idee ⁶¹	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
				bis 2013	nach 2013							
361	Ausbau BBI		X				X			X		

⁵⁶ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt

⁵⁷ in der Investitionsplanung verankert

⁵⁸ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

⁵⁹ in Realisierung befindlich oder politisch/fachlich fest gesetzt

⁶⁰ in der Investitionsplanung verankert

⁶¹ Interesse aus den Regionen bzw. auf nationaler Ebene bekundet

LOSE 1 UND 2

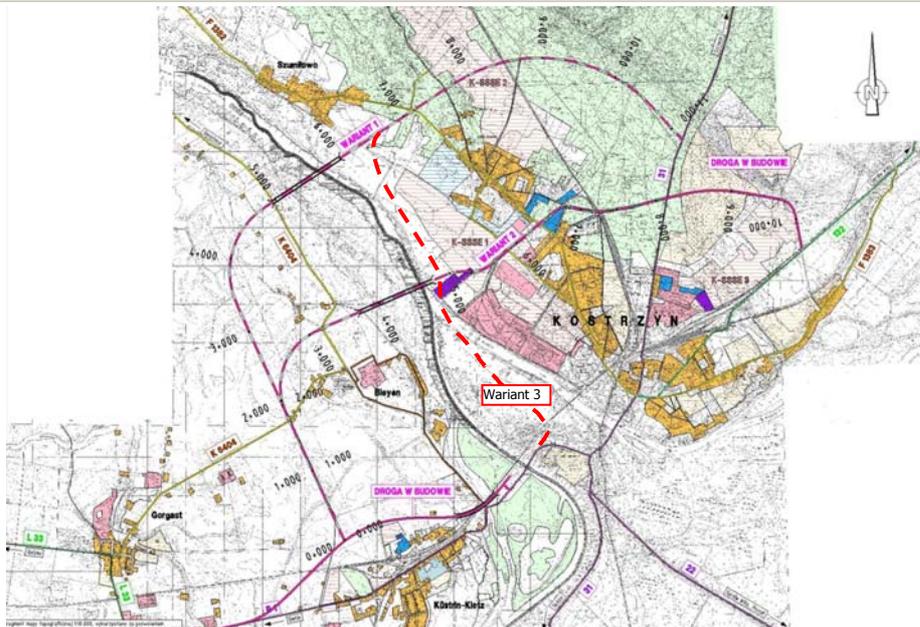
NR.	PROJEKTBEZEICHNUNG	QUELLE	STATUS				RAUMBEZUG			PRIORITÄT LAND		
			in Umsetzung ⁵⁹	in Invest.pl. ⁶⁰		Idee ⁶¹	D	P	Grenze	hoch	mittel	gering
				bis 2013	nach 2013							
362	Ausbau Verkehrslandeplatz Strausberg (14 t Startgewicht, 1,5 km Start- und Landebahn)											
363	Ausbau des Flugplatzes Babimost			X				X		X		
364	Neubau des Rettungs- und Sportflugplatzes Gorzów Wlkp.			X				X				
365	Neubau Flughafenterminal Wrocław**	IP Wr		X				X		X		

LOSE 1 UND 2

4.8 Projektbeschreibungen - „Mustersteckbrief“

Entsprechend des nachfolgenden Beispielen werden die Projektbeschreibungen für alle ausgewählten Projekte der Verkehrsinfrastruktur erstellt.

PROJEKT 72: ORTSUMFAHRUNG KOSTRZYN N31

BESCHREIBUNG	INHALT
PROJEKTbeschreibung	
	
Projekttitel	Ortsumfahrung Kostrzyn N31
Kurzbeschreibung des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> • kurze, stichpunktartige Beschreibung <ul style="list-style-type: none"> – Trassenführung nördlich um Kostrzyn – derzeit in drei Varianten diskutiert – ÖPNV vorhanden: k. A. – Umweltaspekte (Lärm, Schadstoffe): k. A. – Sonderbauwerke: neues Brückenbauwerk Oderquerung, nördlich des vorhandenen Standortes – sonstige Besonderheiten: k. A. • Projektziele: <ul style="list-style-type: none"> – optimale Anbindung der Sonderwirtschaftszone an die regionalen und überregionalen Verkehrsnetze – Entlastung der Ortslage Kostrzyn vom Durchgangsverkehr – Schaffung einer weiteren grenzüberschreitenden Verbindung und damit Entlastung des vorhandenen Grenzüberganges • Einordnung in übergeordnete Strategie: zu klären • Abhängigkeit von anderen Projekten: <ul style="list-style-type: none"> – B1: Ortsumfahrung Kietz/Küstrin – Brückenstandort Oderquerung • Konformität zu den Raumordnerischen Leitbildern für den Raum entlang der deutsch-polnischen Grenze: <ul style="list-style-type: none"> – Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu ver-

LOSE 1 UND 2

BESCHREIBUNG		INHALT			
		knüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.			
Projekträger		<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger: zu klären • Ansprechpartner: zu klären 			
Priorität im Landesmaßstab	• D	• <input type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
	• PL	• <input checked="" type="checkbox"/> hoch	• <input type="checkbox"/> mittel	• <input type="checkbox"/> gering	
Planungs-/Realisierungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung des »Studiums« mit zwei Trassenvarianten • die dritte Trassenvariante ist derzeit in der Diskussion zwischen deutscher und polnischer Seite, verbindliche Aussagen zu einer möglichen Trassenführung liegen zum Redaktionszeitpunkt nicht vor • Stand Planungsverfahren: Lokalisationsstudie (Juni 2006) mit drei Trassenvarianten • Beschlusslage/Verbindlichkeit: zu klären 				
Geplanter Zeitablauf	• zu klären				
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • voraussichtliche Gesamtkosten: k. A. • Finanzierung: k. A. 				
PLANUNGSPROZESS					
Planungsverfahren	• zu klären				
Grenzüberschreitende Abstimmung	erforderlich: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	erfolgt: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein				
	<ul style="list-style-type: none"> • Da die bisherigen Abstimmungen nicht ganz zufrieden stellend verlaufen sind, ist vorgesehen, eine Arbeitsgruppe zu bilden, die mit Vertretern aus polnischen und deutschen Planungsbehörden (GL, NL Straßenwesen, Landkreis Märkisch-Oderland) besetzt ist. Die Leitung wird voraussichtlich die polnische Seite übernehmen. 				
Planungs-/Realisierungshemmnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die zeitlich versetzte Planung der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin und der Ortsumfahrung Kostrzyn konnte bisher keine optimale Planungsabstimmung erfolgen. Durch die Diskussion der dritten Trassenvariante wird derzeit nach einer, den Rahmenbedingungen gerecht werdenden Trasse gesucht. • Hintergrund: Die Planungen der Ortsumfahrung Kietz/Küstrin erfolgten in stetiger Abstimmung und im Konsens mit der polnischen Seite. Durch die erfolgte Ausweisung der Sonderwirtschaftszone auf der polnischen Seite haben die Planungen zur Ortsumfahrung Kostrzyn eine neue Dynamik entwickelt und zu dem zeitversetzt durchgeführten Planungsverfahren geführt. 				
Öffentlichkeitsarbeit	• k. A.				

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung	
	hoch	mittel	gering	keine Angabe		
Effekte						
Beiträge zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Erreichbarkeit von bestehenden wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 		X			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Da die Fahrzeitverkürzung durch die OU für die Gesamtstrecke Berlin-Gorzów Wlkp. nur gering ausfallen wird - unabhängig von der

LOSE 1 UND 2

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
						gewählten Variante - wird die Wirkung im gesamt-räumlichen Maßstab als mittel eingestuft.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit von geplanten wirtschaftlich relevanten Einrichtungen 				X	<ul style="list-style-type: none"> Über geplante wirtschaftlich relevante Einrichtungen liegen keine Informationen vor.
	<ul style="list-style-type: none"> Senkung der Beförderungskosten, Verringerung der Reisezeiten 		X			<ul style="list-style-type: none"> Bezogen auf die Gesamtstrecke Berlin-Gorzów Wlqp. ist die Senkung der Reisezeit durch die OU mit einer mittleren Wirkung eingeschätzt.
Raum-/Erschließungswirkung, erwartete Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Erreichbarkeit 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Erreichbarkeit von Gorzów Wlqp. aus Richtung Berlin wird verbessert. Da jedoch die Gesamtstrecke betrachtet werden muss, kann die relativ kurze Ortsumgehung nur eine mittlere Wirkung entfalten.
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Anbindung an die transeuropäischen Netze 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Anbindung an den transeuropäische Korridor II wird geringfügig verbessert.
	<ul style="list-style-type: none"> positive räumliche Wirkungen (Entlastung von sensiblen Bereichen, Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität, Verringerung von Trennwirkungen, etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch den Bau der OU wird die Innenstadt von Kostrzyn deutlich vom Durchgangsverkehr entlastet.
	<ul style="list-style-type: none"> Entlastung der Umwelt (FFH-Gebiete, Natura 2000, CO₂-Emissionen, Lärm, Flächenverbrauch, etc.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Über vorhandene Schutzgebiete liegen keine Informationen vor.
	<ul style="list-style-type: none"> Restriktionen hinsichtlich Natura 2000 Gebiete Hochwasserschutz 				X	<ul style="list-style-type: none"> s. o.
Erwartete Verkehrseffekte	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Verkehrsvermeidung 			X		<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verbesserung der Durchgängigkeit der N31 wird die OU keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leisten.
	<ul style="list-style-type: none"> Beitrag zur Stärkung des ÖPNV 			X		<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt beinhaltet keine Ansätze zur Stärkung des ÖPNV.
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung von sensiblen Bereichen in weniger sensible Bereiche (Bezug: Siedlungsstrukturen) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung des Stadtkernes von Kostrzyn wird hier ein hoher Effekt erzielt.

LOSE 1 UND 2

BEWERTUNG						
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)		Wirkungen				Begründung
		hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger (Schiene, Wasser) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene bzw. das Wasser wird mit der OU nicht befördert.
	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung der Verkehrssicherheit 	X				<ul style="list-style-type: none"> Durch die Entlastung der Innenstadt und die Herstellung von signalisierten Verkehrsknoten kann ein wirkungsvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden.
Auswirkungen auf andere relevante Infrastruktureinrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsprojekten (z. B. erforderliche Anbindung an ebenfalls geplante Straße etc.) 	X				<ul style="list-style-type: none"> Insbesondere mit der Trassenführung der OU Kietz-Küstrin auf deutscher Seite weist dieses Projekt sehr hohe Wechselwirkungen auf (Standort Oderbrücke, Straßenanbindung etc.)
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit vorhandenen Infrastrukturen (soziale, Bildung, touristische, wirtschaftliche, etc.) 			X		<ul style="list-style-type: none"> Die vorhandenen Infrastrukturen werden nur marginal von den verkehrlichen Effekten der OU berührt.
	<ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen mit geplanten Infrastrukturen (s. o.) 				X	<ul style="list-style-type: none"> Angaben zu geplanten Infrastrukturen liegen nicht vor.
Relevanz für DPERON		X				<ul style="list-style-type: none"> Da die OU auf einem relevanten Verkehrskorridor liegt (Berlin-Gorzów Wlkp.) hat sie hohe Relevanz für die Entwicklung des DPERON.
Planungsumsetzung (Realisierungschancen)						
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> gesicherte Finanzierung EU-Förderung 					<ul style="list-style-type: none"> Angaben zur Finanzierung liegen nicht vor
Konformität Leitbilder, Vereinbarungen	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu übergeordneten (grenzübergreifenden) Leitlinien, Leitbildern 		X			<ul style="list-style-type: none"> Die Leitbilder formulieren als Ziel die Förderung von grenzüberschreitenden lokalen und regionalen Verbindungen, um die bestehenden Verkehrsnetze zu verknüpfen. Vor dieser Zielformulierung ist das Projekt zielkonform.
	<ul style="list-style-type: none"> Konformität zu zwischenstaatlichen Vereinbarungen etc. 				X	<ul style="list-style-type: none"> Die OU ist nicht in zwischenstaatlichen Vereinbarungen geregelt.
Defizite und Handlungsbedarf						
Zusammenfassung Defizite	<ul style="list-style-type: none"> verkehrlich Abstimmung eines gemeinsamen Brückenstandortes 					

LOSE 1 UND 2

BEWERTUNG					
BEWERTUNGSKRITERIEN (QUALITATIV)	Wirkungen				Begründung
	hoch	mittel	gering	keine Angabe	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ prozessual ▪ Kontinuität bilateraler Abstimmungsprozess 				
Projektbezogener Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kontinuierliche Abstimmung unbedingt erforderlich ▪ Verstetigung anstreben, langfristiger Planungsbedarf ▪ Einsatz einer grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe ist sehr sinnvoll 				

4.9 Stärken und Schwächen der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen

Diese Zusammenstellung von Stärken und Schwächen wird im weiteren Fortgang des Projektes fortgeführt. Insbesondere nach Vervollständigung der Steckbriefe bzw. nach Erarbeitung des Verkehrskonzeptes (Los 4) werden verschiedene Aspekte in anderem Licht betrachtet und zu einer differenzierten Einschätzung der Stärken und Schwächen führen.

Tabelle 27:
erste Zusammenstellung der Stärken und Schwächen des Untersuchungsraumes

VERKEHRSTRÄGER	STÄRKEN/CHANCEN	SCHWÄCHEN/RISIKEN
STRASSE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gute Erschließung über das Autobahnnetz auf deutscher Seite ▪ gut ausgebaute Grenzübergänge im Autobahnnetz, die derzeit aufgrund der Grenzkontrollen noch an der Kapazitätsgrenze sind ▪ umfangreiche Neubaumaßnahmen und Netzergänzungen im Gesamttraum geplant ▪ engmaschiges Verkehrsnetz auf deutscher Seite 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ lückenhaftes Autobahnnetz auf polnischer Seite, Anbindung relevanter Zentren (z. B. Gorzów Wlkp.) fehlt ▪ Fehlen von leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindungen auf polnischer Seite und derzeit auch noch auf der deutschen Seite (wird für den Brandenburger Raum behoben sein, sobald die Oder-Lausitz-Trassen fertig gestellt ist) ▪ baulicher Zustand in Teilabschnitten (z. B. A11 bis Pomellen), Instandhaltungsrückstau ▪ weitmaschiges Verkehrsnetz auf polnischer Seite ▪ z. T. lange Wartezeiten durch die Grenzabfertigung
SCHIENE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau des Streckenabschnittes Berlin-Frankfurt (Oder) nahezu vollendet ▪ leistungsfähige Strecke Berlin-Frankfurt (Oder)-Warschau ▪ umfangreiche Kapazitäten zur Grenzabfertigung in Frankfurt (Oder) und Rzepin vorhanden ▪ mit dem Ausbau der Strecke Berlin-Dresden wird ein weiterer wichtiger Streckenabschnitt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ sehr viele Langsamfahrstellen, insbesondere auf polnischer Seite ▪ fehlende leistungsfähige Verbindung zwischen Berlin und Wrocław ▪ fehlende Elektrifizierung an wichtigen Strecken ▪ Defizite in der Interoperabilität von Fahrwegesicherung und Fahrwegsteuerung

LOSE 1 UND 2

VERKEHRSTRÄGER	STÄRKEN/CHANCEN	SCHWÄCHEN/RISIKEN
	modernisiert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ z. T. lange Wartezeiten durch die Grenzabfertigung ▪ ▪ Triebfahrzeugwechsel an der Grenze erforderlich, sofern keine Dieseltriebwagen verwendet werden ▪ kein gemeinsamer Tarifverbund
WASSER	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung Berlin aus Richtung Ostsee und Richtung Oder über zwei Wasserstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zugang zur Ostsee nur über Oder möglich ▪ Hinterlandanbindung der wichtigen Häfen (z. B. Szczecin) ▪ z. T. zu geringe Wassertiefen und Breiten für größere Binnenschiffe ▪ alte Schleusen „limitieren“ die Abmessungen der Binnenschiffe
LUFT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau und Inbetriebnahme des BBI wird die gesamte Region stärken 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ggf. fehlender bzw. rechtzeitiger Ausbau der Anbindungen an den BBI ▪ Durch den Ausbau des BBI werden regionale Verkehrslandeplätze an Bedeutung verlieren.

LOSE 1 UND 2

5 Nächste Arbeitsschritte

Fortschreibung der Lose 1 und 2	Nach erfolgter Abstimmung über die ausgewählten, zu vertiefenden Verkehrsinfrastrukturprojekte mit den deutschen und polnischen Partnern werden kurzfristig die Projektsteckbriefe entsprechend des Musters erstellt. Die Gesamtbewertung aller Projekte sowie die Fortschreibung der Stärke-/Schwächenanalyse erfolgt parallel.
Erarbeitung des Loses 3 - Gesamtbetrachtung	In der Gesamtbetrachtung des Deutsch-Polnischen Entwicklungsraumes Oder/Neiße werden die Untersuchungsergebnisse der Lose 1 und 2 zusammen gefasst. Hier wird der Schwerpunkt auf der Herausarbeitung folgender Punkte liegen: <ul data-bbox="491 779 1445 1077" style="list-style-type: none">• Hauptdefizite der Verkehrsinfrastruktur - aktuell und zum Prognosehorizont 2020• erwartete Wirkungen von geplanten Verkehrsinfrastrukturen• Planungsstände/-verfahren• Aussagen zur Verkehrsorganisation• Handlungsempfehlungen für den Gesamtraum• prioritärer Maßnahmenkatalog (Investition und Organisation)
Los 4 - integriertes Verkehrskonzept als Modell für die Gesamtregion	Wichtig für die Erarbeitung des Loses 3 werden die Arbeitsergebnisse aus dem Los 4, dem integrierten Verkehrskonzept sein. Hier wird für den Raum der Euroregion Pomerania anhand des in Kapitel A3 beschriebenen Verfahrens eine Bewertung der vorhandenen sowie der zum Prognosehorizont 2020 geplanten Verkehrsinfrastruktur erfolgen. Auf diese Weise können „Netzlücken“ und ggf. vorhandene „Überkapazitäten“ identifiziert werden.
Fortführung der Kommunikation - Erwartungshaltung im Einklang	Für den weiteren Projektablauf ist die Fortführung der Kommunikation beiderseits der Grenze, aber auch grenzüberschreitend entscheidend. Nur über den fortlaufenden Abstimmungsprozess sowie die in Einklang gebrachten Erwartungshaltungen zum Projekt kann ein konsensfähiges Ergebnis erzielt werden.

Abkürzungsverzeichnis

AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Ausschlussstelle BAB
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BPBSW	Bedarfsplan Bundesschienenwege
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DB AG	Deutsche Bahn AG
EHK-P	Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen
GDDKiA	Generaldirektion für Nationalstraßen und Autobahnen
IP DS	Mehrjähriger Investitionsplan der Wojewodschaft Niederschlesien, Anlage A
IP Wr	Mehrjähriger Investitionsplan der Stadt Wrocław
IRP-S	Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Schienenwege des Bundes 2006-2010
IRP-B	Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen des Bundes 2006-2010
IRP-W	Investitionsrahmenplan für den Ausbau der Bundeswasserstraßen des Bundes 2006-2010
KGÜ	Konzeption Grenzübergänge in der Euroregion Neiße-Nisa-Nysa
L	Landesstraße
K	Kreisstraße/kommunale Straße
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
MVBL	Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern
PKP PLK	Polskie Koleje Państwowe (Polnische Bahngesellschaft)
P-L	Prioritätenliste zur Wiederherstellung kriegszerstörter Grenzbrücken bzw. Neuerrichtung deutsch-polnischer Verbindungen auf kommunaler Ebene
RBWP	Raubewirtschaftungsplan der Wojewodschaft - Aktualisierung steht bevor
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft der betreffenden Region
STEK	Standortentwicklungskonzept (hier vom Regionalen Wachstumskern Eisenhüttenstadt)
ZDW ZG	Verwaltung der Wojewodschaftsstraßen in Zielona Góra

Literatur- und Dokumentenverzeichnis

wird fortgeschrieben - insbesondere die Angaben von polnischer Seite sind zu ergänzen!

Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2003]:
Bundesverkehrswegeplan 2003. Berlin

Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2006]:
Investitionsrahmenplan (IRP) von 2006 bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur
des Bundes. Berlin

Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) [2007]:
Neubau und Erweiterung von Bundesautobahnen - Stand 1. Januar 2007. Berlin

CETC (Hrsg.) [ohne Datum]: The CETC Framework Activity Programme 2007. Ohne Ort

Freie Universität Berlin, Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft (Hrsg.) [ohne Datum]:
Die grenzüberschreitende verkehrsinfrastrukturelle Zusammenarbeit in der Euro-
region Pomerania. Berlin

Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (Hrsg.)
[2006]: Regionalanalyse Berlin-Brandenburg. Potsdam

Kommunalgemeinschaft Euroregion Neisse e. V. (Hrsg.) [13. März 2007]: Konzeption
Grenzübergänge in der Euroregion Neisse-Nisa-Nysa. Zittau

Kommunalgemeinschaft Euroregion Pomerania e. V. (Hrsg.) [August 2006]: Fortschrei-
bung - Grenzüberschreitenden Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euro-
region Pomerania für den Zeitraum 2007 - 2013 (EHK). Löcknitz

Kommunalgemeinschaft Euroregion Spree-Neiße-Bober e. V. (Hrsg.) [2006]: Ent-
wicklungs- und Handlungskonzept Euroregion Spree-Neiße-Bober. Berlin

Land Brandenburg, Wojewodschaft Lubuskie (Hrsg.) [2007]: Operationelles Programm
zur grenzübergreifenden Zusammenarbeit-Polen (Wojewodschaft Lubuskie) -
Brandenburg 2007-2013 im Rahmen der „Europäischen territorialen Zusam-
menarbeit“. Zielona Góra, Potsdam

Land Mecklenburg-Vorpommern, Wojewodschaft Zachodniopomorskie (Hrsg.) [2007]:
Operationelles Programm des Ziels 3 Europäische territoriale Zusammenarbeit -
Grenzübergreifende Zusammenarbeit der Länder Mecklenburg-Vorpommern/
Brandenburg und der Republik Polen (Wojewodschaft Zachodniopomorskie)
2007-2013. Ohne Ort

Miecznikowski, Stanisław [Mai 2007]: Transportkorridore: Große Bedeutung für Hafен-
hinterlandbedienung. In: Internationales Verkehrswesen (59) 5/2007.

Ministerium für Arbeit und Bau des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.) [1999]:
Raumordnung in Mecklenburg-Vorpommern. Schwerin

Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-
Vorpommern (Hrsg.) [2005]: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-
Vorpommern. Schwerin

Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [Okto-
ber 2006]: Landesstraßenbedarfsplan - Planungsstand. Potsdam

LOSE 1 UND 2

- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Güterverkehrszentren in Brandenburg und Berlin - Verkehrlicher und logistischer Startpunkt der Eisenbahnverbindung ins Baltikum, Potenziale und Anforderungen. Potsdam
- Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (Hrsg.) [8. Januar 2007]: Grenzüberschreitender Güterverkehr - Ergebnisse, Potenziale und Probleme im Raum Frankfurt (Oder)-Ślubyce. Potsdam
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Mecklenburgische Seenplatte (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Mecklenburgische Seenplatte. Neubrandenburg
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [1998]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern. Greifswald
- Regionaler Planungsverband Planungsregion Vorpommern (Hrsg.) [2007]: Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern - Entwurf. Greifswald
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (Hrsg.) [ohne Datum]: Aktivitäten in Mittel- und Osteuropa der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Berlin
- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.) [ohne Datum]: JoiTraM - Schlussbericht zum Projekt JoiTraM. Berlin

LOSE 1 UND 2**A1 Projektkommunikation**Tabelle 28:
Expertenbefragung

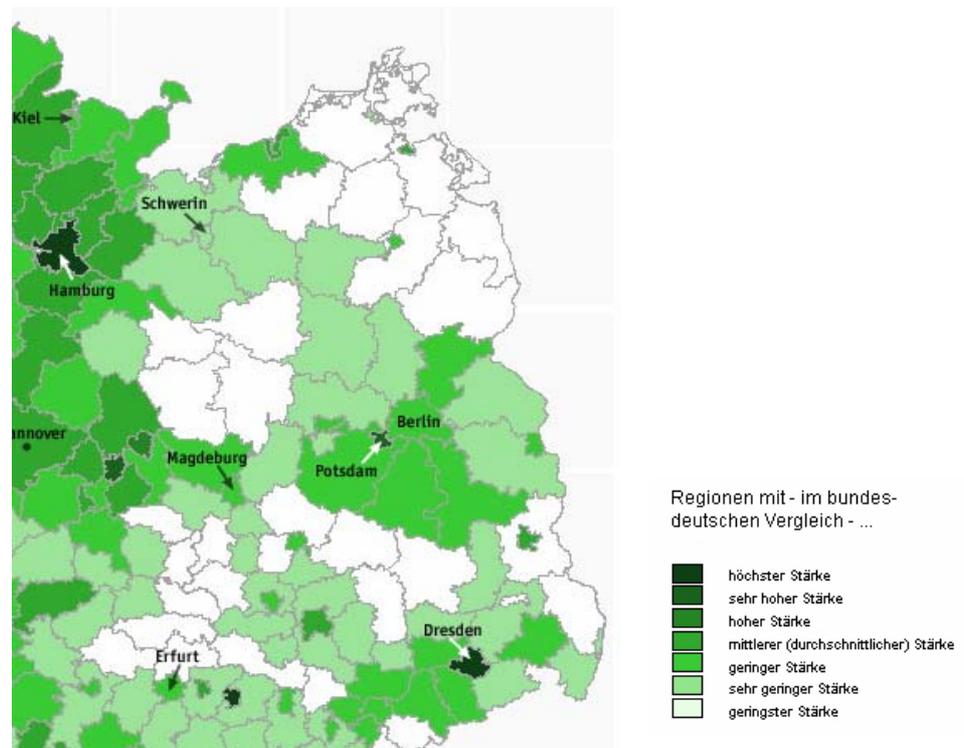
EXPERTENBEFRAGUNG	SACHSTAND
Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Landesamt für Straßenbau Rostock	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Ämter für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern und Mecklenburgische Seenplatte	angefragt, Rückmeldung noch offen
Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg	angefragt, Rückmeldung noch offen
Marschallamt Zachodniopomorskie	z. T. relevante Verkehrsprojekte abgestimmt, z. T. noch offen
Wojewodschaftsstraßenverwaltung	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego	z. T. relevante Verkehrsprojekte abgestimmt, z. T. noch offen
Bahn PKP PLK Szczecin	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Regionale Planungsgemeinschaften Oderland-Spree und Lausitz-Spreewald	angefragt, Rückmeldung z. T. noch offen
Landesbetrieb Straßenwesen Cottbus, Frankfurt (Oder)	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Marschallamt Lubuskie	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Wojewodschaftsstraßenverwaltung	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Bahn PKP PLK Szczecin	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	angefragt, Rückmeldung noch offen
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Sächsisches Staatsministerium des Innern	noch offen
Straßenbauamt Bautzen	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien	erfolgt im Rahmen der Vertiefung der ausgewählten Projekte
Euroregion Neiße-Nisa-Nysa	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt
Marschallamt Dolnośląskie	relevante Verkehrsprojekte abgestimmt

A2 Vertiefung der wirtschaftlichen Entwicklung

Für den deutschen Teil des DPERON kann der „Zukunftsatlas“ herangezogen werden, der aus einer Reihe von Indikatoren Aussagen über die bisherige Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung zulässt sowie Aussagen über das Niveau der Wirtschaftsentwicklung trifft. Hierbei ist vor allem der innerdeutsche Vergleich interessant.

Die Wirtschaftsstärke wird derzeit als gering bis sehr gering eingestuft. Insbesondere in den Regionen Mecklenburg-Vorpommerns werden Regionen mit „geringster Wirtschaftsstärke“ ausgemacht.

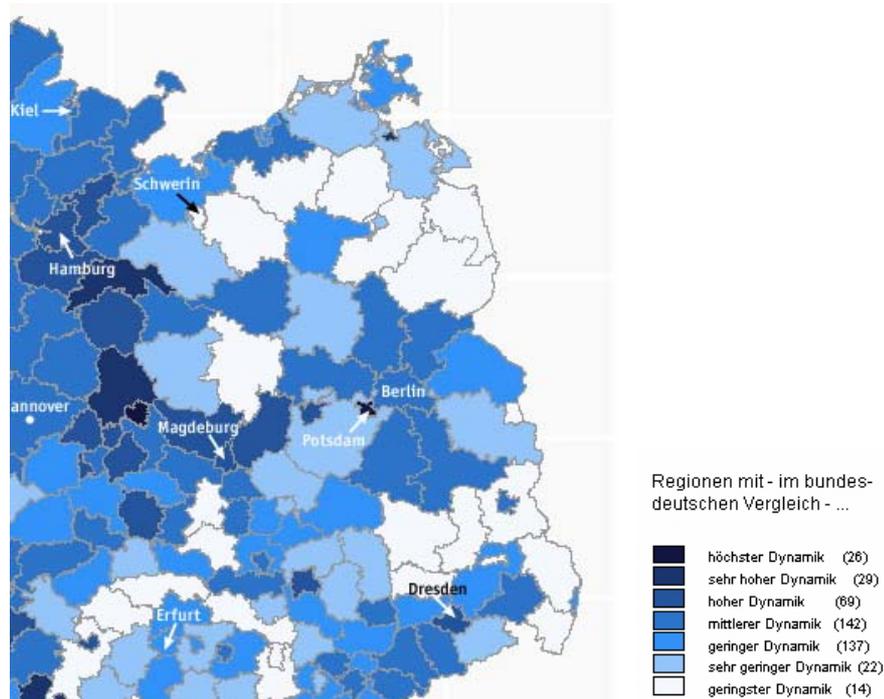
Abbildung 29:
Zukunftsatlas 2007
[Quelle: Prognos AG]



Werden die Indikatoren in ihrem zeitlichen Verlauf betrachtet, kann vor allem der Bereich um Berlin und Dresden eine mittlere bis geringe Dynamik aufweisen. Die „Zwischenräume“ (zwischen der Ostsee und Berlin sowie zwischen Berlin und Dresden) sind als Räume mit der geringsten Dynamik eingestuft.

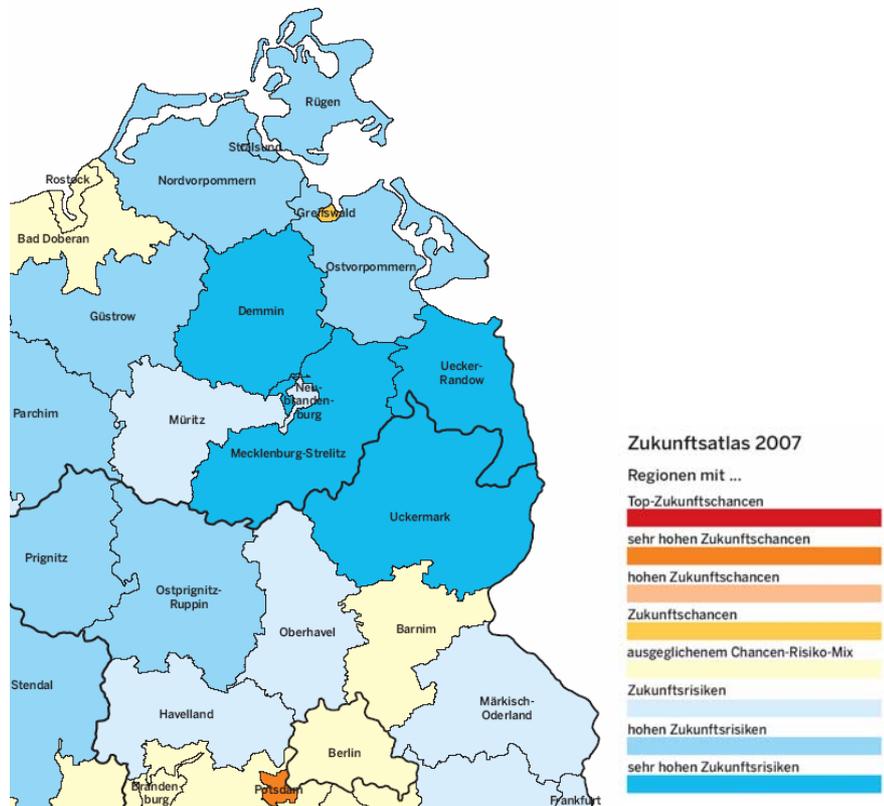
LOSE 1 UND 2

Abbildung 30:
Zukunftsatlas 2007
[Quelle: Prognos AG]



Aus diesen beiden Betrachtung formuliert der Zukunftsatlas ein Gesamtbild, das den einzelnen Regionen unterschiedliche Zukunftschancen einräumt:

Abbildung 31:
Zukunftsatlas 2007 -
Ergebniskarte Nordraum
[Quelle: Prognos AG]



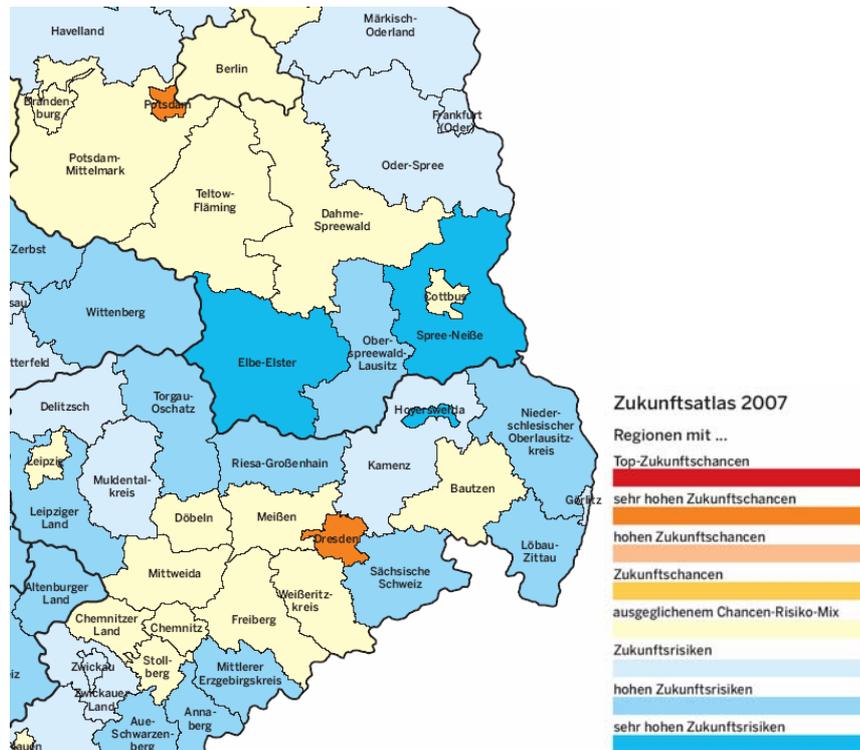
Regionen mit Zukunftsriskien dominieren

Der deutsche Teil der Euroregion Pomerania ist größtenteils mit hohen bis sehr hohen Zukunftsriskien versehen - die Ausnahme bildet der Landkreis Barnim,

LOSE 1 UND 2

dem ein ausgeglichener Chancen-Risiko-Mix attestiert wird und die Hansestadt Greifswald, der Zukunftschancen eingeräumt werden. Da die Betrachtung an der Bundesgrenze endet, sind keine möglichen Entwicklungsimpulse von der Metropole Stettin in Richtung Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg berücksichtigt.

Abbildung 32:
Zukunftsatlas 2007 -
Ergebniskarte Südraum
[Quelle: Prognos AG]



Berliner und Dresdener
„Speckgürtel“

Die Landkreise südlich von Berlin weisen größtenteils einen ausgeglichenen Chancen-Risiko-Mix auf - hier kommt deren Lage im „Speckgürtel von Berlin“ zum Tragen. Weitere Kreise mit ähnlicher Einschätzung finden sich westlich von Dresden - außerhalb des Untersuchungsraumes. Lediglich dem Kreis Bautzen wird eine ebensolche Charakteristik zuteil. Der „Zwischenraum“ (zwischen Berlin und Dresden) wird überwiegend durch hohe bis sehr hohe Zukunftsrisiken geprägt. Die Entfernung von der Metropole hat damit unmittelbare Auswirkungen auf die jeweiligen Entwicklungen und Entwicklungschancen in den Regionen.

LOSE 1 UND 2

A3 Vorbereitende Überlegungen zum integrierten Verkehrskonzept

(Ausblick auf Los 4)

Nach der erfolgten Ermittlung der Raumkategorien auf Landkreis- bzw. powiat-Ebene und der Ermittlung der relevanten Verkehrsbeziehungen (s. Kapitel 3.5) werden in den nachfolgenden Arbeitsschritten die verkehrlichen Anforderungsprofile definiert. Aus diesen Profilen und den Eigenschaftsprofilen der Regionen können die sog. Qualitätsprofile abgeleitet werden, die eine Bewertung der vorhandenen sowie der untersuchten geplanten Verkehrsinfrastrukturen ermöglichen. Dieser Arbeitsschritt erfolgt für den Raum der Pomerania im Rahmen des Loses 4.

Nachfolgend werden die grundsätzlichen Überlegungen hierzu zusammen gestellt.

Die Profile beschreiben die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur differenziert für Relationen zwischen unterschiedlichen Siedlungsräumen bzw. Orten unterschiedlicher Raumkategorien (s. o.) getrennt für den **regionalen Verkehr** (i. d. R. Binnenverkehr der Regionen, d. h. für die Verkehrsbeziehungen zwischen den Städten der Regionen, einschließlich der grenzüberschreitenden Relationen) und für **den überregionalen Verkehr** (Anbindung der Region an die nationalen bzw. transnationalen Netze bzw. national und international relevante Wirtschaftszentren).

Die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft (nur für den überregionalen Verkehr) werden jeweils betrachtet. Das jeweilige Angebot wird durch folgende Kenngrößen quantitativ beschrieben:

Tabelle 29:
Kenngrößen nach
Verkehrsträgern

KENNGRÖßEN	ÖPV	MIV	GÜTER- VER- KEHR	FLUG- VER- KEHR
Reisezeit	X	X		X
Bedienungshäufigkeit	X			X
Takt	X			X
Luftliniengeschwindigkeit	X	X		X
Umsteigehäufigkeiten	X			X
Bedienungszeitraum	X			X
Verknüpfungen, Systemübergänge	X			X
Erreichbarkeit	X	X		X
Transportzeit			X	
Netzinfrastuktur			X	
Verladeinfrastruktur			X	

ÖPV: öffentlicher Personenverkehr

MIV: motorisierter Individualverkehr

LOSE 1 UND 2

Die einzelnen Teilprofile enthalten **Basis- und Komfortstandards**, um damit die Darstellung einer Bandbreite bei den verschiedenen messbaren Kriterien (z. B. Reisezeit, Takthäufigkeit etc.) zu ermöglichen. Die Basisstandards sollten in jedem Fall als Mindestanforderung gesehen werden, während Komfortstandards auch Spielräume nach oben zulassen. Damit ist gewährleistet, die nachfolgenden Profile einerseits **sachlich** (z. B. nach der Wichtigkeit der Ziele bzw. Verkehrsträger), **räumlich** (z.B. nach der Entfernung der verschiedenen Verkehrszellen) sowie **zeitlich flexibel** (z. B. stufenweise Anhebung bis zum Komfortstandard im Jahre 2020) anwenden zu können. Andererseits ist durch diese Differenzierung eine gezielte Anwendung der Standards auf unterschiedliche Relationen möglich (bspw. für grenzüberschreitende Verbindungen: Basisstandard, im jeweiligen Inland: Orientierung am Komfortstandard).

5.1.1 Personenverkehr

Vor allem Reisezeit-, und Geschwindigkeitsvorgaben sind stark entfernungsabhängig. Daher werden diese Anforderungswerte in verschiedenen Entfernungsklassen (extern und intern) angegeben, sowie z. T. auch per Diagramm ablesbar verdeutlicht.

Die Anforderungswerte wurden in der Regel nach den folgenden Verbindungsarten kategorienspezifisch unterteilt:

Tabelle 30:
Verbindungsarten

VON NACH	FERN ZIEL EXT.	MET	OZ	MZ1	MZ2	MZ3	MZ4
Fernziel extern							
MET	FZ-MET	MET-MET					
OZ	FZ-OZ	MET-OZ	OZ-OZ				
MZ1			OZ-MZ1	MZ1/2 - MZ1/2			
MZ2			OZ-MZ2				
MZ3			OZ-MZ3	MZ3/4 - MZ1/2		MZ3/4 - MZ3/4	
MZ4			OZ-MZ4				

MET: Verkehrszelle Metropole

OZ: Verkehrszelle im Verdichtungsraum mit Oberzentrum als Zellschwerpunkt verdichtet

MZ1: Verkehrszelle im Verdichtungsraum und dessen Randzone mit Mittelzentrum als Schwerpunkt

MZ2: Inhomogene Verkehrszelle mit Mittelzentrum als Schwerpunkt

MZ3: Verkehrszelle im ländlichen Raum z. T. mit Verdichtungsansätzen

MZ4: Verkehrszelle im ländlichen Raum mit Mittelzentrum als Schwerpunkt

LOSE 1 UND 2

Für die Betrachtung benachbarter Mittelzentren wurden die Kategorien dabei zu den drei folgenden Verbindungsarten zusammengefasst:

- MZ1/2-MZ1/2: Das sind tangentielle Verbindungen innerhalb von Verdichtungsräumen, die meist um ein Oberzentrum bestehen, bzw. Verbindungen von Verdichtungsräumen zu inhomogenen Räumen.
- MZ3/4-MZ1/2: Dies sind Verbindungen, die vom ländlichen Raum in Verdichtungsräume und Übergangsräume (zwischen ländlichen und verdichteten Räumen) führen.
- MZ3/4-MZ3/4: Das sind in der Regel Verbindungen innerhalb des ländlichen Raumes.

SPV EXTERN**REISEZEITEN UND LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN**

Für den SPV sind folgende Reisezeiten und Luftliniengeschwindigkeiten ausgehend von den Orten der Untersuchungsräume zu den Fernzielen vorgesehen:

Tabelle 31:
SPV extern - Reisezeiten

REISEZEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	3 h	2,5 h
	bis 300 km	4 h	3 h
Mittelzone	bis 400 km	5 h	3,5 h
	bis 500 km	6 h	4 h
Fernzone	bis 600 km	7 h	(4,5 h)
	über 600 km	8 h (Nachtsprung)	(5 h)

Reisezeit (incl. Zu- und Abgangszeit) Basisstandard Komfortstandard

Nachfolgende Tabelle zeigt die Basis- und Komfortstandards für die Luftliniengeschwindigkeit.

Tabelle 32:
SPV extern -
Luftliniengeschwindigkeit

LUFTLINIEN- GESCHWINDIG- KEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km	75 km/h	100 km/h
Mittelzone	bis 400 km	80 km/h	115 km/h
	bis 500 km	85 km/h	125 km/h
Fernzone	bis 600 km	85 km/h	135 km/h
	über 600 km	> 85 km/h	> 135 km/h

Die Beförderungsgeschwindigkeit als entfernungsunabhängige Größe sollte einen Wert von 80 km/h nicht unterschreiten. Als Basisstandard wird eine Geschwindigkeitsspanne von 80 bis 140 km/h vorgeschlagen, als Komfortbeförderungsgeschwindigkeit eine Spanne von 140 bis 180 km/h. Die Beförderungsgeschwindigkeit ist u. a. abhängig vom Umwegfaktor (je größer der Umwegfaktor,

LOSE 1 UND 2

desto höher sollte die Beförderungsgeschwindigkeit sein) sowie den zukünftigen technischen Möglichkeiten, die das jeweilige betriebliche System zulässt.

Es ist zu beachten, dass die Reisezeitwerte nur in Kombination mit Aussagen über nachfolgende Komfortgrößen (Takt, Zugfolge, Bedienungszeit etc.) ein vollständiges Anforderungsprofil ergeben.

KOMFORT - BEDIENUNGSZEITRAUM

Zusätzlich zur kurzen Reisezeit muss eine Verfügbarkeit des SPV auch zu Schwachverkehrszeiten vorhanden sein. Die Bedienungszeit (zeitl. Verfügbarkeit des Verkehrsmittels) sollte daher eine Mindestverfügbarkeit von 6-22 Uhr (abzüglich der eigentlichen Reisezeiten) nicht unterschreiten, um somit auch weite Teile der Neben- und Schwachverkehrszeit abzudecken. Komplementär gilt dies für die (internen) Zubringersysteme der externen Verkehre.

KOMFORT - TAKT/ZUGFOLGE

Als weitere Anforderung ist ein integraler, gut merkbarer und dichter Takt zu garantieren.

TAKT/ZUGFOLGE	BASIS	KOMFORT
Takt	2 Stunden	1 Stunde

Der oben genannte Komfortstandard gilt für sämtliche Inlandsverbindungen. Für grenzüberschreitende Verbindungen gilt als Basisstandard zusätzlich ein 2-h-Takt.

KOMFORT - UMSTEIGEHÄUFIGKEIT

ZAHL DER UMSTIEGE	STANDARD	ERGÄNZUNGEN
keiner	Komfort	
einer		zus. Vertaktung und Luftliniengeschwindigkeit > 80 km/h
einer	Basis	
zwei		zus. Vertaktung und Luftliniengeschwindigkeit > 80 km/h sowie mind. 300 km Luftlinie

Die SPV-Verbindung von den Oberzentren zu den externen Referenzzielen soll aus Komfortgründen grundsätzlich mit höchstens einem, in Ausnahmen bis zwei Umstiegen erfolgen. Ein Komfortstandard ist dann gegeben, wenn:

- kein Umsteigen innerhalb der externen Verkehrsbeziehung notwendig wird;
- in Kombination mit einer hoher Luftliniengeschwindigkeit (>80 km/h) und einer Vertaktung (hiermit wird ausgedrückt, dass die Umsteigezeit gering gehalten wird und ein integraler Takt gewährleistet ist) höchstens einmal umgestiegen werden muss.

LOSE 1 UND 2

Ein Basisstandard ist dann gegeben, wenn:

- einmal umgestiegen werden muss, ohne dass die oben genannten Zusatzkriterien erfüllt sind bzw.
- in Kombination mit einer hohen Luftliniengeschwindigkeit (> 80 km/h) und einer Vertaktung sowie einer Luftlinienentfernung von mindestens 300 km höchstens zweimal umgestiegen werden muss.

Durch die Standardisierung werden (für die Verbindung von z. T. weiter entfernten Fernziele) notwendige Umstiege qualitativ aufgewertet, wenn sie innerhalb eines integralen Taktes und eines schnellen und leistungsfähigen Netzes bzw. für Mittel- und Langstrecken ab 300 km stattfinden.

MIV EXTERN

Das Anforderungsprofil für den externen MIV enthält die Basis- und Komfortstandards für Reisezeiten, Luftliniengeschwindigkeiten und Beförderungsgeschwindigkeiten für die Relationen zwischen den Oberzentren der Untersuchungsräume und den Fernzielen.

REISEZEITEN

Die Reisezeiten für den externen MIV ergeben sich aus der Betrachtung der Reisezeiten vergleichbarer Regionen zu den nächstgelegenen Wirtschaftszentren. Ferner sind die Reisezeiten des SPV (extern) und des Flugverkehrs (extern) insofern einbezogen, als das der SPV für den Entfernungsbereich bis 300 km und der Flugverkehr für den Entfernungsbereich ab 500 km priorisiert wird. Für den MIV sind folgende Reisezeiten zu den externen Referenzzielen vorgesehen:

Tabelle 33:
MIV extern Reisezeiten

REISEZEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	3 h	2,5 h
	bis 300 km	4,5 h	3,5 h
Mittelzone	bis 400 km	6 h	4,5 h
	bis 500 km	7,5 h	5,5 h
Fernzone	bis 600 km	(9 h)	(6,5 h)
	über 600 km	(10,5 h)	(7,5 h)

Nachfolgende zeigt die Basis- und Komfortstandards für die MIV-Luftliniengeschwindigkeiten zwischen den Oberzentren der Untersuchungsregionen und den externen Referenzzielen:

Tabelle 34:
MIV extern
Luftliniengeschwindigkeit

LUFTLINIEN- GESCHWINDIG- KEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	65 km/h	80 km/h
	bis 300 km	65 km/h	85 km/h

LOSE 1 UND 2

Mittelzone	bis 400 km	65 km/h	90 km/h
	bis 500 km	65 km/h	90 km/h
Fernzone	bis 600 km	65 km/h	90 km/h
	über 600 km	65 km/h	90 km/h

Die Luftliniengeschwindigkeiten basieren auf dem Anforderungsprofil der Reisezeitwerte und steigen ab der Entfernungsklasse bis 400 km nicht mehr an, weil davon ausgegangen werden kann, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit nicht steigt, da sich diese Relationen auf gleichmäßig ausgebauten Straßen vollziehen. Die Spielräume für Geschwindigkeitssteigerungen durch schnellere Pkw oder bessere Infrastruktur sind begrenzt.

LEISTUNGSFÄHIGKEIT / BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist eine nachfrageorientierte Bewertungsgröße und ist so auszulegen, dass die festgelegten Mindestbeförderungsgeschwindigkeiten für die Verbindungen zwischen den Oberzentren und den Referenzzielen erreicht werden können.

Tabelle 35:
MIV extern
Beförderungsgeschwindigkeit

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Nahzone	bis 200 km (Luftlinie)	70 km/h	100 km/h
	bis 300 km	75 km/h	100 km/h
Mittelzone	bis 400 km	75 km/h	100 km/h
	bis 500 km	75 km/h	100 km/h
Fernzone	bis 600 km	(75 km/h)	100 km/h
	über 600 km	(75 km/h)	100 km/h

Die Beförderungsgeschwindigkeiten sind als Quotient aus der Entfernung und der Beförderungszeit (Reisezeit, ohne Zu- und Abgangszeiten) definiert. Analog zu den Luftliniengeschwindigkeiten gilt hier, dass ab der Entfernungsklasse bis 300 km keine höheren Standards angesetzt werden, weil die Geschwindigkeitssteigerungen im MIV begrenzter sind als im SPV.

LUFTVERKEHR EXTERN**REISEZEIT**

Linienflüge unter 300 km Luftlinie werden aus Umweltgesichtspunkten grundsätzlich nicht befürwortet und sollten durch den SPV übernommen werden. Flüge zwischen 300 und 500 km (Mittelzone) sollten dann vom SPV ersetzt werden, wenn die SPV-Reisezeit zwischen den beiden Oberzentren der Metropolregion weniger als 4 Stunden beträgt.

Tabelle 36:
Luftverkehr extern
Reisezeiten

REISEZEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
Mittelzone	bis 400 km	(5 h)	(4 h) wenn SPV > 4h
	bis 500 km		

LOSE 1 UND 2

Fernzone	bis 600 km	6 h	4 h
	über 600 km		

ÖPV INTERN**RELATIONEN OBERZENTRUM - OBERZENTRUM
REISEZEITEN**

Da der ÖPV gegenüber dem MIV priorisiert werden soll, gelten weitestgehend die Komfortstandards des MIV im ÖPV als Basisstandards. Grundsätzlich wird im Anforderungsprofil für den ÖPV von einer um 10 Minuten kürzeren Reisezeit aufgrund verkürzter Zu- und Abgangszeiten durch die qualitative Aufwertung des städtischen und regionalen ÖPNV ausgegangen.

Zwischen allen Oberzentren der jeweiligen Untersuchungsregionen gelten folgende Vorgaben:

Tabelle 37:
ÖPV intern
Reisezeiten
OZ-OZ

REISEZEIT INKL. ZU- UND ABGANGSZEITEN	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
intern	bis 50 km Luftlinie	70 min	55 min
	bis 100 km	90 min	70 min
	bis 150 km	110 min	85 min

Die Zu- und Abgangszeiten werden 10 min kürzer als bei der Analyse angesetzt, da davon ausgegangen wird, dass der städtische bzw. regionale ÖPNV als Zubringer einen Qualitätssprung verzeichnet.

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Aus den Reisezeitvorgaben ergeben sich folgende Anforderungen an die Luftliniengeschwindigkeiten zwischen den Oberzentren der Untersuchungsräume:

Tabelle 38:
ÖPN intern
Luftliniengeschwindigkeit
OZ-OZ

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
intern	bis 50 km Luftlinie	40 km/h	55 km/h
	bis 100 km	65 km/h	85 km/h
	bis 150 km	90 km/h	110 km/h

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN

Die Beförderungsgeschwindigkeit ist als Quotient aus der tatsächlichen Entfernung und der Beförderungszeit definiert.

Tabelle 39:
ÖPV intern
Beförderungsgeschwindigkeiten
OZ-OZ

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	BASIS	KOMFORT
intern	bis 50 km Luftlinie	55 km/h	85 km/h
	bis 100 km	90 km/h	130 km/h
	bis 150 km	120 km/h	160 km/h

LOSE 1 UND 2**RELATIONEN OBERZENTRUM – MITTELZENTRUM (GRENZ-ÜBERSCHREITEND)
REISEZEITEN**

Als grundsätzliche Forderung sollen alle Verkehrszellen (Landkreise) der jeweiligen Untersuchungsräume vom am weitest entfernten Oberzentrum innerhalb von maximal drei Stunden Reisezeit (Basisstandard) bzw. maximal zwei Stunden (Komfortstandard) mit dem ÖPV erreichbar sein.

Nachfolgende Tabelle zeigt für die Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren die angestrebten Reisezeiten, differenziert nach Entfernungsklassen, Standardtypus und Kategorie.

Tabelle 40: ÖPV intern Reisezeiten OZ-MZ

REISEZEITEN	ENTFERNUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		40 min Zu- und Abgang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	90 min	65 min	100 min	80 min	110 min	90 min	120 min	100 min
	bis 100 km	110 min	80 min	120 min	90 min	130 min	100 min	140 min	110 min
	bis 150 km	130 min	95 min	140 min	100 min	150 min	110 min	160 min	120 min
	bis 200 km	-	-	-	-	170 min	120 min	180 min	130 min

Die Zu- und Abgangszeiten werden 10 min kürzer als im Bestand angesetzt, da davon ausgegangen wird, dass der städtische bzw. regionale ÖPNV als Zubringer einen Qualitätssprung verzeichnet.

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Berechnet man die Luftliniengeschwindigkeiten auf der Basis der Reisezeiten, so ergeben sich folgende Anforderungen:

Tabelle 41: ÖPV intern Luftliniengeschwindigkeiten OZ-MZ:

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		35 min Zu- und Abgang		40 min Zu- und Abgang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	35 km/h	45 km/h	30 km/h	40 km/h	30 km/h	35 km/h	25 km/h	30 km/h
	bis 100 km	55 km/h	75 km/h	50 km/h	70 km/h	50 km/h	60 km/h	45 km/h	55 km/h
	bis 150 km	70 km/h	95 km/h	65 km/h	90 km/h	60 km/h	80 km/h	55 km/h	75 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	70 km/h	100 km/h	65 km/h	90 km/h

LOSE 1 UND 2**BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN**

Die Basis- und Komfortstandards für die Beförderungsgeschwindigkeiten zwischen Oberzentren und Mittelzentren berechnen sich aus den tatsächlichen Entfernungen und den Beförderungszeiten

Tabelle 42: ÖPV intern Beförderungsgeschwindigkeiten OZ-MZ:

BEFÖR- DE- RUNGS- GE- SCHWIN- DIGKEIT	ENTFER- NUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Ab- gang		35 min Zu- und Ab- gang		35 min Zu- und Ab- gang		40 min Zu- und Ab- gang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	50 km/h	85 km/h	45 km/h	65 km/h	40 km/h	55 km/h	40 km/h	50 km/h
	bis 100 km	75 km/h	120 km/h	70 km/h	110 km/h	60 km/h	90 km/h	60 km/h	85 km/h
	bis 150 km	90 km/h	140 km/h	85 km/h	140 km/h	80 km/h	120 km/h	75 km/h	115 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	90 km/h	140 km/h	85 km/h	135 km/h

**RELATIONEN MITTELZENTRUM – MITTELZENTRUM (GRENZ-
ÜBERSCHREITEND)
REISEZEITEN**

Die Reisezeiten zwischen den Mittelzentren orientieren sich an den Werten der vergleichbarer Regionen. Ebenfalls berücksichtigt sind die Werte der RAS-N (max. 45 min. Beförderungszeit zwischen benachbarten Mittelzentren). Zwischen benachbarten Mittelzentren sind folgende Reisezeitvorgaben nicht zu überschreiten:

Tabelle 43:
ÖPV intern Reisezeiten MZ-MZ

REISEZEITEN	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOMFORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2 (45 Min. Zu- und Abgang)	90 min	75 min
	MZ1/2 - MZ3/4 (50 Min. Zu- und Abgang)	110 min	80 min
	MZ3/4 - MZ3/4 (55 Min. Zu- und Abgang)	120 min	90 min

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Die Basis- und Komfortstandards für die Luftliniengeschwindigkeit ergeben sich aus den Anforderungen an die Reise- und Mindestbeförderungsgeschwindigkeit, wobei von einer bestehenden Luftlinienentfernung von höchstens 50 km ausgegangen wird.

LOSE 1 UND 2

Tabelle 44:
ÖPV intern
Luftliniengeschwindigkeiten
MZ-MZ

LUFTLINIENGE- SCHWINDIGKEI- TEN	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOM- FORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	20 km/h	25 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	15 km/h	25 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	15 km/h	20 km/h

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN

Im Bereich der Beförderungsgeschwindigkeiten der Relationen MZ-MZ zeigt sich deutlich der Einfluss der Zu- und Abgangszeiten. Die Beförderungsgeschwindigkeit ist mindestens doppelt so hoch wie die Luftliniengeschwindigkeit, weil auf diesen relativ kurzen Verbindungen die Zu- und Abgangszeiten einen sehr großen Anteil an den Reisezeiten ausmachen.

Tabelle 45:
ÖPV intern
Beförderungsgeschwindigkeiten
MZ-MZ

BEFÖRDERUNGS- GESCHWINDIG- KEITEN	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOM- FORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	40 km/h	60 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	30 km/h	60 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	30 km/h	50 km/h

KOMFORT - BEDIENUNGSZEITRAUM

Für die relevanten Verbindungen innerhalb der Untersuchungsräume ist (unabhängig von der Kategorie) folgende zeitliche Verfügbarkeit anzustreben:

Tabelle 46:
ÖPV intern Bedienungszeitraum

ZEITLICHE VERFÜGBARKEIT (erste bis letzte abfahrt)	BASIS	KOMFORT
	18 h	20 h

KOMFORT - VERTAKTUNG/BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT

Für sämtliche internen grenzüberschreitenden Verbindungen (unabhängig von der Kategorie) der Untersuchungsräume wird ein integraler Grundtakt von zwei Stunden angestrebt, der im Bedarfsfall verdichtet bzw. aufgeweitet werden kann.

Für Oberzentren untereinander wird eine Bedienungshäufigkeit von 9 Verbindungen (Basisstandard) und 18 Verbindungen (Komfortstandard) vorgeschlagen. Die geforderten Bedienungshäufigkeiten zwischen den Mittel- und Oberzentren lassen sich in nachfolgender Tabelle ablesen. Die Relation OZ-MZ1 wurde der Relation OZ-OZ gleichgesetzt, weil die Mittelzentren der Kategorie 4 im Verdichtungsraum (räumlich dicht an den Oberzentren) liegen und von ihrer Bedeutung für die Raumentwicklung annähernd die Bedeutung von Oberzentren haben bzw. in der Zukunft bekommen werden. Für die Mittelzentren der Kategorie 1, die im ländlichen Raum liegen, wurde dementsprechend eine geringere Bedienungshäufigkeit angesetzt.

LOSE 1 UND 2Tabelle 47:
ÖPV intern
Bedienungshäufigkeit

BEDIENUNGS- HÄUFIGKEIT	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
	BA- SIS	KOM F.	BA- SIS	KOM F.	BA- SIS	KOM F.	BA- SIS	KOM F.
Fahrten pro Werktag und Richtung	9	16	5	7	4	6	3	5

Die Verbindung MZ1/2-MZ1/2 wurde aufgrund der Bedeutung der Mittelzentren dieser Kategorie und den in den Vergleichsregionen nahezu übereinstimmenden Werten dieser beiden Kategorien wiederum der Relation OZ-OZ gleichgesetzt, wobei die Standards nur für benachbarte Mittelzentren gelten. Für benachbarte Mittelzentren gelten folgende Basis- und Komfortstandards:

Tabelle 48:
ÖPV intern
Bedienungshäufigkeit

BEDIENUNGSHÄUFIGKEIT ZWISCHEN BENACHBARTEN MZ	BASIS	KOMFORT
MZ1/2 - MZ1/2	20 Fahrten pro Werktag und Rich- tung	30 Fahrten
MZ1/2 - MZ3/4	10 Fahrten	20 Fahrten
MZ3/4 - MZ3/4	7 Fahrten	14 Fahrten

KOMFORT - UMSTEIGEHÄUFIGKEIT

Da die Umsteigehäufigkeit großen Einfluss auf die Nutzung eines Verkehrsmittels hat, ist es wichtig, gerade in diesem Bereich hohe Anforderungen zu stellen. Die in der folgenden Tabelle genannten Werte stellen hierzu Zielgrößen dar.

Tabelle 49:
ÖPV intern Umsteigehäufigkeit

ZAHL DER UMSTIE- GE	STANDARD	ERGÄNZUNGEN
keiner	Komfort	
keiner	Basis	gilt für alle Verbindungen zwischen den OZ und zwischen benachbarten MZ
einer		gilt für alle Verbindungen zwischen den OZ und MZ der Untersuchungs- räume

Die ÖPV-Verbindungen sollen aus Komfortgründen zwischen Oberzentren, Ober- und Mittelzentren sowie benachbarten Mittelzentren grundsätzlich mit keinem, zwischen Ober- und Mittelzentren mit höchstens einem Umstieg erfolgen.

MIV INTERN**RELATION OBERZENTRUM - OBERZENTRUM
REISEZEITEN**

Aufgrund der vorgesehenen Priorisierung des SPV und des ÖPV orientiert sich der Komfortstandard für die Reisezeiten des MIV zwischen den Oberzentren an dem Basisstandard des SPV/ÖPV. Zwischen den Oberzentren der Untersuchungsregionen gelten folgende Reisezeitvorgaben im MIV:

LOSE 1 UND 2

Tabelle 50:
MIV intern - maximale Reisezeit
OZ-OZ

REISEZEIT	BASIS	KOMFORT
bis 50 km (Luftlinie)	80 min	70 min
bis 100 km	120 min	90 min
bis 150 km	160 min	110 min

Die Komfortstandards sind im MIV besonders dann einzuhalten, wenn die Komfort-Reisezeitvorgaben im ÖPV nicht erreicht werden können.

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Aus den Reisezeitvorgaben ergeben sich folgende Anforderungen an die Luftliniengeschwindigkeiten:

Tabelle 51:
MIV intern -
Luftliniengeschwindigkeiten
OZ-OZ

LUFTLINIENGE- SCHWINDIGKEIT	BASIS	KOMFORT
bis 50 km (Luftlinie)	40 km/h	45 km/h
bis 100 km	50 km/h	70 km/h
bis 150 km	55 km/h	80 km/h

**RELATIONEN OBERZENTRUM - MITTELZENTRUM
REISEZEITEN**

Nachfolgende Tabelle zeigt für die Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren die angestrebten MIV-Reisezeiten, differenziert nach Entfernungsklassen, Standardtypus und Kategorie.

Tabelle 52: MIV intern - minimale Reisezeit OZ-MZ

REISE- ZEITEN	ENTFER- NUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		30 min Zu- und Ab- gang		25 min Zu- und Ab- gang		25 min Zu- und Ab- gang		25 min Zu- und Ab- gang	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	75 min	65 min	75 min	65 min	85 min	70 min	90 min	75 min
	bis 100 km	105 min	95 min	105 min	95 min	120 min	105 min	125 min	110 min
	bis 150 km	130 min	120 min	130 min	120 min	150 min	130 min	155 min	135 min
	bis 200 km	-	-	-	-	170 min	150 min	180 min	160 min

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

An die Luftliniengeschwindigkeit ergeben sich folgende Anforderungen:

Tabelle 53: MIV intern - minimale Luftliniengeschwindigkeiten OZ-MZ:

LUFTLI- NIENGE- SCHWIN- DIGKEI- TEN	ENTFER- NUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.

LOSE 1 UND 2

intern	bis 50 km Luftlinie	40 km/h	45 km/h	40 km/h	45 km/h	35 km/h	40 km/h	30 km/h	40 km/h
	bis 100 km	55 km/h	65 km/h	55 km/h	65 km/h	50 km/h	60 km/h	45 km/h	55 km/h
	bis 150 km	65 km/h	75 km/h	65 km/h	75 km/h	60 km/h	70 km/h	55 km/h	65 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	70 km/h	80 km/h	65 km/h	75 km/h

**RELATIONEN MITTELZENTRUM - MITTELZENTRUM
REISEZEITEN**

Zwischen benachbarten Mittelzentren gelten folgende Reisezeitvorgaben bei bestehenden Luftlinienentfernungen, welche 50 km nicht überschreiten:

Tabelle 54:
MIV intern - Reisezeit -
benachbarte MZ

REISEZEITEN	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOMFORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2 (25 Min. Zu- und Abgang)	60 min	55 min
	MZ1/2 - MZ3/4 (20 Min. Zu- und Abgang)	55 min	50 min
	MZ3/4 - MZ3/4 (20 Min. Zu- und Abgang)	65 min	55 min

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEITEN

Für die anzustrebenden Luftliniengeschwindigkeiten zwischen benachbarten Mittelzentren ergeben sich folgende Anforderungen:

Tabelle 55:
MIV intern - minimale
Luftliniengeschwindigkeit -
benachbarte MZ

LUFTLINIENGESCHWINDIGKEIT	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOMFORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	30 km/h	35 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	30 km/h	35 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	25 km/h	30 km/h

LEISTUNGSFÄHIGKEIT/BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist als eine nachfrageorientierte Bewertungsgröße so zu bemessen, dass die in den nachfolgenden Tabellen festgelegten Mindestbeförderungsgeschwindigkeiten erreicht werden können.

Tabelle 56:
MIV intern -
Beförderungsgeschwindigkeit -
benachbarte MZ

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT	ENTFERNUNGEN	BASIS	KOMFORT
intern	bis 50 km	70 km/h	85 km/h
	bis 100 km	70 km/h	100 km/h
	bis 150 km	70 km/h	115 km/h

LOSE 1 UND 2

Tabelle 57: MIV intern - minimale Beförderungsgeschwindigkeiten OZ-MZ::

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEITEN	ENTFERNUNG	OZ-MZ1		OZ-MZ2		OZ-MZ3		OZ-MZ4	
		BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.	BASIS	KOM.
intern	bis 50 km Luftlinie	65 km/h	80 km/h	60 km/h	75 km/h	50 km/h	65 km/h	45 km/h	60 km/h
	bis 100 km	80 km/h	90 km/h	75 km/h	85 km/h	60 km/h	75 km/h	60 km/h	70 km/h
	bis 150 km	90 km/h	100 km/h	85 km/h	95 km/h	70 km/h	85 km/h	70 km/h	80 km/h
	bis 200 km	-	-	-	-	80 km/h	95 km/h	75 km/h	90 km/h

Tabelle 58:
MIV intern - minimale
Beförderungsgeschwindigkeit -
benachbarte MZ

BEFÖRDERUNGSGESCHWINDIGKEIT	BENACHBARTE MZ	BASIS	KOMFORT
intern	MZ1/2 - MZ1/2	50 km/h	60 km/h
	MZ1/2 - MZ3/4	50 km/h	60 km/h
	MZ3/4 - MZ3/4	40 km/h	50 km/h

5.1.2 Güterverkehr

Das Güterverkehrs-Anforderungsprofil beschreibt nur eingeschränkt Standards, sondern vielmehr „Eckpunkte“ für eine später mögliche angebotsorientierte Güterverkehrskonzeption, da Ansprüche an den Güterverkehr sehr vielfältig sind. Es hat daher den Charakter eines Leitbildes.

Unter der Prämisse der verstärkten Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Güterverkehrs sollten bei der Konzeption des zukünftigen Güterverkehrssystems die Möglichkeiten zur Verlagerung vom Straßengüterverkehr zugunsten der umweltfreundlicheren Verkehrsträger Binnenschiff und Bahn verstärkt genutzt werden. Besondere Beachtung findet daher die Verknüpfung der Güterverkehrsträger durch die Einrichtung von Güterverkehrszentren und Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs.

LOSE 1 UND 2

Im Güterverkehr sollten folgende Grundsätze und Ziele verfolgt werden:

- Interoperabilität zur Normierung der Transport- und Umschlagbehälter, Stromsysteme, etc., beim Straßenverkehr von Nutzlasten, Fahrzeugbreiten etc;
- Transparente Informationsgestaltung;
- Flexibilität, um auf Nachfrageschwankungen reagieren zu können;
- Koordinierung durch kundengerechtes Marketing, City- und Regionallogistik;
- Wirtschaftlichkeit: Dies setzt eine gute, überschaubare und damit nachvollziehbare Kostenstruktur voraus;
- Zuverlässigkeit: Sie beinhaltet auch die Transportzeit, die Pünktlichkeit und die Berechenbarkeit (Nachvollziehbarkeit über Kostenstrukturen, Wegeketten der Güter etc.);
- die Qualität von Verknüpfungen und Systemübergängen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

SCHIENE EXTERN

Als hochwertiges Angebot sind schnelle, zum Lkw und Flugverkehr konkurrenzfähige Schienengüterverbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren zu fordern. Die externen Referenzziele sollen innerhalb Deutschlands und Polens im Nachtsprung, Ziele zu europäischen Nachbarländern bzw. zu den nächstgelegenen ausländischen europäischen Metropolregionen innerhalb von 24 Stunden, die restlichen europäischen Wirtschaftszentren innerhalb von 48 Stunden erreicht werden.

Ein dichtes Netz von Fahrplanverkehren ist zusätzlich durch bedarfsgerechte Verbindungen zu ergänzen. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit von 60-80 km/h (Basis- bzw. Komfortstandard) sollte nicht unterschritten werden.

Um eine relativ hohe Erschließungsdichte des hochwertigen schnellen Schienengüterverkehrs zu garantieren, sind Verladeeinrichtungen in den Einzugsbereichen der Mittelzentren vorzusehen.

SCHIENE INTERN

Mindestens jeder Zellschwerpunkt (i.d.R. Mittelzentrum) sollte eine Verladeeinrichtung besitzen, die einen Güterumschlag von Schiene auf Straße ermöglicht.

Die Dichte der Schienenverladeeinrichtungen des regionalen Schienengüterverkehrs sollte sich an folgenden Mindestwerten orientieren:

Tabelle 59:
MIV intern - minimale
Beförderungsgeschwindigkeit -
benachbarte MZ

		ZAHL DER VERLADEEINRICHTUNGEN PRO 100 km²
Verkehrszellen OZ/MET	Kategorie	mind. 4 (davon 1 GVZ)

LOSE 1 UND 2

	ZAHL DER VERLADEEINRICHTUNGEN PRO 100 km²
Verkehrszellen Kategorie MZ1	mind. 3
Verkehrszellen Kategorie MZ2	mind. 2
Verkehrszellen Kategorie MZ3	1 bis 2
Verkehrszellen Kategorie MZ4	mind. 1

BINNENSCHIFF

Die Binnenwasserstraßen sollten mindestens die Wasserklasse IV besitzen. Nur so ist ein reibungsloser KLV möglich. Baulich nicht oder nur sehr aufwendig zu verändernde Wasserstraßen (Wasserklasse III und tiefer) sind durch kleine flexible Binnenschiffe (mit möglichst geringer Tauchtiefe) bzw. durch Neuentwicklung solcher Transportgefäße zu befahren.

Durch eine Vielzahl von Netzpunkten als moderne Umschlagzentren, die ein problemlosen und schnelles Ver- und Entladen ermöglichen, ist eine lückenlose und zügige Transportkette auch in der Binnenschifffahrt zu schaffen. Die Schnittstellen sind multifunktional (breite Dienstleistungspalette, Distributionen) und multimodal (versch. Transportalternativen) auszulegen.

STRAßE

Bezüglich des Straßengüterverkehrs wird im externen Bereich kein differenziertes Anforderungsprofil erstellt, da der Straßengüterverkehr von den Verbesserungen im MIV profitiert. Für den MIV angestrebte Verbesserungen im Fernstraßennetz und damit verbundene Reisezeitverkürzungen kommen auch diesem Bereich zugute.

Sämtliche externen Referenzziele sind, falls ein adäquates Schienenverkehrsmittel nicht zur Verfügung steht, innerhalb von 24 Stunden zu erreichen. Es bedarf zusätzlich keiner weiteren Transportzeitvorgabe.

Der gezielte Einsatz von Telematik und logistischen Konzepten zur Güterverkehrsvermeidung, Verlagerung bzw. umweltverträglicheren Abwicklung per Lkw ist zu untersuchen. Dabei ist besonders auf eine Verbesserung der Auslastung zu achten.

LUFTVERKEHR

Das Flugzeug bietet sich v. a. für eilbedürftige, hochwertige Sendungen kleiner Größe über große Entfernungen an. Transportflüge unter 300 km werden aus Umwelt- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht befürwortet und sind daher vom Schienengüter-, Binnenschifffahrts- bzw. Lkw-Verkehr zu übernehmen. Transportflüge zwischen 300 und 500 km sollten nur dann erfolgen, wenn ein gleichwertiger Transport mit oben genannten Verkehrssystemen nicht möglich ist.

Es sind darüber hinaus kompatible Schnittstellen und Transportcontainer zu gewährleisten, um z. B. Luftfrachtersatzverkehre per Straße bzw. per Schiene durchführen zu können.

LOSE 1 UND 2**SCHNITTSTELLEN**

Die oben genannten Zu- und Abgangsstellen des Binnenschiff-, Flug-, Straßen und Bahnverkehrs sollten miteinander verknüpft werden. Folgende Schnittstellen sind dabei besonders von Relevanz und bedürfen bestimmter Anforderungen:

GÜTERVERKEHRSZENTREN

Ein wichtiges Element der Güterlogistik ist das GVZ. Als Schnittstelle zwischen Nah- und Fernverkehren, jedoch auch zwischen Nah- und Fernverkehren untereinander, sind dabei folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- der Einzugsbereich sollte nicht über 50 km Luftlinie betragen,
- es ist eine Verknüpfung mit dem KLV-1.Ordnung (Regional-Terminal) anzustreben,
- Die Akzeptanz bei der Bevölkerung ist sicherzustellen. Um keine Nutzungskonflikte zu provozieren, sind auch dezentrale (evtl. kleinere) Standorte zu priorisieren;
- Es sollte ein Umschlag verschiedener Verkehrssysteme, (z.B. Schiene-Straße) vorgenommen werden;
- GVZ sollten (horizontal) untereinander sowie vertikal (d. h. auf verschiedenen Ebenen) kooperieren, eine GVZ-Vernetzung durch Informations- und Kommunikationsnetze sowie mit zu beliefernden Betrieben bzw. Filialen ist sicherzustellen.

KOMBINIERTER LADUNGSVERKEHR (KLV)

Der kombinierte Ladungsverkehr (KLV) ist in zwei Hierarchien zu unterteilen:

- KLV 1. Ordnung mit überregionaler Bedeutung (in Kombination mit GVZ) - 50 km Einzugsbereich
- KLV 2. Ordnung (Regional-Terminals) mit 10 km Einzugsbereich kombiniert mit Regional bzw. Citylogistik

Vor allem im Regionalverkehr (KLV 2. Ordnung) sind Systeme zu schaffen, die ein Ver- und Entladen bzw. den Zu- und Abgang ohne Rangieren bewältigen. Der Umschlag von Gütern ist aus Kostengründen personalex intensiv vorzunehmen, was zum einen eine einfache Lösung (ohne Rangieren z. B. in Form von kleinen Portalkränen) sowie eine Kompatibilität der verschiedenen Systeme zwischen Software und Hardware voraussetzt. Die GVZ und KLV-Terminals werden durch regionale und lokale Logistikzentren (als Zusammenschluss- jeweils für die Mittelbereiche) ergänzt.

In der nachfolgenden Tabelle sind zusammenfassend die für einen leistungsfähigen, umweltverträglichen und wirtschaftlichen Güterverkehr notwendig errichteten Einrichtungen nach Gebietskategorien gestaffelt aufgeführt.

LOSE 1 UND 2

Tabelle 60:
empfohlene Einrichtungen für
den Güterverkehr nach
Raumkategorien

EMPFOHLENE EINRICHTUNGEN DES GÜTERVERKEHRS	OZ	MZ1/2	MZ3/4
GVZ	ja	bedingt	nein
City-/Regional-Logistik	ja	ja	ja
KLV-Terminal	ja	ja (Regional-terminal)	ja (Regional-terminal)
Güterverladestelle	ja	ja	ja
InterCargo-Anschluss	ja	ja	bedingt
Luftfrachtzentrum	wenn Flughafen vorhanden	nein	nein
Hafen für die Binnenschifffahrt	wenn vorhanden	wenn vorhanden	wenn vorhanden

A4 Einwohnerzahlen, Einwohnerprognosen des Untersuchungsraumes

Land Wojewodtschaft	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)							BEVÖLKERUNGSPROGNOSE							
	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt				Kreis powiat			Veränderung 2005-2020	zugehörige Kreisstadt			
	Name	Einwohner	Fläche	Einwohner- dichte	Name	Einwohner	Fläche	Einwohner- dichte	2010	2015		2020	2010	2015	2020
	[EW]	[km ²]	[EW/km ²]		[EW]	[km ²]	[EW/km ²]	[EW]	[EW]	[EW]	[%]	[EW]	[EW]	[EW]	
ZACHODNIO- POMORSKIE	białogardzki	50.494	845	59,8	Białogard	25.740	26,0	990,0	48.100	48.000	47.700	-5,5%			
	choszczceński	51.259	1.328	38,6	Choszczno	22.735	247,0	92,0	49.900	49.700	49.500	-3,4%			
	drawski	60.771	1.765	34,4	Drawsko Pomorskie	17.179	345,0	49,8	58.300	58.200	58.200	-4,2%			
	goleniowski	82.920	1.617	51,3	Goleniów	32.237	443,0	72,8	79.000	80.000	80.800	-2,6%			
	gryficki	75.444	1.018	74,1	Gryfice	25.001	262,0	95,4	60.500	60.500	60.400	-19,9%			
	gryfiński	84.806	1.870	45,4	Gryfino	31.989	254,0	125,9	83.800	84.400	84.900	0,1%			
	kamieński	50.035	1.007	49,7	Kamień Pomorski	15.354	209,0	73,5	47.800	47.800	48.100	-3,9%			
	kołobrzeski	78.093	726	107,6	Kołobrzeg	44.887	26,0	1.726,4	76.500	77.300	77.800	-0,4%			
	koszaliński	63.956	1.669	38,3	Sianów	13.483	227,0	59,4	65.200	66.600	68.100	6,5%			
	łobeski	38.330	1.066	36,0	Łobez	14.522	228,0	63,7	38.000	37.900	37.900	-1,1%			
	myśliborski	67.965	1.181	57,5	Myślibórz	21.894	328,0	66,8	66.700	66.200	65.700	-3,3%			
	policki	58.025	664	87,4	Police	42.025	252,0	166,8	65.300	68.100	70.200	21,0%			
	pyrzycki	41.250	726	56,8	Pyrzyce	20.132	205,0	98,2	39.500	39.500	39.300	-4,7%			
	ślawieński	60.059	1.044	57,5	Ślawno	14.303	16,0	893,9	57.600	57.400	57.300	-4,6%			
	stargardzki	144.965	1.519	95,4	Stargard Szczeciński	74.362	48,0	1.549,2	119.700	119.300	118.300	-18,4%			
	szczecinecki	81.698	1.765	46,3	Szczecinek	42.011	37,0	1.135,4	77.700	77.700	77.600	-5,0%			
	świdwiński	51.432	1.093	47,1	Świdwin	16.866	22,0	766,6	48.300	47.800	47.100	-8,4%			
	wałeckie	56.876	1.414	40,2	Wałcz	27.336	38,0	719,4	54.300	53.800	53.300	-6,3%			
	Koszalin	111.618	83	1.344,8					106.400	103.500	99.700	-10,7%			
	Szczecin	416.485	301	1.383,7					405.800	393.900	377.800	-9,3%			
Świnoujście	43.697	195	224,1					39.700	38.200	36.500	-16,5%				
SUMME	1.770.178	22.896	77,3					1.656.200							
LUBUSKIE	gorzowski	63.263	1.217	52,0	Kostrzyn nad Odra	17.713	47,0	376,9	65.218	66.365	67.315	6,4%			
	krośnieński	60.144	1.390	43,3	Krosno Odrzańskie	19.514	211,0	92,5	55.273	54.065	52.889	-12,1%			
	międzyrzeczki	60.659	1.388	43,7	Międzyrzecz	25.870	315,0	82,1	57.890	57.642	57.324	-5,5%			
	nowosolski	127.388	1.395	91,3	Nowa Sól	42.376	22,0	1.926,2	85.869	84.985	83.732	-34,3%			
	ślubicki	47.511	1.000	47,5	Ślubice	20.029	185,0	108,3	47.081	47.172	47.278	-0,5%			
	strzelecko-drezdeneck	51.411	1.248	41,2	Strzelce Krajeńskie	17.900	318,0	56,3	49.904	49.402	48.957	-4,8%			
	sulęciński	35.954	1.177	30,5	Sulęcín	16.719	319,0	52,4	35.521	35.688	35.850	-0,3%			
	świebodziński	57.864	938	61,7	Świebodzin	30.900	228,0	135,5	55.973	55.824	55.654	-3,8%			
	wschowski	38.978	624	62,5	Wschowa	21.727	198,0	109,7	39.315	39.624	39.889	2,3%			
	zielonogórski	89.442	1.571	56,9	Sulechów	26.432	236,0	112,0	90.564	92.146	93.544	4,6%			
	żagański	85.557	1.131	75,6	Żagań	27.776	40,0	694,4	81.926	81.346	80.660	-5,7%			
	żarski	102.074	1.394	73,2	Żary	40.670	33,0	1.232,4	98.423	97.611	96.477	-5,5%			
	Gorzów Wielkopolski	126.285	77	1.640,1					124.536	122.305	118.616	-6,1%			
	Zielona Góra	118.987	58	2.051,5					117.194	114.695	111.058	-6,7%			
	SUMME	1.065.517	14.608	72,9					989.243						

Land Wojewodschaft	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)						BEVÖLKERUNGSPROGNOSE								
	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt			Kreis powiat			Veränderung 2005-2020	zugehörige Kreisstadt				
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte [EW/km ²]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km ²]	Einwohner- dichte [EW/km ²]	2010 [EW]		2015 [EW]	2020 [EW]	2010 [EW]	2015 [EW]	2020 [EW]
DOLNOŚLĄSKIE	bolesławiecki	90.025	1.303	69,1	Bolesławiec	43.608	23,0	1.896,0	88.331	88.472	88.190	-2,0%			
	dzierżoniowski	111.681	479	233,2	Dzierżoniów	37.516	20,0	1.875,8	101.968	98.951	95.920	-14,1%			
	głogowski	91.848	443	207,3	Głogów	74.324	36,0	2.064,6	86.918	85.672	83.885	-8,7%			
	górowski	38.038	734	51,8	Góra	21.767	269,0	80,9	36.411	36.182	35.934	-5,5%			
	jaworski	54.702	581	94,2	Jawor	25.625	19,0	1.348,7	51.255	50.381	49.447	-9,6%			
	jeleniogórski	67.030	628	106,7	Karpacz	5.632	37,0	152,2	63.977	64.111	64.341	-4,0%			
	kamiennogórski	48.858	396	123,4	Kamienna Góra	22.985	18,0	1.276,9	45.786	44.919	44.026	-9,9%			
	kłodzki	180.038	1.643	109,6	Kłodzko	30.194	25,0	1.207,8	163.778	160.193	156.552	-13,0%			
	legnicki	54.206	745	72,8	Chojnów	14.426	5,0	2.885,2	52.561	52.550	52.420	-3,3%			
	lubański	59.832	428	139,8	Lubań	24.082	16,0	1.505,1	55.916	54.881	53.841	-10,0%			
	lubiński	110.046	712	154,6	Lubin	82.368	41,0	2.009,0	104.038	101.831	98.906	-10,1%			
	lwówecki	51.302	710	72,3	Lwówek Śląski	19.334	240,0	80,6	47.617	47.251	47.035	-8,3%			
	milicki	37.379	715	52,3	Milicz	24.824	435,0	57,1	37.031	37.123	37.138	-0,6%			
	oleśnicki	105.076	1.050	100,1	Oleśnica	38.953	21,0	1.854,9	103.373	103.453	103.323	-1,7%			
	otawski	72.298	524	138,0	Oława	31.794	28,0	1.135,5	71.710	71.993	71.887	-0,6%			
	polkowicki	62.514	780	80,1	Polkowice	26.705	168,0	159,0	61.796	61.958	61.880	-1,0%			
	strzeliński	46.090	622	74,1	Strzelin	22.990	171,0	134,4	43.953	43.590	43.265	-6,1%			
	średzki	49.412	704	70,2	Środa Śląska	19.355	215,0	90,0	48.932	49.161	49.348	-0,1%			
	świdnicki	167.954	743	226,0	Świdnica	64.779	22,0	2.944,5	157.948	155.203	152.044	-9,5%			
	trzebnicki	76.553	1.026	74,6	Trzebnica	21.870	200,0	109,4	79.034	80.917	82.643	8,0%			
	wałbrzyski	185.399	429	432,2	Wałbrzych	126.465	85,0	1.487,8	178.576	171.383	163.586	-11,8%			
	wołowski	49.742	675	73,7	Wolów	23.462	331,0	70,9	47.410	47.233	46.892	-5,7%			
	wrocławski	94.785	1.116	84,9	Katy Wrocławskie	17.582	176,0	99,9	102.225	105.162	107.781	13,7%			
	ząbkowicki	72.767	802	90,7	Ząbkowice Śląskie	24.348	147,0	165,6	68.051	66.894	65.744	-9,7%			
	zgorzelecki	100.256	838	119,6	Zgorzelec	35.690	16,0	2.230,6	93.554	92.030	90.477	-9,8%			
	złotoryjski	47.468	575	82,6	Złotoryja	7.173	11,0	652,1	44.843	44.180	43.392	-8,6%			
	Jelenia Góra	92.964	109	852,9					84.408	80.740	76.732	-17,5%			
	Legnica	109.124	56	1.948,6					104.053	101.154	97.373	-10,8%			
	Wrocław	633.857	293	2.163,3					627.329	613.467	595.412	-6,1%			
SUMME		2.961.244	19.859	149,1					2.759.414						
SACHSEN	Niederschles. Oberl.	96.773	1.340	72,2	Niesky	10.981	53,6	204,8	91.100	85.800	81.400	-15,9%	10.030	9.440	8.960
	Görlitz	57.629	67	857,3	Görlitz	57.629	67,22	857,3	51.600	48.600	46.400	-19,5%	51.600	48.600	46.400
	Löbau-Zittau	143.383	699	205,3	Zittau	25.277	25,4	994,4	133.600	126.100	120.000	-16,3%	23.390	22.170	21.140
	Bautzen	150.002	961	156,1	Bautzen	42.150	66,6	632,6	139.500	132.300	126.300	-15,8%	39.480	38.370	37.290
	Kamenz	150.103	1.335	112,5	Kamenz	18.129	53,2	341,1	143.400	137.800	133.200	-11,3%	17.470	17.050	16.620
	Hoyerswerda	42.607	95	449,6	Hoyerswerda	42.607	94,76	449,6	36.700	33.100	30.400	-28,7%	36.700	33.100	30.400
SUMME		640.497	4.497	142,4					595.900	563.700	537.700				

Land Wojewodschaft	EINWOHNER (Stand: 31.12.2005)						BEVÖLKERUNGSPROGNOSE							
	Kreis powiat			zugehörige Kreisstadt			Kreis powiat			Veränderung 2005-2020	zugehörige Kreisstadt			
	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner- dichte [EW/km²]	Name	Einwohner [EW]	Fläche [km²]	Einwohner- dichte [EW/km²]	2010 [EW]		2015 [EW]	2020 [EW]	2010 [EW]	2015 [EW]
MECKLENBURG- VORPOMMERN	Rügen	71.294	975	73,1	Bergen	14.651	41,8	350,8			59.570			
	Nordvorpommern	112.177	2.172	51,6	Grimmen	11.195	50,3	222,6			89.081			
	Ostvorpommern	110.289	1.911	57,7	Anklam	14.471	41,7	347,4			88.716			
	Greifswald	53.281	51	1.044,7							53.812			
	Demmin	86.756	1.922	45,1	Demmin	12.806	81,6	157,0			63.308			
	Neubrandenburg	68.188	86	792,9							53.379			
	Mecklenburg-Strelitz	83.500	2.090	40,0	Neustrelitz	22.271	138,2	161,2			68.881			
	Uecker-Randow	77.152	1.624	47,5	Pasewalk	11.961	55,0	217,5			53.597			
	Stralsund	58.708	39	1.505,3							55.867			
	SUMME	721.345	10.870	66,4							586.211			
BRANDENBURG	Uckermark	139.326	3.058	45,6	Prenzlau	20.904	142,0	147,2	131.980	127.290	121.380	19.902		18.420
	Barnim	176.693	1.494	118,3	Eberswalde	41.831	58,0	721,2	179.220	177.850	174.290	40.511		37.118
	Märkisch-Oderland	192.122	2.128	90,3	Seelow	5.776	42,0	137,5	191.920	189.920	185.950	5.618		5.053
	Frankfurt (Oder)	63.748	148	430,7					60.760	59.270	57.240			
	Oder-Spree	190.728	2.243	85,0	Beeskow	8.432	77,0	109,5	186.530	181.980	175.380	8.248		7.508
	Dahme-Spreewald	161.937	2.261	71,6	Lübben	14.627	120,0	121,9	160.900	158.340	154.020	14.255		13.136
	Spree-Neiße	136.896	1.648	83,1	Forst	22.391	110,0	203,6	131.240	126.050	119.730	21.038		18.930
	Cottbus	105.309	164	642,1					101.400	98.510	94.660			
	Oberspreewald-Lausitz	132.032	1.217	108,5	Senftenberg	28.774	127	226,6	125.710	120.720	114.940	27.595		25.259
	Elbe-Elster	122.031	1.889	64,6	Herzberg	10.930	148	73,9	117.950	113.670	108.540	10.613		9.909
SUMME	1.420.822	16.250	87,4					1.387.610	1.353.600	1.306.130				
BERLIN	3.458.763	892	3.877,5		7.640.037					3.366.000				
GESAMT	12.038.366									11.200.898				